

NOTA TÉCNICA CRET N° 03/2022/DTR/AGEMS

Campo Grande, 28 de março de 2022.

Interessado: Concessionária da Rodovia MS 306 S.A.

Referência: Processo AGEMS nº 51/001137/2022

Assunto: 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio e Reajuste da Tarifa de Pedágio da Concessão da Rodovia MS 306

1

## Sumário

I. DO OBJETO .....	2
II. DO EMBASAMENTO LEGAL .....	2
III. CONSIDERAÇÕES GERAIS .....	3
IV. DOS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS À REVISÃO E REAJUSTE .....	4
IV.I. DA REVISÃO ORDINÁRIA DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP) .....	5
IV.I.I. DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.....	6
IV.II DO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO (TP) .....	8
V. DOS FATOS.....	10
VI. DA PROPOSTA REFERENTE À REVISÃO ORDINÁRIA DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP).....	12
VI.I. DOS VALORES A SEREM REVERTIDOS À MODICIDADE TARIFÁRIA .....	14
i. Das Receitas Extraordinárias.....	14
ii. Do Saldo Remanescente Da Verba Da Polícia Militar Rodoviária Estadual – PMRv .....	14
VII. DA PROPOSTA REFERENTE AO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO.....	15
VIII. DA ANÁLISE – 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DA TBP E REAJUSTE DA TP .....	15
VIII.I 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DA TBP .....	15
VIII.I.I Correção do IRT e Arredondamento da Tarifa – Atualização da Tarifa de Pedágio .....	16
VIII.II. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Antecipação de Acostamento .....	18
VIII.III. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Inexecução de Obras: Placas de Sinalização.....	18
VIII.IV. Da Modicidade Tarifária - Receitas Extraordinárias e Verba da PMRv .....	19
VIII.II. DO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO (TP) .....	20
IX. DA CONCLUSÃO .....	24
X. DAS RECOMENDAÇÕES .....	24

## I. DO OBJETO

A presente Nota Técnica CRET Nº 03/2022 refere-se à análise da 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio e Reajuste da Tarifa de Pedágio da concessão de serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário da Rodovia MS 306, composta pelos trechos das Rodovia Estadual MS 306 e da Rodovia Federal BR 359, cuja data-base de reajuste anual da tarifa de pedágio é o dia 9 de abril de 2022.

Os procedimentos de reajuste e revisão atendem ao disposto na Cláusula 16, Subcláusulas 16.1.3 e 16.1.4; Cláusula 20; e, no Anexo 6 - Procedimento para as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, do Contrato de Concessão nº 02/2020, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

## II. DO EMBASAMENTO LEGAL

Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995, estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

Leis Estadual nº 1.776, de 30 de setembro de 1997, dispõe sobre o regime de concessão de obras públicas, de concessão e permissão de serviços públicos e dá outras providências.

Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, cria a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEMS e o Conselho Estadual de Serviços Públicos, e dá outras providências.

A Lei Estadual nº 2.776, de 18 de dezembro de 2003, dispõe sobre a disciplina, a regulação, a fiscalização e o controle dos serviços públicos delegados do Estado de Mato Grosso do Sul.

Lei Estadual nº 4.476, de 18 de março de 2014, autoriza o Poder Executivo a realizar concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública, na forma que especifica.

Decreto Estadual nº 13.926, de 2 de abril de 2014, dispõe sobre o Programa Estadual de Concessões Rodoviárias e aprova o Regulamento da Concessão Onerosa dos Serviços Públicos de Exploração do Sistema Rodoviário, constituído pelas rodovias MS-040, MS-112, MS-135, MS-180, MS-223, MS-289, MS-295, MS-306, MS-316, MS-338, MS-395 e acessos, na forma que especifica.

O Contrato de Concessão nº 02, de 19 de março de 2020, referente à concessão de serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário, composta pelos trechos das Rodovia Estadual MS 306 e da Rodovia Federal BR 359.

Portaria nº 206, de 20 de outubro de 2021, regulamenta a exploração de receitas extraordinárias nas concessões de rodovias do Estado de Mato Grosso do Sul.

3

### III. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O Brasil é considerado um país de dimensões continentais tendo nas rodovias a sua principal infraestrutura logística de transportes. De acordo com o Sistema Nacional de Viação (SNV) a malha rodoviária brasileira é uma das maiores do mundo, com extensão aproximada de 1,72 milhão de quilômetros, sendo apenas 12,4% das rodovias pavimentada e 9,1% planejada (Confederação Nacional de Transporte – CNT, 2021).

Tabela 1 - Malha rodoviária por jurisdição segundo situação física e tipo de implantação – 2019

Jurisdição	Malha rodoviária (km)			Total
	Planejada	Não Pavimentada	Pavimentada	
Federal	44.999,5	10.067,7	65.513,3	120.580,5
Estaduais Transitórias, Estaduais e Municipais	112.309,5	1.339.870,3	147.939,7	1.600.119,5
Total	157.309,0	1.349.938,0	213.453,0	1.720.700,0

Fonte: Tabela ROD\_1.3\_1.1\_1.1

Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2021/Rodoviario/1-1-1-Principais-dados>, acesso em 17/03/2022

Conforme os dados divulgados pela CNT, observa-se ainda que o setor rodoviário é responsável por 60% do transporte de carga e 90% da movimentação de pessoas, demonstrando a importância do modo rodoviário na cadeia de transportes.

De modo a promover celeridade e incentivar os investimentos em infraestrutura rodoviária, o estado de Mato Grosso do Sul decidiu delegar à iniciativa privada a exploração, mediante concessão comum, do Sistema Rodoviário conforme autorizado pela Lei Estadual nº 4.476/14 e pelo Decreto Estadual nº 13.926/14.

À vista disso, em 05 de dezembro de 2019, a Secretaria de Estado de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul – Seinfra realizou, na B3 S.A, o leilão do Edital de Concorrência nº 001/2019, referente à concessão de serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário. O Sistema Rodoviário objeto da Concessão compreende a rodovia MS-306 e a BR-359, com extensão total de 219,50 km.

Em 30 de dezembro de 2019, A Comissão Especial de Licitação – CEL, comunicou o resultado da Concorrência, como sendo a proponente vencedora o Consórcio Way 306 com a proposta de outorga no valor de R\$ 605.306.000,00 (seiscentos e cinco milhões, trezentos e seis mil reais).

