



AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL  
Av. Borges de Medeiros, 659, 14º andar - Bairro Centro - CEP 90020-023 - Porto Alegre - RS - www.agergs.rs.gov.br  
CNPJ 01.962.045/0001-00

## INFORMAÇÃO DRE N.º 15/2025

Processo: 001001-39.00/24-0

Objeto: 2ª Revisão Tarifária Ordinária do Contrato SELT n.º 50/2022.

Senhora Diretora:

### I - DOS FATOS

O expediente foi inaugurado por esta Diretoria em 23 de julho passado para abrigar os atos de instrução, interlocução e deliberação a respeito do cálculo tarifário em epígrafe (Doc. SEI n.º 0446002). Em 07 de agosto, a Diretoria de Tarifas o remete à Diretoria-Geral, a qual acolhe a recomendação de enviá-lo à Diretoria de Qualidade para fins de apuração de algumas variáveis de cálculo. Em 04 de novembro, a Diretoria de Tarifas solicita à Concessionária Caminhos da Serra Gaúcha (CSG), mediante e-mail, o envio periódico de informações e dados que envolvem a aferição tarifária e lhe dá conhecimento sobre a metodologia de mensuração do Custo Médio Ponderado do Capital válido para o setor de rodovias, além da apresentação de uma proposta de cronograma de atividades que determinarão o resultado da revisão tarifária ordinária.

Após dez dias, a CSG veio a atender a nossa solicitação por meio de um levantamento das variáveis de cálculo, no qual alcança a simulação das novas tarifas de pedágio nos seis locais de cobrança (Docs. SEI n.º 0465416 e SEI n.º 0465418). Por sua vez, a Diretoria de Tarifas requer o fornecimento de informações à CSG sobre o eventual desembolso de recursos em Projetos de Desenvolvimento Tecnológico em 05 de dezembro. Em 04 dias, a CSG responde que não dispõe ainda de informações, ao mesmo tempo em que disponibiliza os dados de tráfego de veículos referentes ao mês de novembro de 2024. Neste mesmo dia, são trocadas dúvidas e esclarecimentos entre as partes em relação a tais dados. No dia 13 de dezembro, a Concessionária anuncia que nenhum projeto financiado pela Verba de Desenvolvimento Tecnológico chegou a ser executado no período (Doc. SEI n.º 0475964). A CSG apresenta, por outro lado, a execução das despesas de três projetos compreendidos pela Verba de Segurança no Trânsito e uma nova simulação do cálculo tarifário mediante o envio de dois e-mails no terceiro dia deste ano (Docs. SEI n.º 0475965 e 0475967). A segunda comunicação inclusive, veio acompanhada de quatro planilhas com as memórias de cálculo das variáveis (Docs. SEI n.º 0475968, SEI n.º 0475970, SEI n.º 0475971 e SEI n.º 0475972). Vale ressaltar que, afora a troca de e-mails, foram também realizadas várias reuniões virtuais e presenciais entre esta equipe e o representante da CSG nos últimos cinquenta dias com o propósito de alcançar consensos quanto ao emprego de critérios e métodos de apuração das variáveis de cálculo.

É o sucinto relatório.

### II - DA FUNDAMENTAÇÃO

Os procedimentos da revisão tarifária ordinária estão estabelecidos principalmente nas subcláusulas 15.15.1.1, 15.15.1.2, 16.1, 16.3.2.1, 18.2.6, 18.4.3, 18.4.4, 18.4.5, 18.5.3, 18.5.10.2.1, 18.6.1, 18.6.2, 18.6.3 e 18.6.6 do Contrato de Concessão e nos seus Anexos 5 (Fatores A, D e E), 6 (IQD), 10 (Fator C) e 12 (Estrutura Tarifária). Logo, a presente revisão tarifária ordinária acompanha a metodologia de cálculo adotada no ano anterior, mas sem repeti-la na íntegra, posto que houve a incorporação de novos componentes. Nesta oportunidade, foram constatados equívocos na mensuração do Fator C durante a revisão tarifária ordinária anterior. Além disso, o presente cálculo tarifário deverá considerar o impacto financeiro sobre a receita da Concessionária provocado pelo mecanismo do Desconto de Usuário Freqüente (DUF). Dessa maneira, a apuração da tarifa vigente deverá começar com a retificação dos valores de algumas variáveis quantificadas na primeira revisão tarifária ordinária. Isto porque o resultado do Fator C medido anteriormente afeta o cálculo do Fator C aplicado a esta revisão.

