

---

**AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS – ARSP**  
**DIRETORIA COLEGIADA**  
**ASSESSORIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E TARIFÁRIA – ASTET**

**NOTA TÉCNICA – ARSP/DC/ASTET Nº 008/2017**

**Ref: PROCESSO Nº 79978878**

## **1. OBJETO**

---

Oferecer subsídios à decisão da Diretoria Colegiada da Agência de Regulação de Serviços Públicos – ARSP, quanto à solicitação da Concessionária Rodovia do Sol S.A – RODOSOL, para o reajuste da tarifa básica do ano de 2018 e consideração dos eventos que constam na decisão da 2º Vara da Fazenda Pública de 14 de novembro de 2017.

## **2. CONTEXTUALIZAÇÃO**

---

### **2.1. A Agência de Regulação de Serviços Públicos do ES - ARSP**

A Lei Complementar Estadual nº 477, de 29/12/2008, criou a ARSI – Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo, com a finalidade regular, controlar e fiscalizar, no âmbito do Estado do Espírito Santo os Serviços de Saneamento Básico, abrangendo abastecimento de água e esgotamento sanitário de interesse comum e interesse local delegado ao Governo do Estado e os serviços estaduais de infraestrutura viária com pedágio.

Em 16 de novembro de 2009, foi formalizada a sub-rogação da gestão do Contrato de Concessão 01/98 com a RODOSOL, até então sob responsabilidade do DER/ES, em acordo com as disposições da Cláusula LXXXI – Da sub rogação deste contrato pelo DER/ES onde consta: “Na hipótese de vir a ser criada Agência Reguladora e fiscalizadora das concessões, permissões ou autorizações da prestação de serviços públicos estaduais, o DER/ES, assim que instalada e em funcionamento a Agência, sub rogará, integralmente, os direitos e obrigações contratuais para aquela entidade, transferindo-lhe este CONTRATO”.

A ASPE, criada pela Lei Complementar nº 7.860 de 24 de setembro de 2004, alterada pela Lei nº 8.121 de 27 de outubro de 2005 e regulamentada pelo Decreto nº 1.525-R de 08 de agosto de 2005, tinha a finalidade de regular e fiscalizar a distribuição de gás canalizado, cuja concessionária é a Petrobrás. No setor de energia, que tem a ANEEL como

centralizadora do processo regulatório do setor, a ASPE desenvolve, fora da ambiência regulatória, estudos e pesquisas do setor energético do Estado do Espírito Santo, posto que é vinculada à Secretaria de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo - SEDES.

Porém, em 01 de julho de 2016, foi publicada no Diário Oficial do Estado do Espírito Santo, a Lei Complementar nº 827 que criou a ARSP como uma autarquia de regime especial, dotada de personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, patrimonial, técnica e financeira, vinculada à SEDES – Secretaria de Estado de Desenvolvimento. O novo órgão é resultado da fusão da Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo (ARSI) e da Agência de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo (ASPE).

Assim, a ARSP agregou os serviços então regulados pelas antigas agências, e o novo ordenamento legal mantém os princípios, objetivos, finalidades e diretrizes outrora atribuídos a cada Agência, agora, num cenário de fortalecimento do ambiente regulatório no Estado do Espírito Santo, e em observância às legislações específicas de cada setor regulado. Este define que a regulação e fiscalização dos serviços públicos, deve alcançar no ambiente regulado, a convergência de interesses entre seus participantes em seus aspectos técnicos, sociais e econômico-financeiro, permeados pela transparência, independência e tecnicidade.

## **2.2. O Contrato de Concessão 01/98 - Histórico Contratual**

O Estado do Espírito Santo, através do DER – Departamento de Estradas de Rodagem, outorgou a concessão do sistema Rodovia do Sol, por um prazo de 25 anos, mediante processo licitatório. As regras que regem esta relação estão estabelecidas no Contrato nº 01/98, assinado em 21 de dezembro de 1998.

A concessão compreende 67,5 Km de rodovia por sentido, incluída a Ponte Castello Mendonça, Km 0 da concessão e principal elo de interligação entre os municípios de Vitória e Vila Velha. O trecho rodoviário estende-se até Guarapari, na localidade de Meaípe. O Contrato já foi objeto de 6 Termos Aditivos Contratuais.

### **2.2.1. Termo Aditivo 01 - Reequilíbrio Contratual de 2002**

A primeira revisão do contrato 01/98 firmado com a Rodosol, aconteceu em 2002, ocasião que a concessionária apresentou um valor de desequilíbrio na ordem de R\$ 16.953.155,99 a preços de dezembro de 1998, cujos fatores de desequilíbrio apontados foram:

- Do Atraso no Reajustamento das Tarifas;
- Do aumento do escopo do contrato;

- Alteração na legislação tributária;
- Das supervenientes alterações de projeto básico do PER;
- Do superveniente acréscimo da verba rescisória do contrato da ORL;
- Exigências supervenientes de proteção ambiental;
- Serviços adicionais demandados pela comunidade.

O DER-ES acatou alguns pleitos da concessionária, num total de R\$ 9.068.505,24, considerando-os como eventos relevantes de serem considerados no reequilíbrio, quais sejam:

- Item IV.1 Do Atraso do reajustamento das tarifas totalizando um valor de R\$ 498.782,27.
- Item IV.2 Do Aumento do escopo do contrato, totalizando R\$ 3.583.289,16, abrangendo
  - Passagem em desnível para acesso à região de terra vermelha (R\$ 1.969.467,06);
  - Passagem em desnível para acesso à região de Interlagos (R\$ 1.148.833,23);
  - Ponte sobre o canal da avenida carioca (R\$62.623,10);
  - Modificação do acesso ao bairro Santa Paula (R\$ 119.982,00);
  - Execução de marginais na região de Ponta da Fruta (R\$282.363,77) totalizando um valor de R\$ 3.583.289,16.
- Item IV.3 Das Supervenientes Alterações na Legislação Tributária incluindo Majoração da Alíquota da COFINS (R\$ 2.158.958,73) e Restauração da cobrança de CPMF, com alíquota majorada (R\$ 195.056,05), totalizando um valor de R\$ 2.354.014,78.
- No Item IV.4 das supervenientes alterações de projeto básico do PER só foi considerado o item “custos adicionais decorrentes dos serviços de iluminação da rodovia”, totalizando o valor de R\$1.037.518,97.
- No Item IV.5 Do superveniente acréscimo da verba rescisória do contrato de concessão da ORL foi considerado apenas o item “Tíquetes em poder dos usuários da Terceira Ponte” totalizando o valor de R\$ 305.000,00.
- No item IV.6 Exigências supervenientes de proteção ambiental foi considerado o item Clínica de pronto atendimento totalizando o valor de R\$ 268.578,54.
- O item IV.7 Serviços adicionais demandados pela comunidade totalizando o valor de R\$ 1.021.323,52.

Tais eventos, no valor de R\$ 9.068.505,24, foram ajustados no QD5 – Investimentos, aumentando o valor global do dos investimentos no fluxo de caixa da concessionária, de R\$ 148.261,45 mil para R\$ 157.330,28 mil (preços de 1998).

Decorrente dessa majoração, houve uma modificação no cronograma dos investimentos a fim de manter o valor presente líquido dos investimentos constantes. Desta forma, o plano de investimentos ficou assim definido:

- a) Item 1.1 – Duplicação ES-060 – Trecho Rodovia Darly Santos – Setiba: lançado em 2000 o valor de R\$ 9.068.505,24, referente ao reequilíbrio econômico financeiro aceito pelo DER-ES;
- b) Item 1.2 – Duplicação ES-060 – Trecho Graçaí x Meaípe: excluídos os valores referentes às obras face alteração do traçado do contorno de Guarapari.
- c) Item 1.5 – alterações:
  1. Retirado item 1.5: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Praça de Graçaí (OAE/OAC/Terraplenagem completa e Pavimentação da 1ª Pista).
  2. Inserido item 1.5. Rev1.: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada.
    - Valor inicial de R\$ 27.448 mil passa para R\$ 18.806 mil.
- d) Item 1.6 – alterações:
  1. Retirado item 1.6: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Praça de Graçaí (OAE/OAC/Terraplenagem completa e Pavimentação da 2ª Pista)
  2. Inserido item 1.6 Rev1.: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada (em duas etapas, sendo a 1ª etapa em 2002 e a 2ª etapa em 2010/2011)
    - Valor inicial de R\$ 11.703 mil passa para R\$ 23.446 mil.
- e) Item 1.7 - Interligação da Av. Carlos Lindemberg x Terceira Ponte (Bigossi) – foi adiada de 2001/2002 para 2005/2006, mantido o valor inicial de R\$ 5.685,05 mil de 1998.
- f) Item 1.8 - Recuperação e Modernização da 3ª Ponte: reprogramado, sendo que as obras não realizadas em 1999/2000/2001, que foram transferidas para os anos de 2002/2003/2004, mantido o valor inicial de R\$ 21.357,35 mil de 1998.
- g) Item 1.9 – Conservação Especial – para fins de conclusão do reequilíbrio, as obras foram reprogramadas, porém também mantido o valor inicial de R\$ 35.693,97 mil de 1998.

Desta revisão resultou o **Termo Aditivo 01**, firmado em 07 de outubro de 2002, voltado ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato nº 01/98 conforme a Cláusula XX, item 6, alínea “c” do referido contrato.

*“6 - Sempre que haja lugar para a revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, o DER/ES e a CONCESSIONÁRIA poderão acordar, alternativamente ou complementarmente ao aumento do valor da TARIFA:*

*Alteração do prazo da concessão;*

- a) Atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA*
- b) Adequação do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO;*
- c) Combinação das alternativas anteriores.*

Desta forma, estabelece o Termo Aditivo 01 em sua Cláusula Segunda:

*“Fica aprovado o anexo Cronograma de Investimento do Contrato ora aditado que, rubricado pelas partes, fica fazendo parte integrante e inseparável do Contrato de Concessão no. 01/98, celebrado pelas partes em 21 de dezembro de 1998”.*

### **2.2.2. Termo Aditivo 02 - Reequilíbrio Contratual de 2005**

Entre a revisão procedida em 2002 e a revisão de 2005, algumas iniciativas por parte do Governo do Estado foram adotadas, entre elas, a criação em janeiro de 2004 de uma comissão para avaliar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato através do Decreto 079-S de 23/01/2004 e Decreto 614-S de 08 de junho de 2004.

Em outubro do mesmo ano a concessionária encaminhou solicitação de revisão do reequilíbrio do contrato à comissão especial designada pelo governo do estado, face os seguintes eventos:

- Perdas por atraso na homologação de reajustamento de tarifas;
- Ganhos por aferição de receita alternativa;
- Alterações de legislação tributária;
- Exigências supervenientes de proteção ambiental;
- Investimentos;
- Desapropriações;
- Superveniente acréscimo de verba rescisória do contrato ORL.