Em consequência, em 19 de março de 2020, por intermédio da SEINFRA foi firmado o Contrato de Concessão nº 002/2020 com a Concessionária da Rodovia MS 306 S.A. (Way 306) para recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário, composto pelos trechos da Rodovia Estadual MS-306 e da Rodovia Federal BR-359, nos termos, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato, em especial no PER, sendo remunerada mediante cobrança de tarifa de pedágio e outras fontes de receita.

O prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos, contados a partir de 22 de abril de 2020 (Data da Assunção), podendo ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses:

- (i) Pela presença do interesse público, devidamente justificado;
- (ii) Em decorrência de caso fortuito ou força maior, devidamente comprovada;
- (iii) Em decorrência de fato da administração ou fato de príncipe, devidamente comprovado;
- (iv) Para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração.

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul (AGEMS) que figura como interveniente-anuente no Contrato, é também, responsável pela fiscalização da execução do Contrato.

O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) foi definido ao equivalente a R\$ 8,72 (oito reais e setenta e dois centavos), estando sujeito a alterações com as revisões ordinárias, quinquenais e extraordinárias, indicadas nas Subcláusulas 16.1.4, 16.1.5 e 16.1.6. do Contrato.

O primeiro reajuste da Tarifa de Pedágio, bem como, o início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 09 de abril de 2021, autorizados pela Portaria AGEMS nº 196, de 29 de março de 2021, após a Concessionária ter cumprido as condições precedentes previstas na Cláusula 16 do Contrato, e ter sido emitido Termo de Vistoria atestando a conclusão dos trabalhos iniciais no Sistema Rodoviário da Rodovia MS 306.

#### IV. DOS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS À REVISÃO E REAJUSTE

O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais, previstas na legislação, no contrato de concessão nº 002/2020 e na regulamentação da AGEMS, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, visando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

#### IV.I. DA REVISÃO ORDINÁRIA DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP)

Quanto à revisão ordinária, a subcláusula contratual 16.1.4.1. considera que “ é a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela AGEPAN previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato.”

O Anexo 6 do contrato estabelece os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais. Quanto às revisões ordinárias, dispõe que:

“ 1.1.1. As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários, sendo o primeiro reajuste e a primeira revisão ordinária realizados após o cumprimento, pela Concessionária, das condições previstas na Cláusula 16 .1 do Contrato e, os demais reajustes e revisões ordinárias, realizados após 12 (doze) meses contados do último reajuste/revisão ordinária.

(...)

1.1.4. Considera-se que o exercício anual da concessão se refere a cada período de 12 (doze) meses que antecedem cada revisão ordinária, sendo que a primeira revisão ordinária abarcará eventuais eventos de reequilíbrio ocorridos no período compreendido desde a data de apresentação da Proposta Econômica Escrita pela licitante vencedora até a data da primeira revisão ordinária.

1.2. Nas revisões ordinárias serão considerados:

1.2.1. Relativamente ao exercício anual anterior:

a) as receitas extraordinárias destinadas à reversão para mocidade tarifária, a critério da AGEPAN;

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

c) os recursos para aparelhamento da Política Rodoviária Estadual e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

1.2.2. As diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano e do presente, decorrentes de:

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

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



c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior à estabelecida no contrato

1.2.3. As repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.”

6

#### IV.I.I. DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

Quanto à metodologia para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o Contrato de Concessão estabelece que:

20.4.1.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos previstos no Anexo 6 do presente Contrato.

20.5.1. O processo de recomposição será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição.

É importante relatar que o Anexo 6, prevê o seguinte:

“ 2.1. A metodologia de recomposição do equilíbrio contratual por meio da adoção do Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considera:

2.1.1. Os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e,

2.1.2. Os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

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

2.2.1. Para obras não previstas originalmente no Programa de Exploração Rodoviária:

a) O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

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

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

d) Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela AGEPAN, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.

e) No caso de incremento de valores das obras previstas no Programa de Exploração Rodoviária, em função de ampliação de escopo de obras devidamente aprovado pela AGEPAN, deverá ser apresentado o orçamento do incremento da obra, conforme definido no item 2.2.1.

f) O valor que deverá ser acrescido ao Fluxo de Caixa Marginal será apenas o valor do escopo adicional aprovado pela AGEPAN, calculado conforme item 2.2.1.

2.2.2. As repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações, postergações, exclusões de obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia terão seus impactos econômico financeiros calculados com base no modelo econômico-financeiro dos Estudos de Viabilidade que subsidiaram a Concessão, cabendo a AGEPAN optar pelo reequilíbrio mediante uma das modalidades admitidas no Contrato de Concessão.

2.3. Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, será utilizado o seguinte procedimento para determinação da projeção de tráfego:

2.3.1. No momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial a ser utilizado, para fins de dimensionamento da referida recomposição, considerará o tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo da concessão; e,

2.3.2. Anualmente, por ocasião da revisão ordinária, o cálculo referido no item 2.3.1 será revisado com vistas a substituir o tráfego projetado pelo volume real de tráfego verificado no ano anterior.

2.4. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a AGEPAN realizará, quando da revisão ordinária, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais, com vistas a ajustar os dados da projeção de tráfego aos dados reais apurados durante a vigência do contrato de concessão.

2.4.1. A revisão a que se refere o item 2.4 poderá, adicionalmente, de comum acordo entre as partes, considerar outras informações apuradas durante a vigência do contrato de concessão, para fins de substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal.

O valor do dispêndio marginal considerará, para obras não previstas inicialmente no PER, o orçamento elaborado pela Concessionária a partir da tabela SICRO (DNIT). Enquanto não for possível, o orçamento deverá considerar outros sistemas oficiais de custos ou, em último caso, três cotações de mercado. No caso de obras previstas no PER, o impacto econômico considerará como base para os cálculos o modelo econômico-financeiro do Estudo de Viabilidade que subsidiou a concessão.

Para fins de determinação dos fluxos de receitas marginais, será considerado o histórico de tráfego (dados observados) e as melhores práticas para a projeção de tráfego até o final do prazo de concessão. Anualmente, a cada revisão ordinária, o tráfego projetado será substituído, gradativamente, pelo tráfego observado.