Os equívocos cometidos na apuração do Fator C referem-se à quantificação de dois componentes e à exclusão de outro. Especificamente, o primeiro tipo trata da aplicação de dupla contagem quanto à taxa de variação do IRT acumulado de doze meses, aferido pelo IPCA/IBGE, na apuração do valor atualizado do saldo de recursos da Verba de Segurança no Trânsito (VST) e da parcela arredondada das Tarifas de Pedágio. Já o segundo equívoco está associado com a ausência de consideração sobre o saldo de recursos não executado da Verba de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) do primeiro ano de concessão, cuja fundamentação centrou-se na interpretação da subcláusula 16.2. Esta confere um prazo de sessenta dias após o término do ano de concessão, ou seja, 31 de março, para a Concessionária apresentar os projetos e estudos técnicos que visam a captação de financiamento oriundo da mencionada Verba. Contudo, **uma leitura mais atenta perceberá que não faz sentido crer que tal prazo de sessenta dias esteja relacionado ainda com o ano de concessão anterior e não, o ano de concessão presente, dado o longo tempo a ser percorrido para alcançar a sua aprovação pelo Poder Concedente.** Infelizmente, foi assimilada por nós a interpretação equivocada de que o prazo para a apresentação de projetos ainda estava em curso durante a elaboração da revisão em janeiro passado. Ademais, como argumento adicional, percebemos agora a necessidade de verificação do modelo econômico-financeiro da concessão quanto à previsão ou não de recursos desta Verba para o primeiro ano de concessão. O resultado da pesquisa feita em 14 de janeiro é a constatação de recursos da ordem de **R\$ 844.523,90 alocados em cada ano ao longo dos trinta anos de concessão, de acordo com a página 37 do documento.** (Doc. SEI n.º 0476130). Contudo, dada a nossa recente percepção do erro e após a realização da reunião derradeira com a Concessionária para a validação do nosso exercício quantitativo revisional quase às vésperas da deliberação da matéria pelo Conselho Superior, estamos nos somando ao pedido da CSG quanto ao zelo pelo aspecto da tempestividade, optando em favor da retirada do cálculo retificativo deste componente na presente revisão ordinária. Por outro lado, a discussão desta questão seria logo em seguida retomada junto à Concessionária, com o propósito buscar um entendimento comum entre as partes no sentido da exigibilidade da execução de projetos de desenvolvimento tecnológico no primeiro ano da concessão e a adoção de seu impacto financeiro no estudo revisional de 2026 (Doc. SEI n.º 0476131).

Dessa maneira, a retificação do valor atribuído ao Fator C correspondente à última revisão tarifária compreenderá uma nova quantificação dos componentes Verba de Segurança no Trânsito e Arredondamento Tarifário. O Quadro 1 abaixo exhibe o resultado deste exercício:

QUADRO 1 - RETIFICAÇÃO DOS VALORES DOS COMPONENTES DO FATOR C - 2º ANO DE CONCESSÃO

Componentes	Valores Atribuídos	Valores Revisitos	Diferenças
Verba de Segurança no Trânsito	- R\$ 703.727,41	- R\$ 672.651,28	R\$ 31.076,13
Arredondamento Tarifário	R\$ 186.352,28	R\$ 178.123,00	- R\$ 8.229,28
<b>Cd<sub>12</sub></b>	<b>- R\$ 517.375,13</b>	<b>- R\$ 494.528,28</b>	<b>R\$ 22.846,85</b>

Logo, a magnitude acima apurada para a valoração dos componentes alcança a - R\$ 494.528,28. Com base nesta informação, a mensuração do Fator C do período anterior pode agora ser executada, conforme demonstra o seguinte Quadro:

**QUADRO 2 - CÁLCULO RETIFICADO DO FATOR C - 2º ANO DE CONCESSÃO**

Componentes	Valores
Verba de Segurança no Trânsito	- R\$ 672.651,28
Arredondamento Monetário	R\$ 178.123,00
$C_{d+2}$	<b>- R\$ 494.528,28</b>
$C_1$	R\$ 0,00
VTPPeq <sub>1</sub>	7.988.366
VTPVeq <sub>1</sub>	11.817.000
<b>VTPVeq<sub>2</sub></b>	<b>8.148.133</b>
R <sub>2</sub> (*)	17,47%
<b>C<sub>2</sub></b>	<b>- R\$ 0,0607</b>
Diferença com C <sub>2</sub> Anterior	R\$ 0,0028

(\*) Este valor se difere daquele adotado na revisão tarifária anterior de 13,48%, em virtude da substituição do WACC mensurado pela ANTT de 8,47% pelo WACC regulatório calculado pela AGERGS para o setor em 12,28%, de acordo com a Resolução Normativa nº 70/2024.

Assim, foi redimensionada a quantia de - **R\$ 0,0607** para o Fator C da revisão anterior, o que significa uma diferença ínfima de **R\$ 0,0028** em relação à sua aferição em vigor de - **R\$ 0,0635**. Conforme afirmamos, o novo valor do Fator C exerce influência sobre as tarifas de pedágio calculadas. Porém, dada sua reduzida grandeza, verificamos que as tarifas cobradas atualmente não seriam modificadas, com exceção da tarifa do Pórtico de São Sebastião do Caí (PO1), a qual sofreria uma majoração de **R\$ 12,30** para **R\$ 12,40** para a categoria 1 de veículos, conforme ilustra o Quadro abaixo:

**QUADRO 3 - VALORES RETIFICADOS DAS TARIFAS DE PEDÁGIO - CATEGORIA 1 DE VEÍCULOS - 2º ANO DE CONCESSÃO<sup>1</sup>**

Pórticos	Tarifas Técnicas	Tarifas Arredondadas
PO1	R\$ 12,3503	R\$ 12,40
PO2	R\$ 8,5939	R\$ 8,60
PO3	R\$ 8,6462	R\$ 8,60
PO4	R\$ 9,0199	R\$ 9,00
PO5	R\$ 10,6740	R\$ 10,70
PO6	R\$ 9,8561	R\$ 9,90

Por sua vez, a perda tarifária provocada pelo benefício do DUF foi examinada com suficiência em Informação própria (Doc. SEI nº 0474532), cujo expediente encontra-se relacionado a este (Proc. SEI nº 000730-39.00/24-2). Entretanto, embora a mencionada análise ainda não tenha sido tratada pela instância deliberativa desta Casa, trataremos aqui de ratificar a nossa recomendação feita na Informação nº 02/2025 - DRE, a qual sustenta que a destinação do saldo de recursos nos primeiros onze meses de concessão, traduzido em termos de uma perda inferior àquela prevista no modelo econômico-financeiro da concessão, venha a ser revertido para fins de modicidade tarifária na forma de composição do Fator C, em sintonia com a escolha descrita na subcláusula 18.5.10.2.1. O seguinte Quadro reproduz a síntese do levantamento quantitativo exposto naquele Parecer:

**QUADRO 4 - RESULTADO DO IMPACTO FINANCEIRO DO DUF - PERÍODO FEV.-DEZ./2023**

Perda Tarifária Verificada (0,18%)	R\$ 134.980,99
Perda Tarifária Prevista (2,2%)	R\$ 1.654.525,39
<b>Saldo Favorável à Concessionária (2,02%)</b>	<b>R\$ 1.519.544,40</b>

Portanto, o resultado acima expressa a mensuração de um dos eventos habilitados a compor o Fator C, cuja agregação é traduzida como a variável  $C_{d3}$ , e exercerá sua influência na determinação do valor do Fator C a ser aplicado no terceiro ano de concessão- variável  $C_3$ . Mais adiante, prosseguiremos com a quantificação dos demais componentes do Fator C. No que segue, trataremos de abordar a apuração das variáveis restantes.