Da documentação disponibilizada pela AGE, conclui-se que durante o exercício de 2004 e 2005, aquela instituição atuou na apuração e avaliação das condições do contrato. O relatório final da comissão designada pelo Governo do Estado datado de 21 de outubro de 2005, culminou com a data prevista para o reajuste das tarifas. Na ocasião foi firmado o **Termo Aditivo 02**, em 14 de dezembro de 2005, para *“dar cumprimento ao disposto nas*

*cláusulas XIX e XX, que tratam do reajuste tarifário anual do preço do pedágio e da revisão da tarifa básica”.*

Como resultado dos estudos desenvolvidos, o novo cronograma de Investimentos ficou assim definido:

- a) Item 1.6 Rev1 – Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada (em duas etapas: 1ª etapa em 2002 e a 2ª etapa em 2010/2011). Definiu-se que tais obras somente seriam realizadas quando o fluxo de veículos atingirem o nível “D” de serviços conforme determinado no PER – Programa de Exploração da Rodovia. Excluída do plano de investimentos.
- b) Item 1.7 – Interligação da Carlos Lindemberg com a Terceira Ponte – obra excluída do plano de investimentos da concessionária, no valor de R\$ 5.685,05 mil (preços 1998)
- c) Item 1.8 – Recuperação e Modernização da Terceira Ponte: alteração no cronograma das obras, definido a realização de apenas “uma pintura na ponte a partir de 2010 (quando a pintura existente atingir 20 anos) e foram postergadas diversas obras de recuperação e manutenção conforme cronograma físico financeiro”. O valor inicial de R\$ 21.357,35 passou para R\$ 26.274,65 mil de 1998.
- d) Item 1.9 – Conservação Especial – ficaram “excluída as defensas metálicas no trecho Darly Santos/Setiba e os passeios de concreto no trecho urbano de Vila Velha e foi postergado o recapeamento da rodovia no trecho Darly Santos/Setiba em 3 anos. O valor inicial de R\$ 35.693,57 mil passou para R\$ 40.801,00 mil de 1998.

As alterações no cronograma de investimentos decorreram de um conjunto de medidas adotadas para fins de reequilíbrio contratual face demandas da concessionária e do poder concedente. Desta forma o termo aditivo firmado na ocasião (Nº 02) resultou num conjunto de orientações dentre as quais se destacam as seguintes orientações:

- O valor da tarifa básica reajustada da praça de pedágio localizada na Terceira Ponte é mantido em R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos) até 31/12/2006.
- As tarifas básicas das duas praças de pedágio, Terceira Ponte e Praia Sol, serão reajustadas a partir de 01 de janeiro de cada ano, a partir de 2007, conforme fórmula contratual;
- Sobre a tarifa reajustada da praça de pedágio localizada na Terceira Ponte, será aplicado redutor de 24,24% (vinte e quatro vírgulas vinte e quatro por cento) para compensar suspensão por tempo indeterminado da outorga (cláusula LXXX), e face supressão e adiamento de obras;
- Aumento do prazo para homologação do reajuste por parte do órgão fiscalizador;

- “Não homologação do reajuste tarifário contratual para a Praça de Pedágio da Terceira Ponte Castello Mendonça, nos anos de 2003, 2004 e 2005, que não poderá ser objeto de reivindicação pela Concessionária seja a que título for”;
- Isenção de tarifa para o sistema Transcol a partir de 01 de janeiro de 2006;
- Alteração do Plano de Investimentos, com exclusão das obras no Canal Bigossi e outros ajustes conforme cronograma anexado ao Termo Aditivo.

Em 2008, o Governo do Estado solicitou à Fundação Getúlio Vargas - FGV um estudo de “Avaliação Econômico Financeiro do Contrato de Concessão do Sistema Rodosol”, conforme contrato de prestação de serviços nº 052-a-08 firmado com Auditoria Geral do Estado do Espírito Santo, para “para gerar um programa de ações de caráter operacional e institucional, de maneira a implementar o processo de avaliação econômico financeira do Contrato da análise da modelagem da Concessão do Sistema Rodosol”. O foco da contratação decorreu da análise e visão das inconformidades acerca do nível de serviços.

### 2.2.3. Termo Aditivo 03

Firmado em 16 de novembro de 2009 e publicado no Diário Oficial de 19/11/2009 teve como objetivo “formalizar a sub-rogação das obrigações contratuais firmadas entre o DER-ES e a RODOSOL, para a AGÊNCIA REGULADORA DE SANEAMENTO BÁSICO E INFRAESTRUTURA VIÁRIA DO ESPÍRITO SANTO – ARSI.”

### 2.2.4. Termo Aditivo 04

Firmado em 21 de dezembro de 2010, teve os seguintes objetivos: (i) revogar a Cláusula LXXVI - Da Verba de Custeio da Fiscalização, face instituição da TRV pela Lei 477/08; (ii) alterar multiplicadores tarifários das categorias 3 e 5; (iii) alterar periodicidade dos índices a serem aplicados nos reajustes anuais, com ajustes nos itens 2 e 4 da cláusula XIX.

### 2.2.5. Termo Aditivo 05

Firmado em 26 de janeiro de 2017, cujo objeto é reformular a Cláusula LXXVIII – Da Verba para Aparelhamento da Polícia Rodoviária, alterando a redação original dos itens 1, 3, 4 e 5, e incluindo o item 7. Essa reformulação, frise-se, teve a finalidade de adequar o contrato às necessidades atualmente experimentadas pelos usuários e pela Polícia Militar, preservando-se, todavia, a essência desta verba, qual seja, aparelhar as unidades policiais que atuam no âmbito do trecho rodoviário concedido.

### 2.2.6. Termo Aditivo 06

Firmado em 08 de agosto de 2017 e teve como objeto a inserção no item 5 da Cláusula XVIII, do subitem VII que concede a isenção do pedágio na Praça Praia Sol para os moradores dos bairros Village do Sol e Recanto da Sereia no município de Guarapari/ES.

### 2.3. Histórico dos Reajustes das Tarifas

- Em 2004/2005/2006, a tarifa ficou congelada e, no ano de 2007, por força de aditivo contratual, a tarifa reajustada sofreu redução de 24,24% em contraposição a exclusão e adiamento de obras, supressão da outorga e isenção do Transcol, permanecendo o redutor da tarifa para os anos subsequentes;

- O reajuste, para os exercícios de 2008 e 2009, permanecem sob análise do Poder Judiciário (Processos de n.º 024.09.009022-6 e 024.09.010720-2 e Protocolo ARSI nº 5591456011). Já os reajustes aplicados a partir de 2010, consideram um multiplicador tarifário, de acordo com fórmula prevista explicitamente no instrumento de contrato de concessão, porém expurgados os índices relativos aos reajustes de 2008 e 2009;

- Em julho de 2013, o contrato foi parcialmente suspenso pelo Poder Judiciário, no bojo da Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2). Em função do comando judicial exarado na mencionada ação, a partir de 13 de julho de 2013, a tarifa do pedágio na Ponte foi reduzida para R\$ 0,80 (o que se convencionou denominar “tarifa de manutenção”, mas que, nada obstante a esta terminologia, só pode ser corretamente compreendida mediante acesso à planilha integral elaborada pela ARSI naquela ocasião). Registre-se ainda que, naquela oportunidade, ou seja, 13 de julho de 2013, não houve alteração da metodologia de cálculo da tarifa contratual no pedágio da Praia Sol (a tarifa cobrada nesta praça continuou sendo fixada de acordo com a fórmula paramétrica prevista em contrato). Os cálculos sobre a tarifa encontram-se explicitados no Processo ARSI Nº 63086867.

- Iniciada em 2013, a Auditoria do contrato realizada pelo Tribunal de Contas do ES, processo TCE-ES Nº 5591/2013 teve Relatório Inicial, RA-E 10/2014 datado de abril de 2014 e a Instrução Técnica Conclusiva foi apresentada em 20/01/2015;

- Em 2014, a Resolução ARSI nº 030, suspendeu integralmente a cobrança da tarifa de pedágio na Terceira Ponte a partir de 23/04/2014. Tal suspensão vigorou até 28/12/2014, retornando ao valor de R\$ 0,80. A tarifa da praça Praia Sol, permaneceu sem reajuste em 2014 e 2015, considerando que, desde então, pairava fundada dúvida quanto aos limites



daquela pretérita decisão, consistente em saber se a suspensão do reajuste determinado pelo Juízo alcançava também a praça Praia Sol<sup>1</sup>. Assim, em 2014 e 2015, as tarifas nas duas praças não foram reajustadas.

- Perícia econômico-financeira, realizada de acordo com determinação judicial, cujos resultados foram apresentados ao Juízo da Segunda Vara da Fazenda Pública Estadual em outubro de 2015<sup>2</sup>;

- Em 22 de Janeiro de 2016, o Juiz da 2ª VARA DA FAZENDA PÚBLICA ESTADUAL, MUNICIPAL, REGISTROS PÚBLICOS, MEIO AMBIENTE E SAÚDE manifestou sua decisão no sentido de que se intime a Agência Reguladora para que “indique o valor atual do pedágio a ser cobrado na Terceira Ponte, correspondente à sua manutenção, nos termos da decisão já proferida. Além disso, deverá a ARSI analisar os pleitos da RODOSOL com relação ao valor do pedágio no trecho da Rodovia. Indicado nos autos o referido valor do pedágio da Terceira Ponte, passará a ser este o autorizado para cobrança”. Assim as tarifas a partir de 01 de fevereiro de 2016 foram definidas em R\$ 0,95 (noventa e cinco centavos) na Praça de Pedágio da Ponte e R\$ 8,50 (oito reais e cinquenta centavos) na Praça de Pedágio da Praia Sol.

- Em 16 de setembro de 2016, mediante decisão liminar exarada pelo Juízo da 10ª Vara Cível de Vitória, Comarca da Capital, no bojo da Ação Civil Pública nº 0027736-63.2016.8.0024, a tarifa de pedágio da Praça Praia Sol foi reduzida para R\$ 7,70 (sete reais e setenta centavos), valor este que foi resultante da exclusão dos custos relacionados à “conserva especial” que, até então, eram integrantes da proposta comercial vencedora do certame e da tarifa que vinha sendo calculada pela Agência Reguladora. Em 27 de outubro de 2016, tal decisão foi suspensa pela 3ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo, no bojo do Agravo de Instrumento nº 0029655-87.2016.8.08.0024 interposto pela Concessionária, de modo que a tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol retornou ao valor de R\$ 8,50 a partir de 29/10/2016 e reajustada para 2017 conforme disposições do contrato.

- No tocante à tarifa da Praça de Pedágio da Terceira Ponte, em Decisão datada de 06 de março de 2017, por meio da qual o Douto Juízo da 2ª. Vara da Fazenda Pública Estadual, nos autos da Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2)

---

<sup>1</sup> Como havia a previsão de aplicação de multa diária de cem mil reais para quem descumprisse aquela decisão, prudentemente, adotou-se, à época, interpretação ortodoxa para negar o reajuste na Praia Sol. Como se verá adiante, porém, essa dúvida incidente sobre aquela decisão não mais subsiste, tendo o Respeitável Juízo determinado à esta Agência que proceda com o reajustamento.

<sup>2</sup> A perícia requisitada pelo Poder Judiciário relata que, a depender da interpretação jurídica encampada pelo juízo da 2ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Estadual, o Estado pode ter um crédito de R\$ 3.198.572,79 (três milhões, cento e noventa e oito mil, quinhentos e setenta e dois reais e setenta e nove centavos) a valores de 2015 até um débito para com a concessionária de R\$ 62.324.932,58 (sessenta e dois milhões, trezentos e vinte e quatro mil, noventa e novecentos e trinta e dois reais e cinquenta e oito centavos), a valores de 2015.

esclarece que “é desnecessário que a ARSP aguarde, anualmente, autorização judicial para analisar o pedido formulado pela RODOSOL, já que se trata de obrigação prevista em contrato, e nesta parte, não suspenso” e que “(...) a análise deverá obviamente levar em consideração os critérios previstos em contrato para a manutenção do trecho e observar documentação apresentada pela RODOSOL para tanto”. Em cumprimento desta decisão judicial, a partir de 20 de março de 2017, a tarifa da Ponte passou para R\$ 1,00 (um real).