A Subcláusula 2.5 estabelece a taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para fins de reequilíbrio como:

$$x = [(1 + 4,499\%) * (1 + NTN_B)] - 1$$

Na qual:

$NTN_B$  = Taxa bruta de juros de venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros semestrais (NTN-B) ou, na ausência deste, outro título que o substitua, com vencimento em 15/08/2050 ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, *ex-ante* a dedução do imposto de renda, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, calculada pela média dos últimos doze meses e apurada no início de cada ano contratual. Não deve ser considerado o componente de correção atrelado à inflação (IPCA) para a apuração da taxa bruta de juros acima referida.

2.6. O processo de recomposição será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, descontado pela taxa apurada no item 2.5 do presente Anexo.

2.7. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal, decorrente da execução de obras e serviços não previstos originalmente no Programa de Exploração Rodoviária será realizada após a sua conclusão integral. ”

Assim, resta estabelecido no Contrato e em seu Anexo 6 que a metodologia de recomposição do equilíbrio contratual se dará por meio da adoção do Fluxo de Caixa Marginal.

#### IV.II DO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO (TP)

Quanto ao reajuste tarifário do pedágio a subcláusula 16.1.3. do Contrato de Concessão nº 02/2020, dispõe que:

“16.1.3. Reajustes da Tarifa de Pedágio



16.1.3.1. A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie antecipadamente, nas condições previstas na Subcláusula 16.1.4.

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

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

$$\text{Tarifa de Pedágio}_i = \text{TCP} \times \text{Tarifa Quilométrica} \times (\text{IRT})$$

Em que:

Tarifa de Pedágio: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários.

TCP: Trecho de Cobertura de Pedágio, correspondente a 73,200km, para as três praças de pedágio.

Tarifa Quilométrica: equivale ao valor de R\$ 0,11910/km (referenciado a setembro de 2017), atualizado de acordo com as revisões e reajustes previstos no Contrato.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido nas Disposições Iniciais do Contrato.

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

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

i. Quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

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

16.1.3.5. Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal.

16.1.3.6. 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 AGEPAN dos motivos para não concessão do reajuste.

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

A medida visa à correção monetária dos valores da tarifa de pedágio, tendo como base a variação do IPCA.

## V. DOS FATOS

A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Mato Grosso do Sul – AGEMS foi criada pela Lei Estadual nº 2.363, de 19 de dezembro de 2001, e conforme disposto no Art. 4º, tem por competência:

controlar, fiscalizar, normatizar, padronizar, conceder, homologar e fixar tarifas dos serviços públicos delegados e tarifados, em decorrência de norma legal ou regulamentar, disposição convenial ou contratual, ou por ato administrativo, pelo poder concedente dos serviços públicos: a) rodovias, ferrovias e dutovias;....

A Lei Estadual nº 2.776, de 18 de dezembro de 2003, prevê em seu Capítulo XI – Da Regulação Econômica que:

“ Art. 26. O ente regulador exercerá a regulação econômica dos serviços de que trata esta Lei, mediante a apuração, análise, interpretação, monitoramento e intervenção nas condições da exploração econômica da atividade empresarial necessária para a satisfação das necessidades sociais, objeto dos serviços de interesse público, normatizando as condições de sua realização pela utilização dos seguintes mecanismos:

I - avaliação da conjuntura econômica;

II - elaboração da estrutura de custos;

III - análise da viabilidade econômica;

IV - verificação da viabilidade financeira;

V - indicadores econômico-financeiros;

VI - indicadores de gestão empresarial;

VII - indicadores de conformidade técnica;

VIII - apuração dos níveis de qualidade;

IX - aferição da satisfação dos usuários.

Art. 27. Para assegurar a eficiência econômica, a elaboração da estrutura tarifária objetivará:

I - a eficiência econômico-financeira;

II - o equilíbrio econômico-financeiro do instrumento de delegação;

III - a modicidade tarifária;

IV - o estímulo a metas de produtividade que assegurem ganhos e proporcionem sua respectiva distribuição entre os prestadores dos serviços que os tenham produzido e o usuário;

V - o controle dos custos eficientes e dos investimentos prudentes, assim como dos custos dos danos provocados por negligência, imprudência e imperícia.

Art. 28. O controle das tarifas, por meio de análise técnica e monitoramento das condições endógenas e exógenas, será exercido pelo ente regulador, o qual estabelecerá as adequações necessárias das tarifas dos serviços públicos delegados, resguardada a proteção dos direitos dos usuários.

Art. 29. Os reajustes e revisões tarifárias serão realizados pelo ente regulador na forma e periodicidade estabelecidas no instrumento de delegação dos serviços públicos.

(...)

Art. 30. As revisões tarifárias, ordinárias e extraordinárias, de que trata o art. 29 desta Lei, serão precedidas de Consulta Pública, que terá como objetivos:

I - recolher subsídios e informações para o processo decisório do ente regulador;

II - possibilitar o encaminhamento dos pleitos, opiniões e sugestões dos entes envolvidos;

III - identificar os aspectos relevantes das sugestões apresentadas pela coletividade;

IV - dar publicidade e transparência à ação regulatória.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica às hipóteses de reajustes tarifários que resultem tão somente de recomposições e reposições financeiras, oriundas da aplicação de índices de correção periódicos previamente definidos em contratos e instrumentos jurídicos de delegação.

12

Art. 31. Cabe à AGEPAN decidir e homologar os pedidos de revisão e de reajuste de tarifas dos serviços públicos regulados, na forma da lei e dos instrumentos de delegação. “

Conforme o pactuado no Contrato de Concessão nº 002/2020, decorrido 12 (doze) meses do último reajuste, são devidos os mecanismos de reajuste e da revisão ordinária visando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Neste sentido, a Concessionária contratou a empresa Una Partners Economia e Finanças Ltda. para prestar serviços de consultoria econômica e financeira e desenvolver estudos com o objetivo de analisar e desenvolver modelagem para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, subsidiando na elaboração de sua proposta de revisão ordinária da tarifa básica de pedágio e reajuste da tarifa de pedágio.

Em 22 de novembro de 2021, a Concessionária da Rodovia MS 306 protocolizou na agência reguladora proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, por meio da correspondência MS 306 – 152/2021 – DIR, de 19/11/2021, previamente encaminhada por e-mail em 18/11/2021; e, em conjunto, a simulação do reajuste da tarifa de pedágio de modo a incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA.