Em primeiro lugar, vale recordar que a tarifa de pedágio que emerge de uma revisão tarifária ordinária é determinada pela equação principal, estabelecida na subcláusula 18.4.3 do Contrato, a saber:

$$TP = [PFT + (TBPPS \times THPS) + (TBPPD \times THPD)] \times (0,90 + 0,10 \times IQD_t - D + A + E) \times IRT_t + (FCM \times IRT_t) + C, \text{ onde:}$$

TP = Tarifa de Pedágio;  
PFT = Parcela Fixa da Tarifa;  
TBPPS = Tarifa Básica de Pedágio de Pista Simples por quilômetro;  
THPS = Extensão, em quilômetros do Trecho Homogêneo de Pista Simples considerado no Trecho de Cobertura da Praça;  
TBPPD = Tarifa Básica de Pedágio de Pista Dupla por quilômetro;  
THPD = Extensão, em quilômetros, do Trecho Homogêneo de Pista Dupla considerado no Trecho de Cobertura da Praça;  
IQD<sub>t</sub> = Índice de Qualidade e Desempenho no ano t;  
D = Fator D- Desconto de Equilíbrio;  
A = Fator A- Acréscimo de Equilíbrio;  
E = Fator E- Estoque de Melhorias;  
IRT<sub>t</sub> = Índice de Reajuste de Tarifa no ano t;  
FCM = Fluxo de Caixa Marginal;  
C = Fator C.

As primeiras cinco variáveis da equação já possuem valores revelados desde o estabelecimento das tarifas no início da concessão em fevereiro de 2023. Já os fatores D, A e E, seguirão assumindo valor nulo, pois não houve o registro de nenhuma antecipação, atraso ou entrega de obras ou serviços, inclusive aqueles de pequeno impacto sobre as condições viárias, neste segundo ano de concessão, causando conflito com o cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER). Tampouco ocorreu qualquer ato regulatório que viesse a reconhecer eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante a criação de um fluxo de caixa marginal (FCM)<sup>(2)</sup>. Por sua vez, o IRT<sub>t</sub> deverá ser novamente quantificado, em função da ampliação da abrangência do seu intervalo temporal, assim como as variáveis IQD<sub>t</sub> e C<sub>t</sub>, devido às suas periodicidades anuais.

O Índice de Reajuste de Tarifa do segundo ano de concessão é calculado de acordo com a subcláusula 1.2, inciso XLIV, ou seja, a variação do IPCA/IBGE no período compreendido entre janeiro e 2020 e dezembro de 2023. Logo, o seu valor será definido por:

$$IRT_3 = IPCA_3 / IPCA_0$$

$$IRT_3 = 7.100,504 / 5.331,432$$

$$IRT_3 = 1,3318 = 33,18\%.$$

Em relação ao Índice de Reajuste de Tarifa medido para o segundo ano da Concessão (IRT<sub>2</sub>), **houve um acréscimo de 4,83%**. Como será visto mais adiante, esta variação será empregada na definição do valor do componente R<sub>3</sub> do Fator C, o qual repercutirá sobre o seu resultado final.

Quanto à variável IQD<sub>3</sub>, a sua valoração foi examinada pela equipe da Diretoria de Transporte e Mobilidade da AGERGS (Doc. SEI nº 0474254). De nossa parte, cabe somente apanhar o dado e incluí-lo na equação tarifária principal. Logo, de acordo com aquele Parecer, **concluiu-se que tal variável assume a magnitude de 97,18%**. Como comparação, este dado assumiu a taxa de 94,32% na última revisão.

A apuração do Fator C para o terceiro período está determinado pela agregação de três dos dez eventos possíveis, discriminados no Anexo 10 do Contrato. Tratam-se do saldo financeiro não executado da dotação anual do RDT, do arredondamento tarifário e, como informamos acima, da reversão dos recursos proveniente da diferença entre a perda tarifária observada e a perda tarifária prevista decorrente do mecanismo do DUF. Conforme comunicado da CSG (Doc. SEI nº 0475964), não houve a aplicação de recursos da Verba de Desenvolvimento Tecnológico neste período. A subcláusula 16.1 assegura a dotação anual de **R\$ 844.523,90**, em termos históricos, para serem aplicados no financiamento de estudos e projetos dessa natureza. Logo, a totalidade deste montante comporá a equação de cálculo do Fator C. O segundo evento decorre de regra contratual sobre a cobrança tarifária, a qual é restrita a fixação de valores não inferiores a múltiplos de dez centavos de reais- subcláusula 18.4.4. Dessa maneira, deve ser levado em consideração tal efeito monetário sobre a receita tarifária gerado no ano de concessão em curso para o ano de concessão subsequente. O Quadro abaixo aponta o resultado do levantamento quantitativo:

**QUADRO 5 - APURAÇÃO DO EFEITO DO ARREDONDAMENTO TARIFÁRIO**

	PO1	PO2	PO3	PO4	PO5	PO6	SOMA
Tarifas Técnicas (*)	R\$ 12.3503	R\$ 8,5939	R\$ 8,6461	R\$ 9,0198	R\$ 10,6740	R\$ 9,8561	-
Tarifas Cobradas	R\$ 12,30	R\$ 8,60	R\$ 8,60	R\$ 9,00	R\$ 10,70	R\$ 9,90	-
Diferenças Marginais (1)	- R\$ 0,0503	R\$ 0,0061	- R\$ 0,0461	- R\$ 0,0198	R\$ 0,0260	R\$ 0,0439	-
VTPVeq <sub>2</sub> (2)	9.934.636	4.070.846	2.306.639	2.842.912	3.751.954	2.765.388	-
<b>Resultados (3) = (1) x (2)</b>	<b>- R\$ 499.582,18</b>	<b>R\$ 25.028,03</b>	<b>- R\$ 106.439,50</b>	<b>- R\$ 56.426,88</b>	<b>R\$ 97.735,27</b>	<b>R\$ 121.536,64</b>	<b>- R\$ 418.148,63</b>

(\*) Valores alterados pela adoção de retificação, seguindo o Quadro 3 acima.

O último elemento refere-se ao DUF e a sua apuração foi já demonstrada no Quadro 4. Dessa maneira, passaremos a proceder a apuração do Fator C correspondente ao período presente. O item 2.1 do Anexo 10 do Contrato de concessão descreve a sua equação de cálculo da seguinte forma:

$$C_{t+1} = C_{dt+1} + (C_t \times (VTPP_{eqt} - VTPV_{eqt}) \times (1 + R_t) / VTPP_{eqt+1}), \text{ onde:}$$

t = Representa o ano de ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C; desta vez é 2;

C<sub>dt+1</sub> = Montante da Conta C a ser aplicado no ano 3;

C<sub>t</sub> = Fator C incidente sobre a parcela fixa da tarifa, a tarifa básica de pedágio de pista simples e a tarifa básica de pista dupla. Neste caso, no ano 2;

VTPP<sub>eqt</sub> = Volume Total Pedagiado Projetado equivalente calculado. Neste caso, no ano 2 para o ano 3, expresso em veículos-equivalente à categoria 1 indicada no contrato;

VTPV<sub>eqt</sub> = Volume Total Pedagiado Verificado equivalente da rodovia, expresso em veículos-equivalente à categoria 1 indicada no contrato, efetivamente verificado neste caso no ano 2;

$VTPP_{eqt+1}$  = Volume Total Pedagiado Projetado equivalente, expresso em veículos-equivalente à categoria 1 indicada no contrato, projetado, neste caso, para o ano 3; e

$R_t$  = Taxa de juros nominal equivalente à soma da taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal e a variação do IRT no período. Neste caso, para o ano 3.

Nesta oportunidade, a variável  $C_t$  deixará de assumir um valor nulo como na revisão passada, conforme demonstra a apuração no Quadro 2 acima. Logo, todas as variáveis de cálculo situadas à direita de  $C_t$  na equação passarão a exercer influência no resultado. Aliás, conforme dispõe a regra de mensuração definida no item 2.2.2.3 do Anexo 10, o volume de tráfego pedagiado projetado para o terceiro ano de concessão ( $VTPPeq_3$ ) será definido, a partir de agora até o restante do período de concessão, pelo produto do seu volume de tráfego pedagiado verificado no último ano e por sua taxa de variação em relação ao volume de tráfego pedagiado verificado no ano anterior.