### 3. O Reajuste para 2018

#### 3.1. A solicitação da concessionária

Em 27/10/2017 a Concessionária Rodovia do Sol S.A. apresentou à ARSP, o ofício CT/DIR/PRES/476/2017 com solicitação de que a Agência Reguladora apenas se pronunciasse acerca do reajuste tarifário relativo a 2018, após exame pela 2ª Vara da Fazenda Pública Estadual do pedido formulado pela Concessionária, no bojo da Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2). Argumenta que o cálculo da tarifa relativa ao ano de 2018 deveria aguardar decisão judicial quanto ao seu pleito de: a) trazer a reequilíbrio econômico-financeiro os valores que teria desembolsado a título de desapropriação de bens imóveis; b) fazer incluir no cálculo da tarifa da Terceira Ponte o percentual de 24,24% que, a seu ver, teria sido indevidamente glosado quando do cálculo da “tarifa de manutenção” efetuado pela Agência em meados de 2013.

Em resposta, a Agência enviou o ofício ARSP/DG/nº187/2017 informando a necessidade de se preservar os procedimentos e prazos definidos no Contrato, nos respectivos Termos Aditivos, e nas decisões interlocutórias exaradas na Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2), de modo que o pleito da Concessionária não poderia ser atendido e que o cálculo da tarifa se daria imediatamente, sem prejuízo para futuros e eventuais ajustes tarifários que se façam necessários em virtude de superveniente decisão judicial.

A concessionária encaminhou Ofício CT/DIR/PRES/1016/2017, onde então apresenta a solicitação de reajuste das tarifas básicas das praças de pedágio da Terceira Ponte e Praia Sol para 2018 de acordo com as seguintes premissas:

- Utilização da base de dados de índices da FGV – Fundação Getúlio Vargas do período;
- Inclusão dos índices de reajuste de 2008 e 2009, nada obstante a existência de ações judiciais em curso que têm por objeto esta questão;
- Disposições contratuais e dos aditivos firmados; e,

- Arredondamentos conforme disposições da Cláusula XVIII.

Assim, observadas as orientações acima, a tarifa da Ponte passaria, **segundo pleito formulado pela Concessionária**, para R\$ 2,67 (dois reais e sessenta e sete centavos) e da Praia Sol para R\$ 10,48 (dez reais e quarenta e oito centavos), que arredondados segundo regra contratual<sup>3</sup>, passariam a R\$ 2,70 e R\$ 10,50 respectivamente.

Ainda de acordo com pleito da Concessionária, em cumprimento de decisão exarada na Ação Civil Pública nº 024.980.193.312 em meados de 2013, que determinou que o valor da tarifa da Terceira Ponte não deveria contemplar, por ora, os valores referentes aos investimentos realizados no trecho rodoviário concedido (Rodovia do Sol, propriamente dita), **o valor a ser aplicado a título de pedágio da Terceira Ponte seria, segundo entende a Concessionária, de R\$ 1,01 (um real e um centavo), sendo aqui também proposto um arredondamento para R\$ 1,00 (um real).**

### 3.2. A Análise da ARSP

De início, a análise procedida por esta Gerência obedeceu aos seguintes parâmetros:

- a. Utilização da cesta de índices constantes no Contrato de Concessão e disponível no Portal IBRE-FGV – Fundação Getúlio Vargas do período de agosto/98 a dezembro/10, convertidos para nova base (Dez/2000=100), conforme recomendado pela Auditoria Geral do Estado (atualmente designada como Secretaria de Estado de Controle e Transparência- SECONT), sendo o multiplicador calculado com expurgo dos índices de reajuste aplicáveis aos exercícios de 2008 e 2009, tendo em vista a existência de ações judiciais ainda em trâmite e que tem por objeto a discussão sobre a exigibilidade ou não do reajuste relativo a este período (2008 e 2009);
- b. Disposições contratuais e dos aditivos firmados;
- c. Arredondamentos conforme disposições da Cláusula XVIII.

De antemão, destacamos que a aplicação do reajustamento para o ano de 2018 seguindo as regras e índices contratuais apresentados no Anexo I desta Nota Técnica resultam em

---

<sup>3</sup> Clausula XVIII

(...)

Item 2. Para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, o DER/ES e a CONCESSIONÁRIA, de comum acordo, poderão arredondar os valores das TARIFAS DE PEDÁGIO.

Item 3. Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais, não arredondados; todavia, na hipótese do arredondamento, as diferenças poderão ser compensadas pelos seguintes procedimentos:

- a) Compensação entre os valores das tarifas das diferentes categorias, objetivando sempre o arredondamento mais adequado (para mais ou para menos)
- b) Compensação entre os valores das tarifas nas diferentes praças, quando aplicável.

(...)

um multiplicador de 3,113, cuja variação anual foi de 2,61%. Destacamos a seguir a fórmula paramétrica disciplinada na Cláusula XIX.

*Cláusula XIX – Do Reajuste da Tarifa Básica*

*“1. O valor da Tarifa Básica de cada Praça será reajustado anualmente, sem prejuízo do disposto no caput e no § 5º do art. 28 e no § 1º do art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995. ”*

*(...)*

*4. Os valores das tarifas básicas de cada praça de pedágio deverão ser reajustados, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:*

$$TBR = TB \times \{ [0,10 \times (IT_i - IT_o) / IT_o] + [0,20 \times (IP_i - IP_o) / IP_o] + [0,20 \times (IOAE_i - IOAE_o) / IOAE_o] + [0,10 \times (INCC_i - INCC_o) / INCC_o] + [0,30 \times (IC_i - IC_o) / IC_o] + [0,10 \times (IGP-M_i - IGP-M_o) / IGP-M_o] \} + 1$$

*Onde:*

*TBR – é o valor da Tarifa Básica reajustada;*

*TB – é o valor da Tarifa Básica de Pedágio referente à data base de referência da Proposta Comercial, ou seja, agosto de 1998;*

*IT – Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias*

*IP – Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias*

*IOAE – Índice de Obras de Arte Especiais para Obras*

*INCC – Índice Nacional do Custo da Construção*

*IC – Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias*

*IGP-M – Índice Geral de Preços*

*Com pesos de 0,10; 0,20; 0,20; 0,10; 0,30 e 0,10, parâmetros cuja soma é igual a 1 (um), e índices “o” e “i” correspondem ao segundo mês anterior à data base de referência e segundo mês anterior à data do reajuste, respectivamente.*

Adicionalmente, associado ao reajuste conforme Cláusula XIX do contrato, identificou-se a necessidade alguns ajustes, decorrentes das fiscalizações realizadas e suas conclusões, observando o equilíbrio entre os encargos e receitas da concessão (Cláusula XIV), e ainda as disposições da Cláusula XVI – Do Serviço Adequado e Cláusula XVII – Da Qualidade das Obras e Serviços.

- d. Ajustes decorrentes de alterações tributárias;
- e. Atrasos de reajustes;
- f. Receitas Alternativas;
- g. Verbas remanescentes;
- h. Ajuste nos valores de investimentos da Conserva Especial.

E, por fim, ainda foi necessário observar os parâmetros contidos na recente Decisão proferida pelo Juízo da 2ª Vara da Fazenda Pública Estadual, Municipal, Registros Públicos, Meio Ambiente e Saúde de Vitória/ES – Comarca da Capital, na data de 14 de novembro de

2017 (Processo Nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2), que assim podem ser sintetizados:

- i. Indeferimento da solicitação do Ministério Público Estadual que postulava por um recálculo da tarifa da Terceira Ponte, sob alegação de que o cálculo realizado pela Agência não se utilizou apenas do critério de manutenção;
- j. Deferimento da solicitação formulada pela Rodosol, devendo ser atualizados os valores de **Desapropriação** tanto na tarifa da Terceira Ponte quanto na tarifa da Praia Sol naquilo que ultrapassa a verba inicialmente prevista no contrato de concessão;
- k. Indeferimento da solicitação do Ministério Público Estadual, consistente na exclusão da rubrica Conserva Especial na tarifa da Ponte alegando que a mesma se trata de investimento e não de manutenção.
- l. Deferimento da solicitação do Ministério Público Estadual, visando a **exclusão da dívida da ORL do cálculo da Tarifa da Terceira Ponte** e o esclarecimento se os “custos de administração, operação e conservação” se referem, de fato, apenas ao trecho da Terceira Ponte;
- m. Indeferimento da solicitação formulada pela Rodosol, no sentido de “modular” as suas obrigações contratuais enquanto perdurar a suspensão parcial da tarifa cobrada na Terceira Ponte;
- n. Determinação para que a ARSP se manifeste tecnicamente sobre o pleito da Rodosol que almeja que o redutor tarifário de 24,24% não seja mais aplicado na tarifa da Terceira Ponte.

Vê-se, portanto, que o procedimento ora instaurado não se limita à simples recomposição das perdas inflacionárias (mero reajuste). Para além disso, abarca também um conjunto de eventos constatados nas fiscalizações executadas pela ARSP e nas decisões judiciais ora vigentes, notadamente na mais recente decisão datada de 14 de novembro de 2017 - Processo Nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2).

Do conjunto de documentos que conformam o contrato de concessão, a proposta comercial, resume a modelagem econômico-financeira, ou seja, o estudo de viabilidade contendo uma avaliação das receitas e despesas projetadas, decorrente do objeto da concessão, e modela um fluxo de caixa do empreendimento/projeto. A demanda define as receitas, ficando as despesas vinculadas aos investimentos e à operação.

Avaliam-se tais custos e benefícios dentro de um fluxo de caixa observando-se a diferença entre eles. Matematicamente, a taxa que zerar o valor presente (em que se anulam mutuamente os encargos com os retornos) deste fluxo de caixa, é a taxa interna de retorno (TIR) do projeto e reflete a rentabilidade esperada.

Durante a execução contratual podem ocorrer situações e fatos que afetam a relação fixada entre encargos e retornos, ensejando ajustes que visem à manutenção da TIR original.

Tais situações, usualmente denominadas eventos ou ocorrências, devem ser mapeadas, avaliadas se, de fato, houve modificação nos encargos e retornos, e quantificadas para fins de avaliação comparativa entre as condições pactuadas e as condições atuais.

Em trabalhos anteriores acerca da concessão, a Fundação Getúlio Vargas<sup>4</sup>, firmou entendimento, a partir de registros técnicos e legais, que o equilíbrio contratual se dá com a manutenção da TIR pactuada quando da assinatura do contrato de concessão.

Assim expõe a FGV:

(...)

*"o equilíbrio econômico-financeiro de um contrato de concessão está relacionado à manutenção de sua Taxa Interna de Retorno (TIR) ao longo da concessão. A TIR representa a rentabilidade média anual dos investimentos realizados, correspondendo à taxa de desconto que torna o Valor Presente (VPL) do fluxo de caixa futuro do projeto igual zero" (fl.14).*

(...)

*"É importante lembrar ainda que, no caso de concessão de rodovias, normalmente, a proposta financeira da concessionária vencedora apresenta duas TIR's: uma do projeto, relacionada ao fluxo de caixa do projeto sem financiamentos, e outra do acionista, relacionada ao fluxo de caixa do acionista, que leva em consideração os financiamentos obtidos para a execução dos investimentos previstos.*

*"O principal elemento a ser considerado no cálculo do desequilíbrio econômico financeiro de contratos de concessão é a TIR do projeto. "*

Ainda sobre a metodologia para análise do equilíbrio contratual, a Fundação Getúlio Vargas apresenta um conjunto de considerações, no relatório referenciado:

(...)