Em sua proposta, a Concessionária apresenta o que segue:

1 - Dos pleitos de reequilíbrio ordinários, e suas respectivas evidências comprobatórias, que impactam a Tarifa Básica de Pedágio, pois a revisão atualiza a Tarifa Quilométrica prevista na Subcláusula 16.1.31 do Contrato, para que esta AGEMS proceda à análise do mérito e o posterior restabelecimento da equação econômico-financeira pactuada quando da assinatura do Contrato de Concessão nº 002/2020, conforme a metodologia aplicável; e, em ato contínuo,

2 - Seja incorporado o reajuste da Tarifa de Pedágio para incorporar a variação do IPCA.

## VI. DA PROPOSTA REFERENTE À REVISÃO ORDINÁRIA DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP)

Foram destacados pela Concessionária 4 (quatro) eventos com repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

(i) a imprecisão na atualização da tarifa de pedágio (diferenças de receita apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente);

(ii) antecipação das obras do acostamento;

(iii) antecipação da construção do PMRv; e

(iv) não execução da implantação de placas de sinalização na quantidade originalmente prevista.

A tabela 1 apresenta a síntese dos eventos de desequilíbrio econômico-financeiro considerados e apresentados pela Concessionária:

Tabela 2 - Resumo dos Resultados (proposta)

Evento de Desequilíbrio (*)	VPL (em R\$ data base contrato)	VPL (em R\$ set/21)
Atualização da Tarifa de Pedágio (**)	471.055,60	676.628,94
Atualização da Tarifa de Pedágio (***)	741.238,77	1.064.722,76
Antecipação Acostamento	211.334,09	303.562,39
Antecipação do Posto PMRv	78.502,98	112.762,46
Placas de Sinalização	-336.359,68	-483.150,40
TOTAL (****)	424.532,99	609.803,40
TOTAL (*****)	694.716,16	997.897,19

Fonte: Elaboração e cálculos da UNA Partners a partir de informações disponibilizadas pela Concessionária.

(\*) Evento a favor do Poder Concedente estão considerados com o sinal negativo.

(\*\*) Valor do desequilíbrio INCORRIDO, ou seja, sem projeção.

(\*\*\*) Valor do desequilíbrio considerando o tráfego realizado e a projeção do EVTEA.

(\*\*\*\*) Total considerando o desequilíbrio incorrido para a atualização tarifária.

(\*\*\*\*\*) Total considerando o desequilíbrio incorrido e projetado com base no EVTEA para a atualização tarifária.

Conforme preceitua a Cláusula 20 do Contrato, referente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a Concessionária propôs um acréscimo tarifário a ser concedido a partir de abril de 2022, conforme a tabela 2 a seguir.

Tabela 3 - Variação da Tarifa de Pedágio para Recomposição do Equilíbrio (proposta)

Evento de Desequilíbrio	Δ% Tarifária
Atualização da Tarifa de Pedágio (**)	0,0785 %
Atualização da Tarifa de Pedágio (***)	0,1235%
Antecipação Acostamento	0,0366%
Antecipação do Posto PMRv	0,0136%
Placas de Sinalização	-0,0583%
TOTAL (****)	0,0704%
TOTAL (*****)	0,1154%

Fonte: Elaboração e cálculos da UNA Partners a partir de informações disponibilizadas pela Concessionária.

(\*) Valores positivos representam uma variação em favor da concessionária, ou seja, um aumento do reajuste tarifário.

(\*\*) Valor reequilibrando somente o desequilíbrio INCORRIDO até outubro de 2021.

(\*\*\*) Variação tarifária considerando o tráfego realizado e a projeção do EVTEA.

(\*\*\*\*) Total considerando o desequilíbrio incorrido para a atualização tarifária.

(\*\*\*\*\*) Total considerando o desequilíbrio incorrido e projetado com base no EVTEA para a atualização tarifária.



Por último, indica em seu pleito que a variação de 0,1154%, favorável à SPE, deverá ser aplicada para fins de atualizar a Tarifa Quilométrica, nos termos da Subcláusula 16.1.3.3., para posterior aplicação do reajuste conforme exposto no Quadro 1 abaixo:

Quadro 1 – Tarifa Quilométrica (proposta)

Descrição	Preços Correntes
Valor tarifa Quilométrica (Set/2017)	0,11910
Revisão Ordinária (0,1154%)	0,0001374414
Tarifa Quilométrica (proposta)	0,1192374

## VII. DOS VALORES A SEREM REVERTIDOS À MODICIDADE TARIFÁRIA

A Concessionária discriminou os valores devidos para a reversão à modicidade tarifária, porém, considerou que por imprevisibilidade contratual quanto à metodologia para tal reversão, não foram considerados em sua proposta.

### i. Das Receitas Extraordinárias

Conforme preceitua a cláusula 17 do Contrato, a exploração de receitas extraordinárias é expressamente autorizada, devendo tais atividades ser previamente autorizadas pela AGEMS. Ainda, dispõe que parcela da receita advinda de receita extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da Tarifa Básica de Pedágio.

O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado pela AGEMS, por meio da Portaria nº 206, de 20 de outubro de 2021, na qual ficou estabelecido que:

Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária o montante equivalente a 10% (dez por cento) da receita bruta do Contrato de Receita Extraordinária – CRE.

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à Agepan em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão.

Neste sentido, foi formalizada a assinatura de Contrato de Receita Extraordinária (CRE) entre a Concessionária e a empresa Financial Imobiliária Ltda., em 29 de outubro de 2020, e até o momento o interessado efetuou o pagamento de R\$ 5.479,45 (cinco mil quatrocentos e setenta e nove reais e quarenta e cinco centavos). Desta quantia será revertida à modicidade tarifária o equivalente a 10%, ou seja, o valor de R\$ 547,94 (quinhentos e quarenta e sete reais e noventa e quatro centavos).