O Quadro 6 exibe todos os dados das variáveis de cálculo necessários para a obtenção do resultado do Fator  $C_3$ :

**QUADRO 6 - APURAÇÃO DO FATOR C - 3º ANO DE CONCESSÃO**

Variáveis	Valores
RDT	- R\$ 1.072.883,04
Arredondamento Tarifário	R\$ 418.148,63
DUF (*)	- R\$ 1.689.733,37
$Cd_3$	- R\$ 2.344.467,78
$C_2$	- R\$ 0,0607
$VTPPeq_2$	33.957.000
$VTPVe_2$	25.672.375
$VTPVe_1$	7.986.997
$VTPPe_3$	82.517.974
$R_3$	17,70%
<b><math>C_3</math></b>	<b>- R\$ 0,0356</b>

(\*) O dado resulta do acréscimo da taxa do CMPC ("WACC") avaliada em 11,20%, proporcional ao período de onze meses do primeiro ano da concessão, sobre o valor nominal de **R\$ 1.519.544,40**.

Assim, a obtenção do valor de - **R\$ 0,0356** para o Fator C completa o preenchimento dos dados anualmente renovados das variáveis da equação tarifária principal. Como anteriormente afirmado, as demais variáveis permanecem com seus valores constantes em relação à última revisão tarifária. Os Quadros seguintes resgatam os dados ainda inalterados relativos aos valores tarifários e às extensões quilométricas desde, respectivamente, o certame licitatório e a publicação do Edital de Concessão:

**QUADRO 7 – VALORAÇÃO DAS TARIFAS ORIGINAIS**

Componentes	Valores
PFT	R\$ 2,9610
TBPPS	R\$ 0,1010
TBPPD	R\$ 0,1313

**QUADRO 8 – EXTENSÕES POR TIPO DE PISTA DOS TRECHOS DE COBERTURA DA PRAÇA**

	TCP1	TCP2	TCP3	TCP4	TCP5	TCP6
THPS (KM)	0,00	38,53	38,94	41,87	42,93	45,80
THPD (KM)	52,29	0,00	0,00	0,00	9,16	2,02

A partir da obtenção dos dados de todas as variáveis da equação tarifária principal, torna-se finalmente possível mensurar as novas tarifas de pedágio dos seis pórticos de cobrança em operação. Inicialmente, tratemos de expor a tarifa técnica calculada em termos de veículo-equivalente, a qual corresponde à categoria 1 de veículos, ou seja, automóveis de passeio, caminhonetes e furgões:

**QUADRO 9 - TARIFAS TÉCNICAS DE PEDÁGIO VÁLIDAS PARA A CATEGORIA 1 DE VEÍCULOS POR PÓRTICO**

PO1 - S. S. Caí	PO2 - Antônio Prado	PO3 - Ipê	PO4 - Capela de Santana	PO5 - Farroupilha	PO6 - Carlos Barbosa
R\$ 13,0129	R\$ 9,0635	R\$ 9,1165	R\$ 9,5114	R\$ 11,2504	R\$ 10,3905

Em comparação com as tarifas técnicas retificadas, observa-se uma majoração que varia entre 5,36% para o Pórtico 01 e de 5,46% para os Pórticos 02 e 03. Estas

taxas de variação vem a superar ligeiramente a taxa de inflação do período ou do IRT<sub>3</sub> (4,83%).

Por sua vez, as tabelas tarifárias dos seis pórticos de pedágio, cujos valores devem estar disponíveis para cobrança a partir do próximo dia 1º de fevereiro, estão exibidos no que segue, após a adoção do mecanismo de arredondamento tarifário:

**QUADRO 10 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ (PO1) - ERS-240 / ERS-122**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	13,00
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	26,00
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	19,50
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	39,00
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	26,00
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	52,00
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	65,00
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	78,00
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	6,50
10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento

**QUADRO 11 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE ANTÔNIO PRADO (PO2) - ERS-122**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	9,10
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	18,20
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	13,70
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	27,30
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	18,20
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	36,40
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	45,50
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	54,60
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	4,60
10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento

**QUADRO 12 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE IPÊ (PO3) - ERS-122**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	9,10
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	18,20
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	13,70
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	27,30
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	18,20
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	36,40
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	45,50
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	54,60
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	4,60

10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento
----	-------------------------------------------------------------------------------	---	---	---	--------

**QUADRO 13 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE CAPELA DE SANTANA (PO4) - ERS-240**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	9,50
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	19,00
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	14,30
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	28,50
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	19,00
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	38,00
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	47,50
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	57,00
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	4,80
10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento

**QUADRO 14 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE FARROUPILHA (PO5) - ERS-122**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	11,30
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	22,60
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	17,00
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	33,90
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	22,60
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	45,20
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	56,50
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	67,80
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	5,70
10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento

**QUADRO 15 - TABELA TARIFÁRIA DO PÓRTICO DE CARLOS BARBOSA (PO6) ERS - 446**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem</b>	<b>Multiplicador de Tarifa</b>	<b>Tarifa (R\$)</b>
1	Automóvel, Automóvel Protótipo, Caminhonete e Furgão	2	Simple	1,0	10,40
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão-Trator e Furgão	2	Dupla	2,0	20,80
3	Automóvel e Caminhonete com Semirreboque	3	Simple	1,5	15,60
4	Caminhão, Caminhão-Trator, Caminhão-Trator com Semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	31,20
5	Automóvel e Caminhonete com Reboque, Automóvel com Reboque do tipo Asa Delta	4	Simple	2,0	20,80
6	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	4	Dupla	4,0	41,60
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	5	Dupla	5,0	52,00
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-Trator com Semirreboque	6	Dupla	6,0	62,40
9	Motocicletas, Triciclos, Motonetas e Bicletas-Moto	2	Simple	0,5	5,20
10	Veículos Oficiais e do Corpo Diplomático, Bombeiros Voluntários e Ambulâncias	-	-	-	Isento

### III - DA CONCLUSÃO

Reiteramos a importância de prosseguir o diálogo com a Concessionária em relação à questão da exigência contratual para a aplicação de recursos da Verba de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) durante o primeiro ano de concessão, bem como quanto à incidência do Custo Médio Ponderado do Capital ou "WACC" regulatório sobre os saldos de recursos de obrigações contratuais inadimplidas em períodos superiores a um ano, a fim de que dúvidas e entendimentos conflitantes sobre o emprego de critérios de cálculo das variáveis à luz do Contrato de Concessão sejam sanados para alcançar melhores condições de estabilidade regulatória já no próximo estudo revisional ordinário.

Cumprir destacar, mais uma vez, as dificuldades enfrentadas para o cumprimento tempestivo desta tarefa, em razão da reduzida estrutura da equipe de profissionais alocados nesta Diretoria, cujo desprendimento teve que contar com o seu imprescindível engajamento e o seu notável conhecimento técnico.

Vale destacar que esta análise vem acompanhada da memória de cálculo das variáveis anexada a este expediente (Doc. SEI nº 0476404), o qual possui uma série de outros a ele relacionados, a saber:

- a) Proc. SEI nº 001962-39.00/24-7, sobre o IQD;
- b) Proc. SEI nº 000730-39.00/24-2, sobre o DUF;
- c) Processos SEI nº 000965-39.00/24-8, nº 001158-39.00/24-6 e nº 001224-39.00/24-8 sobre os Projetos da Verba de Segurança no Trânsito; e
- d) Proc. SEI nº 001319-39.00/23-0, sobre a primeira revisão tarifária ordinária.

Por fim, recomendamos, ao Conselho Superior da Agência, o acolhimento do presente cálculo tarifário revisional e a consequente implantação das seis tabelas tarifárias acima expostas, produzindo efeitos a partir de 1º de fevereiro de 2025.

É a Informação.

Sérgio Alexandre Ramos González  
Especialista em Regulação - Economista  
I. F. nº 2908239/02

<sup>1</sup> Cumprir esclarecer que as tarifas técnicas expostas no Quadro 3 servem mais bem à título de ilustração, pois a equação de cálculo descrita na subcláusula 18.4.3 deve adotar as tarifas originais oferecidas no certame licitatório como a base de referência para a atualização, e não as tarifas calculadas na revisão anterior, conforme critério estabelecido no Anexo 12.

<sup>2</sup> Conforme sustenta a Informação nº 01/2025 - DTM (Doc. SEI nº 0474254), em expediente relacionado a este.



Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Alexandre Ramos González, Especialista em Regulação**, em 17/01/2025, às 11:41, conforme Medida Provisória nº 2.200-2/2001.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.agergs.rs.gov.br/processos/verifica.php> informando o código verificador **0475973** e o código CRC **B8FA9C71**.