*"Assim, entende-se que a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em análise deve ser realizada comparando-se as previsões firmadas entre as partes na Proposta Comercial do Contrato de Concessão (e em seus Termos Aditivos) com os efeitos dos eventos extraordinários ocorridos no período sobre estas previsões.*

*"Ou seja, a análise dos eventos ocorridos no período que se qualifiquem para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deve ser considerada tomando-se por base os parâmetros de tráfego, custos e investimentos previstos originalmente".*

---

<sup>4</sup> Fundação Getulio Vargas. Avaliação Econômico Financeira do Contrata do Concessão do Sistema Rodovia do Sol - Produto II - Relatório Técnico I - 2008 - fls. 12 a 27.

Ainda dos estudos da Fundação Getúlio Vargas, orientadores dos estudos elaborados pela Agência até então destacamos:

(...)

*Analizando o contrato de concessão da RODOSOL e da legislação que rege as concessões rodoviárias no país sobressaem-se dois elementos que devem ser levados em consideração para a definição dos procedimentos metodológicos mais adequados para a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato: o primeiro deles é que o risco de tráfego é um risco assumido exclusivamente pela Empresa Concessionária e, portanto, não pode ser transferido aos usuários*

*da rodovia por meio de revisões tarifárias a fim de se reequilibrar econômica e financeiramente o Contrato de Concessão. O segundo é que não existe uma previsão explícita sobre compartilhamento de ganhos de produtividade e gestão com os usuários da rodovia, como ocorre, por exemplo, no setor de energia elétrica no Brasil.*

*Assim, entende-se que a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em análise deve ser realizada comparando-se as previsões firmadas entre as partes na Proposta Comercial do Contrato de Concessão (e em seus Termos Aditivos) com os efeitos dos eventos extraordinários ocorridos no período sobre estas previsões.*

*Ou seja, a análise dos eventos ocorridos no período que se qualifiquem para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deve ser considerada tomando-se por base os parâmetros de tráfego, custos e investimentos previstos originalmente.*

*Isso significa rejeitar totalmente o procedimento de avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão efetuado simplesmente a partir da substituição dos dados de projeto previstos pelos balancetes contábeis e demonstrativos financeiros que retratam a realidade ocorrida no período.*

*A adoção desse procedimento de substituição implicaria incluir os riscos assumidos pela Concessionária na avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A simples comparação das receitas tarifárias (que incluem risco de tráfego) e custos de investimentos e de operação (que incluem riscos de gestão) efetivamente ocorridos com os previstos na Proposta Comercial significaria a transferência desses riscos aos usuários da rodovia.*

*Uma exceção a essa regra diz respeito às variações anuais das receitas alternativas. Ou seja, a utilização de dados contábeis somente é válida na recomposição do equilíbrio econômico financeiro referente às variações anuais dessas receitas, quando se deve calcular a diferença entre o que foi previsto originalmente e o que foi efetivamente realizado, conforme estabelecido na Cláusula XX, item 4, alínea “g” do Contrato de Concessão: “Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á nos seguintes casos: quando a CONCESSIONÁRIA auferir receita alternativa, complementar ou acessória à concessão, nas condições estabelecidas neste CONTRATO”.*

Isto posto, os ajustes ora realizados observam:

- I. Conceituação e metodologia estabelecida pela FGV;
- II. O contrato, seus aditivos e proposta comercial;
- III. A identificação e quantificação dos ajustes necessários e decorrentes dos eventos de Encargos Tributários, atrasos de reajustes, Receitas Acessórias, Conserva Especial, Desapropriações, dívida da ORL, análise do redutor de 24,24% na Ponte;
- IV. O impacto de tais eventos no fluxo de caixa e preservação da TIR do projeto quando da contratação, de 16,80%, que resulta num Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa do projeto igual a zero.

Os eventos considerados foram mapeados pela Agência e serão considerados para o cálculo da tarifa da Praia Sol (exceção da exclusão da ORL por determinação judicial retirado da tarifa da Ponte). Quanto à tarifa da Ponte, foi mantida a metodologia definida em 2013, porém com ajustes determinados pelo juízo, que são a retirada do valor do pagamento da ORL e a inclusão das desapropriações. Além disso foi incluído, na tarifa da Ponte, o valor das receitas alternativas na planilha e glosas na conserva especial com a finalidade de garantir a modicidade tarifária.

- a. Ajustes tributários - COFINS/PIS/CPMF/ISS/TRV – Tais ajustes foram realizados dentro da fórmula da proposta comercial, alterando as alíquotas dos tributos a partir de sua vigência. Tais ajustes já foram realizados em 2002 e inseridos no QD5 – Plano de Investimentos. No reequilíbrio realizado em 2005 tais ajustes foram redistribuídos para as contas corretas do QD13 e QD14 e no momento atual apenas foram revisados e consolidados tais encargos;
- b. Atrasos de reajustes - De acordo com o contrato, os reajustes das tarifas deveriam ocorrer anualmente no aniversário do contrato, isto é 22 de dezembro de cada ano. Posteriormente, o Termo Aditivo 02, estabeleceu nova data, qual seja 01 de janeiro de cada ano. No entanto, alguns reajustes não aconteceram na data prevista resultando em perda de receita pela concessionária. Tais atrasos já foram mapeados em 2012, e no presente momento tais valores foram considerados na planilha de cálculo da tarifa na Praia Sol.
- c. Receitas alternativas – As Receitas Alternativas ou Acessórias correspondem às receitas geradas pela exploração de outras atividades econômicas relacionadas à execução do contrato pelo aproveitamento de espaços e faixa de domínio, notadamente no uso para fins publicitários, passagem de cabeamentos, entre outros. O Contrato 01/98 firmado não previa este tipo de receita na proposta inicial.



Esta receita complementar começou a ser auferida em 2003, devendo, portanto, ser inserida contribuindo para a modicidade tarifária. Os valores considerados referem-se ao realizado até 2016 e o projetado conforme definido em 2005.

- d. Verbas remanescentes do Departamento de Estradas e Rodagem e de Aparelhamento da Polícia Rodoviária – Durante o período contratual transcorrido, as verbas previstas para Aparelhamento da Polícia Rodoviária e para o Custeio da Fiscalização do DER/ES foram repassadas, ora acima, ora abaixo do previsto contratualmente<sup>5</sup>. Neste estudo é avaliado os valores repassados e realizado os ajustes necessários ao cumprimento do contrato. Há compromisso da concessionária para uso da Verba de Aparelhamento da Polícia na construção de Posto Policial, firmado no Ofício CT/DIR/PRES/1086/2017. Assim, no presente momento tais valores foram mantidos para cobertura da citada obra, a ser realizada em 2018/2019, ajustando-se apenas a Verba de Custeio do DER/ES, na tarifa da Praia Sol. Em não sendo realizada a mencionada obra, os valores relativos Verba de Aparelhamento da Polícia serão futuramente atualizados e glosados da tarifa.
- e. Plano de Investimentos - Ajustes sobre a Verba de Conserva Especial  
O Plano de Investimentos (evento 1) representa o plano pactuado em 2005, observados ajustes decorrentes de análise realizada pela Agência.  
O PER – Programa de Exploração da Rodovia estabelece os padrões de desempenho para a prestação dos serviços, sendo o acompanhamento realizado por meio de parâmetros cuja análise e apuração apontam os resultados alcançados comparativamente às metas traçadas.

No PER, a conserva especial é assim definida: “*conservação/manutenção especial é o conjunto de obras e serviços necessários à preservação do investimento inicial. Trata-se, portanto basicamente de recuperações incluindo adequações a novas tecnologias, constituindo-se em obras e serviços de maior porte ou complexidade técnica necessárias de maneira geral em decorrência do termino da vida útil de parcelas componentes do sistema viário*”<sup>6</sup>.

De acordo com o mesmo documento tais obras e serviços são agrupados conforme os seguintes itens: Pavimento, Recuperação de Obras de Arte Especiais e Correntes, Dispositivos de Segurança, Sinalização e Outras Recuperações e Complementações.

---

<sup>5</sup> O repasse da verba de aparelhamento da Polícia variou em virtude da própria demanda da PMES, que se mostrou oscilante, não havendo indícios de cometimento de infração contratual pela Rodosol quanto a este particular, ao menos até o presente momento.

<sup>6</sup> Edital de concessão 01/98 – Anexo III/Vol. IV.

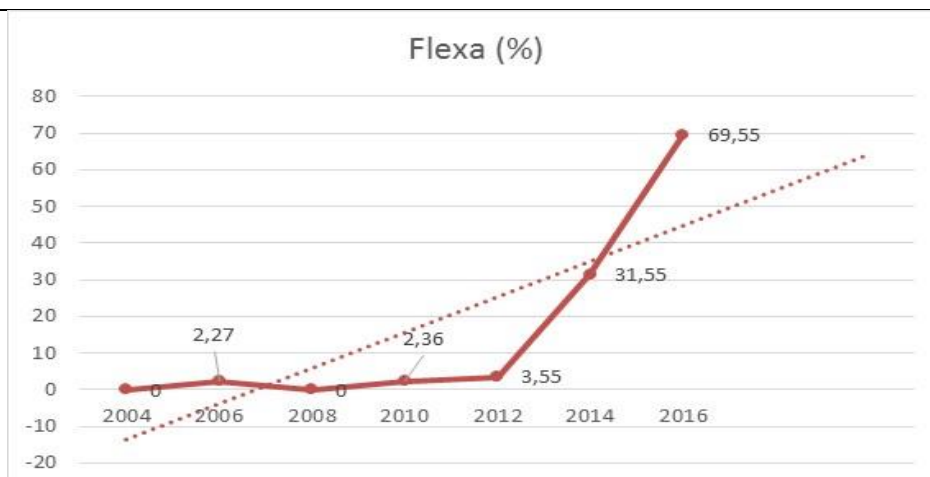
A ARSP realizou uma análise acerca deste item cujos resultados são apresentados em Nota Técnica NT/DS/GIV N° 004/2017 de setembro de 2017 (vide anexo). Esta Nota tece longa análise acerca dos serviços de Conserva Especial relativa ao pavimento.

Essa Nota Técnica NT/DS/GIV N° 004/2017, foi encomendada pelo NUPEMEC (Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos) do Egrégio Tribunal de Justiça do Espírito Santo e constitui fruto da análise dos seguintes materiais técnicos: a) os apontamentos da auditoria realizada pelo TCEES; b) as alegações da Concessionária por ocasião dos apontamentos efetuados pelo TCEES; c) os dados disponíveis historicamente nos assentamentos desta Agência (relatórios técnicos, laudos fotográficos, comunicados oficiais etc.), sempre observadas as diretrizes do PER.

Nela é apresentada um resumo dos parâmetros quanto às (i) Condições de Superfície, (ii) Condições de Conforto e (iii) Condição Deflectométrica. Tais parâmetros consideram um conjunto de variáveis de análises. Para as Condições de Superfície avaliou-se algumas patologias e a título de exemplo apresentamos os resultados das condições de afundamento da trilha de roda/flexa – F; para as Condições de Conforto foi avaliado o Quociente de Regularidade-QI e quanto à Condição Deflectométrica avaliou-se as Deflexões Recuperáveis.