### ii. Do Saldo Remanescente Da Verba Da Polícia Militar Rodoviária Estadual – PMRv

O Anexo 6 do Contrato, Subcláusula 1.2.1, inciso c, expõe que nas revisões ordinárias serão considerados relativamente ao exercício anual anterior os recursos para aparelhamento da Polícia

Rodoviária Estadual e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

Com relação ao exercício de 2020, a Concessionária prestou contas à AGEMS, nos termos do Convênio nº 01/2020 formalizado entre a Sejusp e Concessionária, e observou saldo a ser revertido para modicidade tarifária no valor equivalente a R\$ 794,66 (setecentos e noventa e quatro e sessenta e seis centavos).

15

A análise da prestação de contas referente à verba da PMRv do exercício de 2020 – março/2020 a março/2021, foi realizada pela Câmara Técnica de Rodovias e Ferrovias – CATERF com a emissão do relatório técnico CATERF nº 001/2021/DTR/AGEPAN e Ofício nº 840/DTR/GAB/AGEPAN/2021.

## VII. DA PROPOSTA REFERENTE AO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO

Ainda em sua proposta, após identificado o valor revisado da Tarifa Quilométrica como sendo R\$ 0,1192374, a Concessionária procede o cálculo quanto ao reajuste da tarifa de pedágio de modo a incorporar a variação do IPCA dos últimos doze meses.

Para tanto, considerando o definido nas disposições iniciais do Contrato quanto ao cálculo do índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio (IRT), tem-se que  $IPCA_o$  refere-se ao número índice do de setembro/2017 e  $IPCA_i$  refere-se ao número índice de janeiro/2022 (provisório), resultando no valor do IRT (proposto) de 1,2692139. Aplicando-se a fórmula para o cálculo do reajuste da tarifa de pedágio, tem-se que o valor proposto é de R\$ 11,0779. Aplicados os preceitos da Subcláusula 16.1.3.4-ii, o valor arredondado (proposto) é de R\$ 11,10 (onze reais e dez centavos), conforme abaixo:

Tarifa de Pedágio (TP) Proposta - (R\$)

TCP	73,200 km
Tarifa Quilométrica (R\$/km)	0,1192374
IRT (provisório)	1,2692139
TP s/arredondamento	11,07792
<b>Tarifa de Pedágio<sub>i</sub> = TCP x Tarifa Quilométrica x (IRT)</b>	
TP Arredondada	11,10

## VIII. DA ANÁLISE – 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DA TBP E REAJUSTE DA TP

### VIII.1 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DA TBP

Em análise da proposta da Concessionária foi identificado a necessidade de revisão e atualização dos dados, de modo a evitar defasagem das informações, e, por consequência, levar diferenças para as próximas revisões e reajustes. Neste sentido, foi solicitado à Concessionária pela Câmara de Regulação Econômica de Transportes, Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos - CRET a

atualização na modelagem do fluxo de caixa marginal dos dados referentes ao tráfego real (tráfego realizado) até fevereiro/2022.

A Taxa de Desconto (TIR) de 8,38% proposta na modelagem foi considerada incorreta, pois os dados empregados em seu cálculo referentes a NTN<sub>B</sub> taxa venda, no período de 04/01/2021 a 20/04/2021, não eram os divulgados pelo Tesouro Nacional. Desta forma, foi solicitado pela CRET a revisão e adequação dos dados resultando na Taxa Interna de Retorno igual a 8,94%, adotada nos fluxos de caixas marginais dos eventos que ensejaram recomposição, nesta 1ª revisão ordinária.

Ainda, por solicitação da CRET e com base no método adotado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, foram incluídos na modelagem um fluxo de caixa marginal quanto aos valores a serem revertidos à modicidade tarifária, anteriormente identificados, mas não considerados pela Concessionária em sua proposta.

Quanto aos eventos com repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro elencados pela Concessionária, temos a destacar que será desconsiderado o item referente à antecipação da construção do posto de fiscalização da PMRv, pois conforme a cláusula 16.1.1.1. do Contrato, sua implantação consta como uma das obrigações do trabalhos iniciais no sistema rodoviário, sendo sua implantação condição necessária para o início da cobrança de tarifa de pedágio.

Os itens apresentados a seguir tratam dos eventos considerados na 1ª Revisão Ordinária da TBP.

#### VIII.I.I Correção do IRT e Arredondamento da Tarifa – Atualização da Tarifa de Pedágio

Trata-se de atualização da tabela de tarifas de pedágio com os valores efetivamente praticados no 1º ano da concessão, período de 09/04/2021 a 08/04/2022, compensando desta forma as perdas ou ganhos em razão do arredondamento da tarifa e do IRT provisório considerados no ano anterior.

A Concessionária discorreu sobre a questão em sua proposta, conforme segue:

“Ocorre que conforme constou da Portaria a atualização feita pela Agepan considerou como termo final o mês de janeiro/2021.

Contudo, o Contrato é expresso no sentido de que o IPCAi deve coincidir com a data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio. Ou seja, 29 de março de 2021.

Inclusive, por ocasião dos esclarecimentos prestados pela Comissão Especial de Licitação em resposta ao Questionamento 07, foi ratificado o entendimento de que se aplica o índice do mês anterior somente se na data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da tarifa de pedágio ainda não tiver sido divulgado:

Questionamento 07

Item do Edital: Parte VII – minuta do Contrato – Sub cláusula 1.1.

“A Minuta do Contrato, na Subcláusula 1.1 define IRT como: índice de reajuste para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do

IPCA entre setembro de 2017 e a data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula:  $IRT = IPCA_i / IPCA_o$  (em que:  $IPCA_o$  significa o número índice do IPCA do mês de setembro de 2017 e  $IPCA_i$  significa o número índice do IPCA data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio). Diante disso, entendemos que, caso na data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio o número índice do IPCA do mês corrente não tiver sido divulgado ainda, será utilizado, para fins de cálculo do componente  $IPCA_i$  do IRT, o número índice do IPCA do mês imediatamente anterior ao mês em que foram cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio. Está correto este entendimento?"

Resposta da CEL: Sim, está correto o entendimento.

Do modo como calculado pela Agepan a SPE teve a perda de dois meses de atualização (fevereiro e março de 2021), pois o mês de cumprimento das exigências para o início da cobrança é março e a atualização considerou somente até janeiro.

Para a correta atualização, aplicando-se a expressa disposição do Contrato, a tarifa deve ser reajustada até o dia em que atestado o cumprimento das condições precedentes à sua cobrança, qual seja, 29 de março de 2021 ( $IPCA_i$ )."

Analisando o disposto acima pela Concessionária, tecemos as seguintes considerações:

- i. Sendo o dia 29 de março de 2021 a data em que foram cumpridas as exigências para o início da cobrança de pedágio;
- ii. Sendo que na referida data, ainda não havia sido divulgado o número índice do mês de março/2021;
- iii. Sendo que nesse caso, o número índice a ser utilizado como  $IPCA_i$  será o número índice do mês imediatamente anterior ao mês de março/2021, qual seja o do mês de fevereiro/2021;
- iv. Sendo que em atendimento ao contrato o  $IPCA_i$  deve coincidir com a data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio;
- v. Consideramos que o IRT Definitivo deve ser corrigido de forma a compreender o número índice  $IPCA_o$  setembro/2017 e número índice  $IPCA_i$  março/2021, o que equivale a 1,16744;
- vi. Aplicando-se na fórmula da Tarifa de Pedágio (TP), temos que a TP s/arredondamento é igual 10,17788;
- vii. Por último, considerando que a TP aprovada pela AGEMS no reajuste de 2021 foi arredondada para R\$ 10,00 (dez reais), o efeito econômico do arredondamento de 0,17788 deverá ser aplicado no Fluxo de Caixa Marginal 3.

O impacto percentual sobre a TBP vigente devido à atualização da tarifa, favorável à Concessionária, consta indicado no Quadro 2.

#### Quadro 2 – Impacto Percentual Devido à Atualização da Tarifa de Pedágio

Evento (FCM)	$\Delta\%$
Atualização da Tarifa de Pedágio (FCM 3) (***)	0,1398%

Fonte: CRET, a partir das informações da Concessionária.

(\*\*\*) Variação tarifária considerando o tráfego realizado até fevereiro/2022 e a projeção do EVTEA a partir de março/2022.

#### VIII.II. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Antecipação de Acostamento

Conforme apurado, foram antecipadas a implantação de obras referente a 6 (seis) quilômetros de acostamento, aceita pela AGEMS através do Relatório de Vistoria – Trabalhos Iniciais – 12º mês, emitido em 29 de março de 2021.

Como não consta no PER obrigação contratual no primeiro ano da concessão quanto à implantação de acostamentos, será devido o valor com repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro lançado no Fluxo de Caixa Marginal 8.

O impacto percentual sobre a TBP vigente devido à antecipação de acostamento, favorável à Concessionária, está demonstrado no Quadro 3.

#### Quadro 3 – Impacto Percentual Devido à Antecipação de Acostamento

Evento (FCM)	$\Delta\%$
Antecipação Acostamento (FCM 8)	0,0412%

Fonte: CRET, a partir das informações da Concessionária.

#### VIII.III. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Inexecução de Obras: Placas de Sinalização

Com referência aos parâmetros de desempenho quanto à sinalização e elementos de proteção e segurança, item 3.1.2 do PER, temos que com a apresentação do Projeto de Sinalização e Dispositivos de Proteção Definitivos a serem implantados na Rodovia pela Concessionária, ficou demonstrado que a quantidade prevista no PER não considerou a geometria da Rodovia. Em vista disso, e conforme a Nota Técnica 002/CATERP/2021, a AGEMS exarou sua não objeção ao Projeto por meio do Ofício n. 331/DTR/GAB/AGEPAN/2021.

Portanto, com a aprovação do Projeto, por essa agência reguladora, deverá ser considerado o valor com repercussão sobre o equilíbrio econômico-financeiro lançado no Fluxo de Caixa Marginal 10.

O impacto percentual sobre a TBP vigente devido por inexecução de obras de placas de sinalização, desfavorável à Concessionária, está demonstrado no Quadro 4.



#### Quadro 4 – Impacto Percentual Devido por Inexecução de Obras de Placas de Sinalização

Evento (FCM)	Δ%
Placas de Sinalização (FCM 10)	-0,0623%

Fonte: CRET, a partir das informações da Concessionária.

19

#### VIII.IV. Da Modicidade Tarifária - Receitas Extraordinárias e Verba da PMRv

Na presente revisão serão destinadas à modicidade tarifária o montante equivalente a 10% (dez por cento) da receita bruta do Contrato de Receita Extraordinária – CRE e o saldo remanescente da verba da PMRv relativos ao exercício anual anterior da concessão.

Os valores declarados pela Concessionária foram lançados no FCM 1, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente devido a reversão à modicidade tarifária das receitas extraordinárias e do saldo remanescente da verba da PMRv, como demonstrado no Quadro 5.

#### Quadro 5 – Impacto Percentual Devido a Reversão à Modicidade Tarifária

Evento (FCM)	Δ%
Modicidade Tarifária (FCM1)	-0,00013%

Fonte: CRET, a partir das informações da Concessionária.

O Quadro 6 abaixo sintetiza os impactos percentuais devidos por cada um dos eventos que ensejaram a recomposição considerados nesta 1ª Revisão Ordinária, resultando no percentual de 0,11857% a incidir sobre a TBP.

#### Quadro 6 – Impacto Percentual Devido por Evento

Evento (FCM)	Δ%
Atualização da Tarifa de Pedágio (FCM 3) (***)	0,1398%
Antecipação Acostamento (FCM 8)	0,0412%
Placas de Sinalização (FCM 10)	-0,0623%
Modicidade Tarifária (FCM1)	-0,00013%
<b>TOTAL</b>	<b>0,11857%</b>

Fonte: CRET, a partir das informações da Concessionária.

(\*\*\*) Variação tarifária considerando o tráfego realizado até fevereiro/2022 e a projeção do EVTEA a partir de março/2022.

Aplicando-se a variação percentual de 0,11857% sobre o valor da tarifa quilométrica (referenciado a setembro de 2017), temos a tarifa quilométrica atualizada de 0,11924/km, para a 1ª revisão ordinária.

#### Quadro 7 – Tarifa Quilométrica Revisada

Descrição	Preços Correntes
Valor tarifa Quilométrica (Set/2017)	0,11910
Revisão Ordinária (0,11857%)	0,000141217
Tarifa Quilométrica	0,11924

Observa-se que com a atualização da tarifa quilométrica não houve alteração da TBP nesta 1ª revisão ordinária, que se mantém em 8,72 (oito reais e setenta e dois centavos).