Os resultados são apontados abaixo:

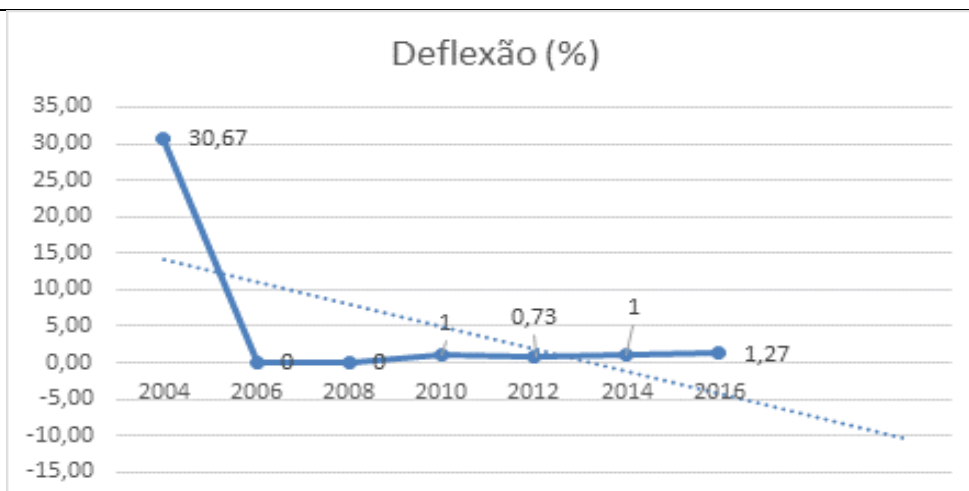
- a) Condições de Superfície: avaliado o parâmetro Afundamento Trilha Roda/Flexa-F, onde se observa que em todos os exercícios os resultados ficaram abaixo dos parâmetros de referência, atingindo em 2016 um resultado de 69,5% de não conformidade em relação aos limites estabelecidos no PER – Programa de Exploração de Rodovias. Em 2008 não foi apresentado relatório pela concessionária.



- b) Condições de Conforto: avaliado o Quociente de Irregularidade – QI cujos resultados demonstram que os resultados em todos os exercícios também ficaram abaixo dos parâmetros de referência, atingindo em 2016 um resultado de 29,1% de não conformidade em relação aos limites estabelecidos no PER – Programa de Exploração de Rodovias.



- c) Condição Deflectométrica: avaliou-se as Deflexões Recuperáveis cujos resultados demonstram que os resultados em todos os exercícios também ficaram abaixo dos parâmetros de referência, atingindo em 2016 um resultado de 1,2% de não conformidade em relação aos limites estabelecidos no PER – Programa de Exploração de Rodovias.



Como resultado a Nota apresenta indicadores significativos de não conformidade aos parâmetros previstos no PER para os anos de 2004 e 2006. Nos ensaios de 2010 e 2012, por sua vez, os indicadores, apesar de não atenderem em sua maioria aos padrões contratuais, indicaram melhorias sensíveis, possivelmente decorrente da ação fiscalizatória da Agência, então recentemente criada. Por último, para os anos de 2014 e 2016, os ensaios realizados demonstraram aumento expressivo das não conformidades (possivelmente em virtude da indevida resistência da Concessionária em cumprir sua obrigação contratual, sobretudo após a fixação da tarifa de manutenção da Terceira Ponte que, nada obstante, sempre contemplou os custos com a conserva especial). A Nota Técnica conclui: “concluimos, s.m.j, pela prestação de Serviços de Conservação Especial, porém em montantes e padrões insatisfatórios, visto o não atendimento de forma integral aos parâmetros definidos no Contrato de Concessão”

Ou seja, não se pode afirmar que os serviços de conserva especial jamais foram realizados, tal como sustenta a respeitável auditoria realizada pelo Egrégio Tribunal de Contas e a petição inicial formulada pelo Ministério Público do Espírito Santo, na Ação Civil Pública 0027736-63.2016.8.08.0024. Com efeito, os relatórios evidenciam a ocorrência, em alguns períodos, da melhoria dos índices de qualidade do pavimento, o que denota, à toda evidência, que houve uma ação humana nestes períodos que resultou no aprimoramento da pavimentação asfáltica, ainda que – frise-se – tal melhoria tenha se limitado a determinados períodos. De mesma forma, há de se considerar que a rubrica “conserva especial” não se limita apenas ao programa de conservação do pavimento, contemplando também outros programas, tais como Recuperação de Obras de Arte Especiais e Correntes, Dispositivos de Segurança, Sinalização e Outras Recuperações e Complementações. E, quanto a estes programas, há um índice razoável de atendimento dos parâmetros

contratuais. Seja como for, tampouco pode-se afirmar que os serviços de conserva especial foram integralmente desempenhados em conformidade com os parâmetros contratuais, tal como sustenta a Concessionária. A Nota Técnica acima referenciada revela um alto índice de não conformidades na pavimentação asfáltica desde o ano de 2006, com uma acentuada piora nos relatórios subsequentes, ou seja, nos anos de 2014 e 2016.

Esta constatação e resultados dos ensaios apresentados pela concessionária, ensejou a elaboração de um plano de ação para atingir parâmetros do programa de Conserva Especial e pavimentos estabelecidos no PER – Programa de Exploração de Rodovias. Tal plano contemplou um conjunto de intervenções capazes de resgatar os citados parâmetros através da execução de serviços de engenharia ao longo de todo o trecho concedido. Estes serviços foram tabulados e precificados de acordo com a tabela de referência de preços do DER conforme apresentado na Nota Técnica NT/DS/GIV Nº 006/2017, resultando no montante de R\$ 10,8 milhões a preços de 1998 (ajustado conforme cesta de índices contratuais).

Cumprido frisar que a este valor se chegou a partir de projeto de engenharia elaborado pela própria Concessionária, em que constam os serviços a serem realizados e seus respectivos quantitativos, pelo que não lhe assistirá razão em eventual impugnação. O montante, repita-se, é resultante de documento produzido pela Concessionária e precificado de acordo com a tabela oficial de preços referenciais mantida pelo DER-ES (que, por sua vez, reflete os preços usualmente praticados pelo mercado).

Constatado o não atendimento aos parâmetros do PER e mapeado o valor que reflete os serviços não realizados no tempo estabelecido em contrato, foi inserido no Fluxo de Caixa o valor apurado. Assim, foi deduzido da conserva especial um percentual crescente que iniciou em 8% em 2006 e chegando a 90% em 2017<sup>7</sup> e, visando garantir que os serviços na pavimentação sejam executados, foram inseridos novamente nos anos de 2018 e 2019. Para equilíbrio do modelo e visando a modicidade das tarifas em benefício dos usuários, tal movimentação financeira e apropriação de tais valores pela sociedade, resultaram em uma redução anual da tarifa para os anos subsequentes a ser aplicado sempre nos períodos de

---

<sup>7</sup> Os percentuais informados refletem o que foi aplicado nas tarifas da Praia Sol. Na Terceira Ponte, pelo fato de atualmente estar em vigor a tarifa de manutenção que utiliza como base a proposta original da concessão, foram deduzidos percentuais que iniciaram em 2006 com 10% de forma crescente até 95% em 2014. De 2014 a 2017 o percentual se manteve constante em 95%.

reajustamento. A Tabela 1 apresenta as reduções a serem aplicadas a partir de 2019.

**Tabela 1 – Ajustes na Tarifa**

2019	2020	2021	2022	2023
3,84%	9,61%	15,04%	20,13%	24,93%

O ajuste procedido a partir de 2006 observa dois aspectos: (i) o Termo Aditivo 02 que altera o plano de Investimentos foi firmado em 2005 e a partir daí nenhum reequilíbrio contratual foi realizado; (ii) as Notas Técnicas da Gerência de Infraestrutura demonstra que entre 2004 e 2006 os resultados dos parâmetros aferidos não foram positivos e também se assentaram sobre uma base de análise ampla e de baixa especificidade. Entre 2010 e 2016, tal leque foi ampliado, possibilitando uma apuração mais criteriosa dos resultados que ainda assim permaneceram fora dos padrões definidos no PER. Ademais, foi verificado que os serviços estavam deveras aquém das especificações preconizadas no Programa de Exploração de Rodovias e, conseqüentemente, no Contrato de Concessão, principalmente para o período compreendido entre os anos de 2014 e 2016.

Ainda neste item de “Conserva Especial” havia demanda do Ministério Público Estadual pela sua exclusão dos cálculos realizados em 2013, sob alegação de que tal verba está incluída no quadro de “investimentos”, não devendo ser considerada, portanto, como espécie de manutenção. A Agência, todavia, permanece sob a convicção de que a conserva especial ostenta, sim, a natureza substancial de manutenção, de conservação. Trata-se de atividade em que o prestador do serviço visa majorar o tempo de vida útil do equipamento rodoviário, empreendendo obras de manutenção que, usualmente, são mais caras e mais complexas do que as obras realizadas a título de conservação de rotina. Seja como for, repita-se, sua natureza, substancialmente, é de conservação, de manutenção, muito embora tais valores – justamente por serem relativamente mais altos – estejam incluídos no quadro “investimentos”. A decisão regulatória de se incluir os custos da conserva especial no cálculo da “tarifa de manutenção” foi tomada sob o pressuposto de que eventual solução de continuidade nos serviços de conservação (seja ela especial ou de rotina) tem o potencial de prejudicar a continuidade e a regularidade do serviço público ora concedido. Este entendimento defendido pela ARSP, aliás, fora endossado pelo Juízo da 2ª Vara da Fazenda Pública Estadual não apenas em 2013, quando do cálculo da “tarifa de manutenção”, mas também em recente decisão que assim consignou:

*“Em que pese a manifestação do MPE, entendo que não lhe assiste razão. Embora realmente a rubrica denominada “conservação especial esteja inserida na planilha de investimentos, trata-se realmente de verba destinada à conservação.*

*(...)*

*Por serem obras de maior vulto, embora relacionadas à manutenção, são inseridas na planilha de investimento. Assim, como a decisão de julho/2013 determinou que a tarifa deveria se ater à manutenção, não vislumbro qualquer ofensa à mesma.*

*Por outro lado, embora o MPE aponte que a conservação especial nunca foi realizada, me parece que existe um planejamento elaborado pela RODOSOL, com aprovação da ARSP/ES, para que seja realizada.*

*Deste modo, indefiro o pedido.”*

De toda sorte, convém destacar que o Respeitável Juízo, ao confirmar a legalidade da metodologia adotada pela Agência desde 2013, que inclui a conserva especial no cálculo da “tarifa da Terceira Ponte”, não pretendeu legitimar um eventual enriquecimento sem causa da Concessionária, lhe permitindo receber remuneração sem que estivesse prestando a correspondente contraprestação. Daí que, segundo dicção desta Agência Reguladora, no plano metodológico, há plena convicção de que a conserva especial deve estar contemplada na tarifa da Terceira Ponte, mas, no plano da execução fática do contrato, se a Concessionária não realiza esta conservação especial a contento, logo, não faz jus à contraprestação pecuniária que seria devida pelos usuários. Em síntese, a conserva especial permanece na metodologia, mas é excluída da remuneração enquanto não for satisfatoriamente prestada. Por isso, o ajuste decorrente das não conformidades apuradas e a reprogramação de tais serviços, desta feita, também estão sendo ajustadas nos cálculos da Tarifa da Ponte.

f. Plano de Investimentos – Desapropriações.