#### VIII.II. DO REAJUSTE DA TARIFA DE PEDÁGIO (TP)

Conforme exposto, o reajuste da Tarifa de Pedágio é realizado com base no índice de reajustamento para atualização monetária do valor da tarifa de pedágio (IRT).

Nas disposições iniciais do Contrato de Concessão nº 02/2020, foi definida a fórmula para o cálculo do IRT, como:

$$IRT = IPCA_i / IPCA_o$$

(em que:  $IPCA_o$  significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2017 e  $IPCA_i$  significa o número-índice do IPCA data em que forem cumpridas as exigências para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio).

Calculado mensalmente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, as variações do IPCA são divulgadas no período do dia onze ao dia vinte do mês seguinte de referência.

O início da cobrança de pedágio ocorreu em 9 de abril de 2021, sendo esta a data-base para os reajustes posteriores da TBP, conforme estabelece o Contrato de Concessão.

Desta forma, verificado os dados oficiais disponibilizados pelo IBGE, quanto ao número índice do IPCA de fevereiro/2022 ( $IPCA_i$ ) de 6.215,24 (último mês de referência com a variação divulgada) e de setembro/2017 ( $IPCA_o$ ) de 4.860,83, foi apurado o valor do IRT de 1,27864, conforme segue:

#### SÉRIE HISTÓRICA DO IPCA

(continuação)

ANO	MÊS	NÚMERO ÍNDICE (DEZ 93 = 100)	VARIÇÃO (%)				
			NO MÊS	3 MESES	6 MESES	NO ANO	12 MESES
2017	JAN	4793,85	0,38	0,86	1,65	0,38	5,35
	FEV	4809,67	0,33	1,01	1,54	0,71	4,76

	MAR	4821,69	0,25	0,96	1,71	0,96	4,57
	ABR	4828,44	0,14	0,72	1,59	1,10	4,08
	MAI	4843,41	0,31	0,70	1,72	1,42	3,60
	JUN	4832,27	-0,23	0,22	1,18	1,18	3,00
	JUL	4843,87	0,24	0,32	1,04	1,43	2,71
	AGO	4853,07	0,19	0,20	0,90	1,62	2,46
	SET	4860,83	0,16	0,59	0,81	1,78	2,54
	OUT	4881,25	0,42	0,77	1,09	2,21	2,70
	NOV	4894,92	0,28	0,86	1,06	2,50	2,80
	DEZ	4916,46	0,44	1,14	1,74	2,95	2,95
2018	JAN	4930,72	0,29	1,01	1,79	0,29	2,86
	FEV	4946,50	0,32	1,05	1,93	0,61	2,84
	MAR	4950,95	0,09	0,70	1,85	0,70	2,68
	ABR	4961,84	0,22	0,63	1,65	0,92	2,76
	MAI	4981,69	0,40	0,71	1,77	1,33	2,86
	JUN	5044,46	1,26	1,89	2,60	2,60	4,39
	JUL	5061,11	0,33	2,00	2,64	2,94	4,48
	AGO	5056,56	-0,09	1,50	2,23	2,85	4,19
	SET	5080,83	0,48	0,72	2,62	3,34	4,53
	OUT	5103,69	0,45	0,84	2,86	3,81	4,56
	NOV	5092,97	-0,21	0,72	2,23	3,59	4,05
	DEZ	5100,61	0,15	0,39	1,11	3,75	3,75
2019	JAN	5116,93	0,32	0,26	1,10	0,32	3,78
	FEV	5138,93	0,43	0,90	1,63	0,75	3,89
	MAR	5177,47	0,75	1,51	1,90	1,51	4,58
	ABR	5206,98	0,57	1,76	2,02	2,09	4,94
	MAI	5213,75	0,13	1,46	2,37	2,22	4,66
	JUN	5214,27	0,01	0,71	2,23	2,23	3,37
	JUL	5224,18	0,19	0,33	2,10	2,42	3,22
	AGO	5229,93	0,11	0,31	1,77	2,54	3,43
	SET	5227,84	-0,04	0,26	0,97	2,49	2,89
	OUT	5233,07	0,10	0,17	0,50	2,60	2,54
	NOV	5259,76	0,51	0,57	0,88	3,12	3,27
	DEZ	5320,25	1,15	1,77	2,03	4,31	4,31
2020	JAN	5331,42	0,21	1,88	2,05	0,21	4,19
	FEV	5344,75	0,25	1,62	2,20	0,46	4,01
	MAR	5348,49	0,07	0,53	2,31	0,53	3,30
	ABR	5331,91	-0,31	0,01	1,89	0,22	2,40
	MAI	5311,65	-0,38	-0,62	0,99	-0,16	1,88
	JUN	5325,46	0,26	-0,43	0,10	0,10	2,13
	JUL	5344,63	0,36	0,24	0,25	0,46	2,31
	AGO	5357,46	0,24	0,86	0,24	0,70	2,44
	SET	5391,75	0,64	1,24	0,81	1,34	3,14
	OUT	5438,12	0,86	1,75	1,99	2,22	3,92
	NOV	5486,52	0,89	2,41	3,29	3,13	4,31
	DEZ	5560,59	1,35	3,13	4,42	4,52	4,52
2021	JAN	5574,49	0,25	2,51	4,30	0,25	4,56
	FEV	5622,43	0,86	2,48	4,95	1,11	5,20
	MAR	5674,72	0,93	2,05	5,25	2,05	6,10
	ABR	5692,31	0,31	2,11	4,67	2,37	6,76

	MAI	5739,56	0,83	2,08	4,61	3,22	8,06
	JUN	5769,98	0,53	1,68	3,77	3,77	8,35
	JUL	5825,37	0,96	2,34	4,50	4,76	8,99
	AGO	5876,05	0,87	2,38	4,51	5,67	9,68
	SET	5944,21	1,16	3,02	4,75	6,90	10,25
	OUT	6018,51	1,25	3,32	5,73	8,24	10,67
	NOV	6075,69	0,95	3,40	5,86	9,26	10,74
	DEZ	6120,04	0,73	2,96	6,07	10,06	10,06
2022	JAN	6153,09	0,54	2,24	5,63	0,54	10,38
	FEV	6215,24	1,01	2,30	5,77	1,56	10,54

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor.