O contrato 01/98, a respeito das desapropriações, assim estabelece:

***“Cláusula LXXVII -Da Verba para Custeio de Desapropriação***

*A CONCESSIONÁRIA deverá dispor de uma verba no valor de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), destinada a indenizar, no curso da concessão, as desapropriações, instituição de servidões administrativas ou limitações administrativas ao direito de propriedade, necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da concessão. Na eventualidade desta verba ser ultrapassada, levando a CONCESSIONÁRIA à desembolsar valores*

---

*superiores ao acima estimado, a diferença será ressarcida à mesma, via ajuste nas tarifas de pedágio, para que seja mantido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.”*

Invocando a cláusula acima transcrita, em instância administrativa, a Concessionária vinha pleiteando o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, mediante ajuste na tarifa de pedágio, tendo em vista que os desembolsos que houvera feito a título de desapropriação já teriam superado o limite de cinco milhões de reais (a valores de 1998). Todavia, a ARSP não dera provimento ao pedido formulado pela Concessionária haja vista que, no cálculo da “tarifa de manutenção” tal como efetuado em 2013, não havia a previsão de custos de desapropriação que, a rigor, possuem a natureza de investimento. A Agência reconhece que os imóveis expropriados irão integrar o patrimônio do Estado (e não da Concessionária), de modo que o impacto financeiro deste ato de intervenção estatal na propriedade privada deverá ser suportado pela Administração Pública, e não pela Rodosol S/A. Seja como for, o mecanismo de reequilíbrio originalmente previsto em Contrato (ajuste na tarifa, como menciona a cláusula LXVII, acima transcrita), não poderia ser adotado pela ARSP enquanto não sobreviesse decisão judicial que assim lhe autorizasse, sobremaneira porque, segundo sustenta esta ARSP, alterações metodológicas na forma de calcular a tarifa dependem de autorização judicial, sob o risco de que os gestores da Agência (e da Concessionária) incorram em multa de cem mil reais por dia, tal como fixada por aquele Honrado Juízo.

Mais recentemente, porém, em seara judicial, o Respeitável Juízo determinou à ARSP que incluía os custos de desapropriação no cálculo das tarifas de pedágio vigentes a partir de 2018, senão vejamos:

*“Diante do exposto, **modifico** a decisão proferida em julho/2013 para permitir que a ARSP/ES calcule o valor da tarifa da Terceira Ponte levando em consideração a obrigação contratual prevista na cláusula LXXVII do contrato de concessão 01/98, quais sejam, de indenizar as desapropriações, servidões administrativas ou limitações administrativa do direito de propriedade, no que ultrapasse o valor fixado no contrato.”*

Assim, após análise das informações apresentadas pela concessionária foram ajustados os encargos com desapropriação incorridos ao longo do contrato, até 2017, naquilo que ultrapassou a verba inicialmente prevista (cinco milhões de reais, a valores de 1998), tanto na tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol quanto na Tarifa de Manutenção da Ponte.



g. Custos de Administração, Operação e Conservação.

Ainda como resultado de demanda formulada pelo Ministério Público Estadual, foi determinado pelo Juízo que a ARSP procedesse com uma análise acerca dos custos de administração, operação e conservação. Vejamos:

*Relativamente à rubrica “custos de administração, operação e conservação, não se pode olvidar que a decisão proferida em julho/2013 determinou que a tarifa seria mantida para a manutenção e fiscalização do trecho da Terceira Ponte.*

*Quer me parecer que a referida rubrica está relacionada ao serviço de fiscalização do trecho e, portanto, poderia ser inserida no cálculo.*

*(...)*

*Assim, defiro parcialmente o pedido do MPE para determinar que a ARSP/ES, quando calcular o valor da tarifa da Terceira Ponte (conforme fixado no item “2” acima), [...] analise se a rubrica “custos de administração, operação e conservação” estão se relacionando apenas ao trecho da Terceira Ponte.*

Os encargos definidos como custos de administração, operação e conservação referem-se à: (i) mão de obra, aí inserida toda a estrutura de operação das praças de pedágio e da administração da Concessionária, do sistema de atendimento ao usuário, do controle operacional, inspeção de pistas e faixas de domínio; (ii) materiais e serviços, como materiais de escritório, manutenção das instalações administrativas e encargos decorrentes, segurança do trabalho, vigilância, aluguéis, transportes e conservação de rotina.

Tais encargos foram mantidos nos estudos para tarifa de manutenção da ponte, vez que indispensáveis à regular e contínua prestação do serviço público concedido.

No modelo tarifário originalmente desenhado já existe um balanceamento das tarifas entre as duas praças de arrecadação, de modo que a formação dos custos acima enumerados obedece a esta relação matemática inerente a proposta comercial da concessionária.

Por fim, registre-se que, nos estudos para reequilíbrio econômico-financeiro elaborados pela Agência no ano de 2012 (não levado a efeito em virtude da suspensão parcial do contrato), foram deduzidas as despesas com “Pesagem”, dado que tal serviço não vêm sendo executado.

h. Pagamento Referente à dívida com a ORL

Em cumprimento à determinação do Juízo da 2ª Vara foi retirado do cálculo da tarifa de manutenção da ponte o valor referente à dívida com a ORL – Operações Rodoviárias Ltda, no valor de R\$ 11.500.000,00 (preços de 1998). Confira-se o trecho da Decisão em que esta determinação restou consignada:

*Finalmente, com relação à rubrica “pagamento do valor referente à Dívida com a ORL”, me parece que não tem qualquer relação com a manutenção e fiscalização do trecho da Terceira Ponte.*

*Assim, defiro parcialmente o pedido do MPE para determinar que a ARSP/ES, quando calcular o valor da tarifa da Terceira Ponte (conforme fixado no item “2” acima), exclua a rubrica “pagamento do valor referente à dívida com a ORL” do cálculo (...).*

Por oportuno, a Agência registra que a verba referente à dívida com a ORL está prevista no Edital de Concessão 01/98, em sua subseção IV, item 232<sup>8</sup>, que é parte integrante da Proposta Comercial. Por ocasião dos estudos para a definição da “tarifa de manutenção”, em 2013, a equipe técnica da ARSP partiu do pressuposto de que as despesas relativas à dívida com a ORL, conquanto não pudessem ser classificadas como despesas de manutenção, representaram investimentos que se relacionam com a própria Ponte, e não com o trecho rodoviário. Diante disso, entendeu-se – frise-se - à época, que não se estava diante de uma hipótese de subsídio cruzado entre as praças de pedágio, alo que, aliás, constituía a própria causa de pedir formulada pelo Douto Ministério Público. Diversamente, a despesa com o pagamento de indenização à ORL corresponde a um gasto cujo fato gerador foi a Terceira Ponte. Seja como for, a ARSP, desta feita, em observância ao mais recente comando judicial (vide trecho acima transcrito), está procedendo com a exclusão de tais valores no cálculo da tarifa a ser praticada na Terceira Ponte a partir de 2018.

i. O Redutor de 24,24%.

---

<sup>8</sup> 232. Até 5 (cinco) dias úteis, antes da data fixada para a celebração do contrato de concessão, a Licitante vencedora deve comprovar, perante o Diretor-Geral do DER, ter efetivado o pagamento, em moeda corrente nacional, à empresa OPERAÇÃO DE RODOVIAS L TDA. - ORL, sociedade por quotas de responsabilidade limitada, operadora da Ponte Castello de Mendonça (Terceira Ponte), com sede na Praça do Pedágio da Terceira Ponte, s/n°, na Cidade de Vitória (ES), inscrita no CGC/MF sob o n° 32.416.679/0001-90, da importância de R\$ 11.500.000,00 (onze milhões e quinhentos mil reais), correspondente ao saldo devedor da dívida contraída pela mesma nos termos do "TERMO ADITIVO N° 34 AO CONTRATO ASSINADO EM 10 DE AGOSTO DE 1978, PARA A CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PONTE, CELEBRADO ENTRE A COMPANHIA DE EXPLORAÇÃO DA TERCEIRA PONTE - CETERPO E A USIMINAS MECÂNICA S/A, COM A INTERVENIÊNCIA DA OPERAÇÕES DE RODOVIAS LTDA. - ORL", celebrado em 4 de agosto de 1989, e do "TERMO DE ADITAMENTO AO CONTRATO CELEBRADO EM 10 DE AGOSTO DE 1978 E CEDIDO PARCIALMENTE EM 18 DE AGOSTO DE 1989, FIRMADO ENTRE A COMPANHIA DE EXPLORAÇÃO DA TERCEIRA PONTE - CETERPO E OPERAÇÕES DE RODOVIAS L TDA. - ORL", celebrado em 22 de dezembro de 1992

Para fins de cálculo da “tarifa de manutenção” da Terceira Ponte, a metodologia adotada pela Agência em 2013 seguiu os parâmetros determinados pelo Poder Judiciário, a saber:

*“2. Determinar a SUSPENSÃO PARCIAL do Contrato de Obra Pública nº 01/98, e respectivos aditivos, firmado entre o Estado do Espírito Santo e a Empresa Concessionária Rodovia do Sol S/A, pelo prazo de duração da Auditoria técnica aqui determinada, com subsequente SUSPENSÃO, por igual PARCIAL, da exigibilidade da cobrança da tarifa pública referente às obras, serviços e outros, mantendo, contudo, com a propósito de dar regular continuidade do serviço público de conservação e fiscalização, a cobrança do valor (pedágio) correspondente à manutenção do Sistema Rodovia do Sol, no que tange ao trecho da Terceira Ponte, em montante a ser indicado, pela ARSI – AGÊNCIA REGULADORA DE SANEAMENTO BÁSICO E INFRAESTRUTURA VIÁRIA DO E. SANTO, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas;”*

Em consequência, no uso de seu poder técnico-discrecionário, o estudo elaborado observou, naquela oportunidade, as seguintes premissas:

- a) a base dos dados utilizados foi a proposta comercial inicial do contrato 01/98, com a exclusão de todos os investimentos que oneram a tarifa e que representavam “subsídio cruzado”;
- b) os cálculos foram realizados a valores contratuais, conforme data de início do contrato em 1998, e ao final, a tarifa foi atualizada conforme reajustes anuais estabelecidos pela Clausula XIX e demais disposições contratuais.
- c) simulou-se um novo contrato, apenas para manutenção, e assim foram recalculados os valores das tarifas do pedágio das duas praças e apenas para a manutenção.
- d) observou-se, inicialmente, o balanceamento tarifário original entre o encargo da Ponte e o encargo da rodovia.

Respeitadas essas premissas metodológicas, a “tarifa de manutenção” fixada em 2013 teria sido de R\$ 1,06 (um real e seis centavos).

Ocorre, todavia, que já naquela oportunidade havia uma fundada dúvida de natureza técnica, que não passara despercebida pela equipe da Agência. Tendo em vista o amplo espectro de discricionariedade que foi conferido à ARSI pelo Juízo da Segunda Vara da Fazenda Pública Estadual, configurou-se a seguinte situação dilemática:

a) ou se preservaria o balanceamento tarifário original entre as praças de arrecadação (tal como constava da proposta comercial em 1998), o que resultaria – conforme registrado acima – numa “tarifa de manutenção” de R\$ 1,06 (um real e seis centavos) na Terceira Ponte;

b) ou, diversamente, adotar-se-ia o balanceamento tarifário que passou a ser praticado a partir do ano de 2005, quando da celebração do 2º termo aditivo ao Contrato de Concessão. Convém esclarecer que, a partir de 2005, introduziu-se um redutor de 24,24% na tarifa de pedágio da Terceira Ponte, sob a finalidade de compensar: (i) a suspensão por tempo indeterminado da outorga (cláusula LXXX); (ii) a supressão e adiamento de algumas obras, notadamente aquelas relativas ao Canal Bigossi e; (iii) o congelamento do reajuste tarifário ocorrido em período pretérito. A aplicação deste redutor de 24,24% sobre o valor de R\$ 1,06 traria a tarifa ao patamar de R\$ 0,80 (oitenta centavos).

Diante dessa dúvida de natureza técnica, e à falta de parâmetros judiciais hábeis a equacionar a questão, cogitou-se de adotar a primeira opção (ou seja, não aplicar o redutor de 24,24% instituído no ano de 2005), tendo em vista que todos os demais marcos metodológicos relativos à tarifa de manutenção foram fixados sob a premissa de que deveriam ser considerados os números estampados na proposta comercial apresentada em 1998. Daí que, sem qualquer devaneio lógico, poder-se-ia ignorar tecnicamente o redutor tarifário que somente seria instituído anos mais tarde, em 2005. Essa opção, repita-se, resultaria numa “tarifa de manutenção” de R\$ 1,06.

De outro turno, a adoção do redutor de 24,24%, conquanto existente apenas a partir de 2005, estampava o balanceamento tarifário mais atual e reduzia a intensidade do subsídio cruzado existente entre as duas praças de arrecadação. Sob essa ótica, poder-se-ia defender que a aplicação do redutor tarifário refletia de forma mais fidedigna a proporção entre os custos operacionais e cada uma das praças de pedágio. Vale esclarecer que os custos operacionais são alocados na planilha na razão das receitas geradas por cada praça de pedágio (respeitadas, por óbvio, as demais premissas da proposta comercial). Daí se considerar adequado que mesmo a denominada “tarifa de manutenção” se submetesse ao balanceamento tarifário mais atual, que refletisse de forma mais fidedigna as receitas e os encargos de cada praça.

Sobre esta dúvida ainda incidiam dois parâmetros temporais que foram tomados em consideração: (i) o Respeitável Juízo fixara o prazo de 24 (vinte e quatro) horas para que a ARSI apresentasse os cálculos tarifários requisitados, sob pena de pagamento de multa judicial de cem mil reais por dia; (ii) segundo previa o próprio *decisum*, a “tarifa de manutenção” deveria ser aplicada provisoriamente, por apenas 90 (noventa) dias.

Nestas circunstâncias, não era possível solicitar tempestivamente esclarecimentos complementares ao Juízo, tampouco se poderia pressupor que o descompasso entre uma opção metodológica e outra (aplicação ou não do redutor tarifário) produziria efeitos financeiros que se alongariam por mais de quatro anos, como sói ocorrer até o presente momento. A rigor, o exíguo prazo para definição dos valores, e a convicção de que tais valores perdurariam por apenas noventa dias, tornou razoável a adoção da segunda alternativa metodológica, qual seja, buscar uma modicidade tarifária (ainda que por 90 dias) mediante aplicação do redutor tarifário de 24,24%, de modo que a “tarifa de manutenção” efetivamente fixada foi de R\$ 0,80 (oitenta centavos).

De outra plana, não haveria nenhum desacerto técnico em se adotar a primeira alternativa (afastando-se o redutor tarifário criado em 2005), pois que dela resultaria a compatibilidade com o corte temporal definido na metodologia, ou seja: 1998. Tratou-se, portanto, de um mero exercício do poder discricionário conferido à ARSP pela sua legislação de regência – e confirmado pelo comando judicial. Uma decisão, repita-se, que não se divorciou da técnica, mas que fora tomada sob outro contexto fático que não este que se está a experimentar no presente momento.

De se ver que, aliás, desde 2013, essa tarifa de R\$ 0,80 (oitenta centavos) sofrera apenas a correção monetária para fazer face às perdas inflacionárias do período. Aplicando-se as fórmulas paramétricas de correção previstas no Contrato de Concessão, o valor atualmente praticado é de R\$ 1,00 (um real).

Seja como for, considerando que o comando judicial fixa multa de cem mil reais por dia em desfavor do agente público ou privado que eventualmente descumpra os seus termos, a ARSP considera que eventuais alterações na metodologia de cálculo da “tarifa de manutenção” pressupõem a expedição de ordem judicial inequívoca em tal sentido. Portanto, a solicitação formulada pela Rodosol nos autos da Ação Civil Pública 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2), no sentido de que a ARSP se abstenha de aplicar o redutor de 24,24% sobre a tarifa de manutenção praticada na Terceira Ponte somente poderá ser deferida se houver prévia autorização da 2ª Vara da Fazenda Pública Estadual.

Disso resulta que, nesta Nota Técnica, continua-se fiel à forma de cálculo definida em 2013, aplicando-se o redutor de 24,24% sobre a “tarifa de manutenção” a ser praticada na Terceira Ponte a partir de 2018.

**Feitos esses apontamentos, passamos a apresentar as planilhas de cálculo da tarifa para 2018.**

A Tabela 2 apresenta o QD5 da Proposta Comercial referente ao Plano de Investimentos com os resultados decorrentes dos ajustes realizados para atualização da tarifa de pedágio da Praia Sol.

**Tabela 1 – QD5- Investimentos (R\$ 1.000 de 1998)**

ITEM	DESCRIÇÃO	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
		Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	
1.0	<b>OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RECUPERAÇÃO</b>	<b>136.830</b>	<b>8.905</b>	<b>35.689</b>	<b>13.004</b>	<b>16.537</b>	<b>3.652</b>	<b>387</b>	<b>2.830</b>	<b>1.718</b>	<b>2.248</b>	<b>2.158</b>	<b>1.659</b>	<b>1.634</b>	<b>2.420</b>	<b>1.125</b>	<b>2.786</b>	<b>3.466</b>	<b>2.680</b>	<b>862</b>	<b>1.030</b>	<b>6.535</b>	<b>7.901</b>	<b>3.683</b>	<b>5.021</b>	<b>4.768</b>	<b>4.130</b>
1.1	Duplicação ES-060 - Trecho Rodovia Darily Santos - Setiba	34.158	4.441	29.334	383	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2	Duplicação ES-060 - Trecho Graçaí - Meaipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	Duplicação da Ponte sobre Rio Jucú	3.072	1.140	1.932	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.4	Implantação do Complexo da Praça de Pedágio na Rodovia do Sol	1.558	-	1.558	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	Contorno de Guarapari - Trecho Setiba - Praia de Graçaí ( OAE / OAC / Terraplenagem completa e Pav. Da 1a. Pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Setiba - Rod Jones dos Santos Neves - Rodovia Duplicada	18.806	-	-	12.295	6.510	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6	Contorno Guarapari - Trecho Setiba - Praia de Graçaí (OAE / OAC e Pavimentação da 2a. pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6.Rev1	Contorno de Guarapari - Trecho Rod Jones dos Santos Neves - Meaipe - Rodovia Duplicada	12.161	-	-	-	9.062	3.099	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	Intrigação Av. Carlos Lindenberg - Terceira Ponte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	Recuperação e Modernização da Terceira Ponte	26.275	3.325	2.865	326	964	553	387	1.904	1.013	1.027	803	957	1.007	1.643	595	1.524	1.123	1.102	600	699	598	1.197	658	430	430	543
1.9	Conservação Especial	40.801	-	-	-	-	-	-	926	704	1.221	1.356	702	627	777	530	1.262	2.343	1.578	262	331	5.937	6.705	3.025	4.591	4.338	3.587
2.0	<b>DESAPROPRIAÇÕES</b>	<b>10.552</b>	<b>-</b>	<b>1.041</b>	<b>998</b>	<b>1.833</b>	<b>64</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>104</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>72</b>	<b>530</b>	<b>223</b>	<b>692</b>	<b>51</b>	<b>11</b>	<b>53</b>	<b>4.761</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
2.1	Desapropriações	10.552	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	-	-	-	-	-	-
3.0	<b>INFRAESTRUTURA PARA SERVIÇOS DE OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO</b>	<b>5.666</b>	<b>-</b>	<b>4.029</b>	<b>1.100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>127</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
3.1	Sistema de Arrecadação	1.932	-	832	1.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Posto Geral de Fiscalização	1.042	-	1.042	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Sistema de Pesagem Móvel	513	-	513	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	Sistema de Controle de Velocidade	192	-	192	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	Sistema de Atendimento ao Usuário	1.230	-	693	-	-	-	-	127	32	-	54	54	-	54	27	-	27	54	-	54	27	-	27	-	-	-
3.6	Sistema de Monitoração e Controle de Tráfego	568	-	568	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.7	Centro de Controle Operacional / Sistema de Telecomunicação	189	-	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Equipamentos e Veículos da Administração	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>153.048</b>	<b>8.905</b>	<b>40.759</b>	<b>15.103</b>	<b>18.370</b>	<b>3.715</b>	<b>407</b>	<b>2.968</b>	<b>1.781</b>	<b>2.352</b>	<b>2.253</b>	<b>1.728</b>	<b>1.707</b>	<b>3.004</b>	<b>1.376</b>	<b>3.477</b>	<b>3.544</b>	<b>2.745</b>	<b>916</b>	<b>5.845</b>	<b>6.562</b>	<b>7.901</b>	<b>3.710</b>	<b>5.021</b>	<b>4.768</b>	<b>4.130</b>

A Tabela 3 apresenta o QD5 da Proposta Comercial referente ao Plano de Investimentos com os resultados decorrentes dos ajustes realizados para atualização da tarifa de pedágio da 3ª Ponte.

Tabela 3 – QD5- Investimentos – Ponte (R\$ 1.000 de 1998)

ITEM	DESCRIÇÃO	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
		Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	
1.0	<b>OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RECUPERAÇÃO</b>	57.051	1.229	1.592	4.879	998	2.759	557	2.954	1.372	360	2.126	771	672	1.960	2.064	2.520	286	541	1.673	409	8.367	5.873	1.897	1.430	2.259	7.503
1.1	Duplicação ES-060 - Trecho Rodovia Darily Santos - Setiba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2	Duplicação ES-060 - Trecho Graçai - Meaibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	Duplicação da Ponte sobre Rio Jucu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.4	Implantação do Complexo da Praça de Pedágio na Rodovia do Sol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	Contorno de Guarapari - Trecho Setiba - Praia de Graçai ( OAE / OAC / Terraplenagem completa e Pav. Da 1a. Pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Setiba - Rod Jones dos Santos Neves - Rodovia Duplicada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6	Contorno Guarapari - Trecho Setiba - Praia de Graçai (OAE / OAC e Pavimentação da 2a. pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6.Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Rod Jones dos Santos Neves - Meaibe - Rodovia Duplicada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	Interligação Av. Carlos Lindenberg - Terceira Ponte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	Recuperação e Modernização da Terceira Ponte	21.357	1.229	569	4.436	998	2.608	75	57	401	351	1.354	435	134	1.212	287	2.297	286	-	847	57	1.020	435	57	335	850	1.026
1.9	Conservação Especial	35.694	-	1.022	443	-	151	482	2.897	971	9	771	336	538	748	1.777	223	-	541	826	352	7.347	5.439	1.840	1.095	1.409	6.477
2.0	<b>DESAPROPRIAÇÕES</b>	10.552	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	-	-	-	-	-	-
2.1	Desapropriações	10.552	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	-	-	-	-	-	-
3.0	<b>INFRAESTRUTURA PARA SERVIÇOS DE OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1	Sistema de Arrecadação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Posto Ceral de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Sistema de Pesagem Móvel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	Sistema de Controle de Velocidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	Sistema de Atendimento ao Usuário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6	Sistema de Monitoração e Controle de Tráfego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.7	Centro de Controle Operacional / Sistema de Telecomunicação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Equipamentos e Veículos da Administração	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>67.603</b>	<b>1.229</b>	<b>2.633</b>	<b>5.877</b>	<b>2.830</b>	<b>2.823</b>	<b>577</b>	<b>2.966</b>	<b>1.403</b>	<b>464</b>	<b>2.166</b>	<b>786</b>	<b>744</b>	<b>2.489</b>	<b>2.287</b>	<b>3.212</b>	<b>337</b>	<b>552</b>	<b>1.726</b>	<b>5.171</b>	<b>8.367</b>	<b>5.873</b>	<b>1.897</b>	<b>1.430</b>	<b>2.259</b>	<b>7.503</b>



Assim, a tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol, atualizada conforme multiplicador contratual, resta fixada em R\$ 8,9161 (resultado da multiplicação da tarifa básica vencedora da licitação de 2,80 pelo multiplicador de 3,113 descrito no Anexo I desta Nota Técnica. De acordo com o que preceitua a Cláusula XVIII, item 2, do Contrato de Concessão, a tarifa arredondada passa a R\$ 9,00 (nove reais).