Acumulado pelo N° Índice: Set/2017 a Fev/2022

N° Índice Set/2017 = 4.860,83      N° Índice Fev/2022 = 6.215,24

IRT =  $\text{IPCA}_i / \text{IPCA}_o$       IRT =  $6.215,24 / 4.860,83$       IRT = 1,27864

Desta forma, ao se comparar com o IRT aplicado no ano de 2021, no valor de 1,14865, o reajuste indicou o percentual positivo de 11,32% (onze inteiros e trinta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período, com vistas à recomposição tarifária.

Por conseguinte, a Tarifa de Pedágio reajustada conforme a fórmula paramétrica contratual, para a categoria 1, é de:

Tarifa de Pedágio<sub>i</sub> = TCP x Tarifa Quilométrica x (IRT)

Tarifa de Pedágio<sub>i</sub> = 73,200 x 0,11924 x 1,27864

Tarifa de Pedágio<sub>i</sub> = 11,16044

Utilizando-se os critérios de arredondamento indicados na Subcláusula 16.1.3.4 do Contrato, tem-se para a Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1, o valor de R\$ 11,20 (onze reais e vinte centavos).

Conforme disposto na Subcláusula 16.1.2.10, do Contrato de Concessão nº 02/2020:

A Tarifa de Pedágio para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio será resultante do produto entre (i) a Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e (ii) o respectivo Multiplicador da Tarifa, estipulado na Subcláusula 16.1.2.8..

Deste modo, aplicando o valor da tarifa de pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e o respectivo multiplicador da tarifa, tem-se a tabela de tarifa de pedágio por categoria de veículo reajustadas e arredondadas a serem praticadas nas 3 praças da Concessão – P1, P2 e P3:

**TABELA DE TARIFA DE PEDÁGIO POR CATEGORIA DE VEÍCULO**

<b>Categoria</b>	<b>Classe de Veículos</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem (1)</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Tarifa de Pedágio</b>
1	Automóvel, caminhoneta, triciclo e furgão.	2	Simple	1,0	R\$ 11,20
2	Caminhão leve, micro-ônibus, ônibus, caminhão-trator e furgão.	2	Dupla	2,0	R\$ 22,40
3	Automóvel ou caminhonete com semirreboque.	3	Simple	1,5	R\$ 16,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus.	3	Dupla	3,0	R\$ 33,60
5	Automóvel ou caminhonete com reboque.	4	Simple	2,0	R\$ 22,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	4	Dupla	4,0	R\$ 44,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	5	Dupla	5,0	R\$ 56,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	6	Dupla	6,0	R\$ 67,20
9	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	7	Dupla	7,0	R\$ 78,40
10	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	8	Dupla	8,0	R\$ 89,60
11	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque.	9	Dupla	9,0	R\$ 100,80
12	Motocicleta, motoneta e bicicleta a motor.	2	Simple	0,5	R\$ 5,60
13	Veículos especiais ou com mais de 9 eixos <sup>(2)</sup>	-	-	NOTA (2)	-
14	Veículos isentos	-	-	0	R\$ 0,00

**Notas:**

(1) A rodagem traseira de pneus do tipo "single" ou "supersingle" é equivalente à dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida;

(2) Para os veículos com mais de 9 (nove) eixos e os denominados "veículos especiais", que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, a CONCESSIONÁRIA cobrará TARIFA DE PEDÁGIO equivalente à categoria 9 (nove) acrescida do valor da tarifa dos veículos da categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 9 (nove).



## IX. DA CONCLUSÃO

Conforme exposto, a presente Nota Técnica tratou da análise da 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio e Reajuste da Tarifa de Pedágio da concessão de serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário da Rodovia MS 306, composta pelos trechos das Rodovia Estadual MS 306 e da Rodovia Federal BR 359.

O resultado da 1ª Revisão Ordinária não altera a TBP vigente, após arredondamento, mantendo-a em R\$ 8,72 (oito reais e setenta e dois centavos).

O índice de reajuste para atualização monetária do valor da tarifa de pedágio (IRT) foi calculado em 1,27864, a ser aplicado sobre a tarifa quilométrica, que representa o percentual positivo de 11,32% (onze inteiros e trinta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período.

Com base no IRT, os resultados obtidos para a tarifa de pedágio reajustada e arredondada, para a categoria 1, equivale a R\$ 11,20 (onze reais e vinte centavos); e a tarifa de pedágio para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio é resultante do produto entre a tarifa de pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e o respectivo multiplicador da tarifa.

## X. DAS RECOMENDAÇÕES

A presente Nota Técnica recomenda que seja aprovado o resultado da 1ª Revisão Ordinária, o qual altera a Tarifa Quilométrica para a categoria 1, de R\$ 0,11910 para R\$ 0,11924; e, não altera a TBP vigente, após arredondamento, mantendo-a em R\$ 8,72 (oito reais e setenta e dois centavos).

Recomenda o reajuste anual da Tarifa de Pedágio para a categoria 1, para o valor de R\$ 11,20 (onze reais e vinte centavos), correspondente à aplicação do índice de reajuste para atualização monetária do valor da tarifa de pedágio (IRT) equivalente a 1,27864, e das regras contratuais para arredondamento.

Recomenda ainda que a tarifa de pedágio para cada categoria de veículo, em cada uma das praças de pedágio, seja o resultado do produto entre a tarifa de pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e o respectivo multiplicador da tarifa.

Considerando os prazos legais e contratuais previstos, recomenda-se a abertura de consulta pública a partir de 29/03/2022, como caso excepcional de urgência, com prazo de duração de 7 (sete) dias, assegurando-se dessa forma prazo para o cumprimento do cronograma de procedimentos necessários.

Em face do exposto, encaminhamos minuta de Portaria AGEMS homologando o resultado da 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica e do Reajuste Anual da Tarifa de Pedágio, cujo Anexo Único, com

os efeitos combinados, apresenta a tabela das tarifas de pedágio, a serem praticadas nas 3 (três) praças da Concessão, com vigência a partir de 09 de abril de 2022.

À consideração superior.

Rosirene Reggiori Pereira Caldas  
Analista de Regulação  
Corecon/MS 944 - Matrícula: 91416021  
Coordenadora da Câmara de Regulação Econômica de Transportes,  
Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos - CRET

De acordo:

Matias Gonsales Soares  
Diretor de Regulação e Fiscalização - Transportes,  
Rodovias, Ferrovias, Portos e Aeroportos