A tarifa a ser praticada na Terceira Ponte, observadas as determinações judiciais e os ajustes narrados nesta Nota Técnica, resta fixada em R\$ 1,0228. E, de acordo com a Cláusula XVIII, item 2, do Contrato de Concessão, a tarifa arredondada passa a R\$ 1,00 (um real). Para motos o valor será de R\$ 0,50 (cinquenta centavos) devido a arredondamentos e compensação com relação à tarifa fixada para os automóveis.

#### 4. Das Conclusões e Recomendações

---

O cálculo da tarifa de pedágio a ser praticada no ano de 2018 obedeceu à periodicidade e às regras definidas do modelo jurídico-econômico estabelecidas no Contrato de Concessão nº 01/98 que, pelo critério de reajustamento anual resultou em um multiplicador de 3.113. Para além disso, todavia, foi necessário observar os eventos que impactam a equação econômico-financeira inicialmente acordada, o que foi efetuado pela Agência mediante análise do *“Relatório de Avaliação Econômico Financeira do contrato 01/98 firmado com a Concessionária Rodovia do Sol S/A”*, elaborado em 2012 e registrada no processo 57908605. Ou seja, para fins de cálculo da tarifa vigente a partir de 2018 na Praia Sol (pois nesta praça de pedágio não está incorporada a decisão judicial de 2013), foram considerados os eventos acordados no Termo Aditivo 2 realizado no ano de 2005, incluindo as perdas decorrentes do congelamento da tarifa da ponte a partir de 2005 e seus impactos no fluxo de caixa da proposta comercial, bem como os atrasos na homologação de reajustes. Além disso, foram considerados ajustes de verbas remanescentes do DER, impacto de alterações tributárias realizadas após a apresentação da proposta comercial, desapropriações, ajustes na conserva especial e impacto das receitas acessórias com vistas a favorecer a modicidade tarifária como prevê legislação e o próprio contrato. Os demais aspectos que ainda estão sob disputa judicial não foram levados em consideração neste estudo, dado que não há uma definição concreta a respeito (nestes eventos podemos citar o não reajustamento dos anos de 2008/2009 pleiteado pela concessionária, porém ainda em análise judicial).

Com relação à tarifa da Terceira Ponte, a ARSP entende que deverá ser seguida a metodologia definida em 2013, porém com os ajustes determinados pelo Juízo da Segunda

Vara na decisão proferida em 14 de Novembro de 2017. Nesta decisão o Juízo determina que a Agência considere, para fins de cálculo, a verba de desapropriação e também que expurgue do cálculo da tarifa da Ponte os valores referentes à dívida com a ORL.

Considerou-se, ademais, a necessidade de não permitir que a Concessionária seja remunerada por serviços que não estejam sendo prestados em conformidade com os parâmetros definidos no Programa de Exploração da Rodovia. Essa premissa conduziu à decisão, de caráter regulatório, de remanejar os custos relativos à conservação especial do pavimento asfáltico do trecho rodoviário concedido, que se mostrou aquém dos parâmetros definidos em Contrato (a esse respeito, recomenda-se leitura das Notas Técnicas DS/GIV Nº 004/2017 e DS/GIV Nº 006/2017). Tal medida foi implementada no modelo tarifário aplicado a Terceira Ponte e Praia Sol.

Além disso, a Agência também considerou para fins de modicidade tarifária os efeitos das receitas alternativas. Foram tecidas ainda as justificativas para aplicação do redutor de 24,24% na metodologia adotada em 2013.

A presente avaliação não exaure os eventos que aqui não foram considerados por estarem sob discussão judicial. Tais eventos poderão constituir objeto de futuro reequilíbrio econômico-financeiro, o que se fará, todavia, mediante observância dos parâmetros a serem definidos pelo Poder Judiciário ou pelo Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, no âmbito das ações judiciais e dos procedimentos que se encontram em curso.

Respeitadas todas essas premissas metodológicas, os resultados apontam para uma tarifa de pedágio para automóveis de R\$ 1,00 na Ponte Darcy Castello de Mendonça (Terceira Ponte) e de R\$ 9,00 na Praia Sol. Sendo que para os anos subsequentes a tarifa passará a ter redutores progressivos conforme Tabela 1, ressalvada a sua aplicação para a tarifa da Ponte enquanto persistir a liminar que reduziu seu valor contratual.

Coordenação:

Antônio Julio Castiglioni Neto  
Diretor Geral

Katia Muniz Coco  
Diretora de Saneamento e Infraestrutura Viária

---

Elaboração

Odylea Oliveira de Tassis  
Assessora Técnica

Eduardo Calegari Fabris  
Especialista em Regulação e Fiscalização

## 5. Anexos

---

Anexo I - Índices de Reajustes.

Anexo II - Tabela de Tarifas - Vigência 2017

Anexo III - Notas sobre o Índice Setorial x Índice Geral de Preços

Anexo IV - Nota Técnica DS/GIV N° 004/2017 e Nota Técnica DS/GIV N° 006/2017

## Anexo I – Índices de Reajustes

MESES	IT (col 38)	IP (col 37)	IOAE (col 36)	INCC (col 7)	IC (col 39)	IGP-M (col 39)	Fator 2 (-) 2008 e 2009	
	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Índice	%
Parâmetros	0,10	0,20	0,20	0,10	0,30	0,10	IGP e INCC --> 1944 = 100	
		<b>NOVO ÍNDICE - EXCLUÍDO ANOS DE 2008 e 2009</b>					DEMAIS 2000 = 100 (convert)	
ago/98	80,455	72,608	84,463	166,705	83,466	148,109	1,000	0,00%
ago/99	91,862	84,695	90,030	175,280	90,196	165,603	1,102	10,18%
ago/00	97,479	97,156	99,153	192,846	99,064	191,087	1,224	22,43%
ago/01	105,904	106,340	106,880	208,026	103,625	210,211	1,317	31,68%
ago/02	123,119	118,613	117,901	226,968	110,574	233,348	1,450	45,01%
ago/03	144,455	144,690	139,581	269,967	121,383	286,735	1,700	70,04%
ago/04	158,192	158,106	153,795	297,003	129,898	322,412	1,859	85,90%
ago/05	169,553	178,215	165,101	323,382	137,031	333,474	2,004	100,42%
ago/06	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/07	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/08	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/09	181,616	192,984	174,048	357,653	148,703	339,157	2,147	114,75%
ago/10	186,253	199,131	182,631	382,236	157,758	362,868	2,254	125,38%
ago/11	191,598	206,579	187,772	411,863	163,171	391,903	2,350	134,99%
ago/12	201,916	212,208	197,843	442,363	171,051	422,172	2,469	146,92%
ago/13	217,149	224,683	208,060	477,129	176,284	438,415	2,597	159,73%
ago/14	226,146	237,107	218,892	511,788	182,803	459,841	2,727	172,70%
ago/15	245,714	254,151	228,898	549,171	189,259	494,574	2,891	189,11%
ago/16	256,54	265,81	236,56	582,59	194,70	551,40	3,033	203,28%
ago/17	267,24	273,20	243,09	609,19	200,67	541,96	3,113	211,29%

## Anexo II – Tabela de Tarifas do Sistema Rodovia do Sol

Vigência: Ano de 2018

Categoria	Tipo de Veículos	Nº de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Ano 2018	
					01/01/2018 a 31/12/2018	
					PONTE (*)	PRAIA SOL
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	simples	1,00	1,00	9,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	dupla	2,00	2,00	18,00
3	Automóvel com semi-reboque e caminhonete com semi-reboque	3	simples	1,50	1,50	13,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	dupla	3,00	3,00	27,00
5	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	simples	2,00	2,00	18,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	dupla	4,00	4,00	36,00
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	dupla	5,00	5,00	45,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	dupla	6,00	6,00	54,00
9	Motocicleta, motonetas e bicicletas a motor	2	simples	0,50	0,50	4,50

(\*) Reduzida por determinação judicial - 2ª Vara da Fazenda Pública - ES

### Anexo III - O Índice Setorial x Índice Geral de Preços

É possível segmentar o gênero do reequilíbrio econômico-financeiro em duas espécies, quais sejam, a *revisão* e o *reajuste*. A primeira (*revisão*) ocorre para fazer frente aos fatos supervenientes cuja ocorrência não poderia ser prevista ao tempo da participação do licitante no certame, ao passo em que o segundo (*reajuste*), ocorrerá apenas sob a finalidade de recompor a expressão monetária da moeda, perenemente corroída pelas perdas inflacionárias. Assim é que, neste último caso, usualmente se estabelece um índice de correção que será aplicado periodicamente ao preço contratual, ainda que não ocorram fatos supervenientes e imprevisíveis.

Fixada essa premissa, é possível inferir que as hipóteses de *reajuste* – na seara da contratação pública – não devem resultar em acréscimo efetivo e real do preço contratual. Não importam, pois, em ganho econômico para quaisquer das partes. Ao contrário, devem ser limitadas à mera recomposição da expressão monetária inicialmente entabulada, mediante restabelecimento do *status quo ante*. Vale dizer que o reajuste constitui mera atualização e, como tal, não implica *plus* que se acrescenta ao valor, mas sim, sua mera recomposição.

Para fins de cálculo do reajuste, porém, existem duas técnicas diversas que, em tese, podem ser adotadas: a adoção de um índice geral, que mede o comportamento da inflação de forma mais ampla e genérica e que é particularmente útil para atualizar preços contratuais marcados por um maior grau de indeterminação; e, por outro lado, a adoção de um índice setorial, que se mostra hábil a refletir de forma mais fidedigna a variação inflacionária relativa a um específico contrato ou a um mercado peculiar. Os índices setoriais, geralmente expressados por meio de uma “cesta de índices”, demandam um maior grau de detalhamento e de conhecimento acerca daquele negócio, mas, em contrapartida, evitam, por exemplo, que se dispare um processo de inflação inercial decorrente de mecanismos de indexação, que reajustam preços com base na mera memória inflacionária, e não em fatos efetivamente experimentados.

O contrato de concessão, ora sob exame, foi claro ao adotar um índice setorial para fins de reajuste de seu preço (em detrimentos dos índices gerais de inflação, tais como o INPC, IPCA etc.). Neste caso particular (Contrato de Concessão nº 001/1998), o índice setorial tem sido denominado como “**Multiplicador Tarifário**”, cuja composição demonstrou-se anteriormente.

**Anexo IV**  
**Nota Técnica DS/GIV N° 004/2017**  
**Nota Técnica DS/GIV N° 006/2017**