



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Município de Petrópolis/RJ

Ref.: IC n.º 1.30.007.000320/2025-71

MEMÓRIA DE REUNIÃO

No dia 09/12/2025, às 14:00 horas, reuniram-se na Procuradoria da República no Município de Petrópolis, no interesse do IC n.º 1.30.007.000320/2025-71, pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**: a Doutora LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA, Procuradora da República, assessorada pelos servidores GISELE DE OLIVEIRA, Assessora-Chefe do Gabinete do 3º Ofício da PRM Petrópolis e EVANDRO DA SILVA BITTENCOURT, Analista do Apoio Jurídico e BARBARA DE JESUS COSTA FERREIRA, Técnica do MPU/Administração; **pelo MUNICÍPIO DE PETRÓPOLIS**: o Excelentíssimo Senhor, HINGO HAMMES, Prefeito de Petrópolis, o Senhor LUCIANO MOREIRA, Diretor-Presidente da CPTRANS, a Senhora ROSÂNGELA STUMPF, Secretária-Chefe do Gabinete e a Senhora SAMMIRYS FREDERICO BRANDÃO, assessora; pela **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**: o Senhor NILSON CORREA GONZE, Coordenador de Estudos e Projetos de Rodovias 3; pelo **GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL HUGO LEAL**: o Senhor FELIPPE AUGUSTO ROCHA CÂMARA e o Senhor FERNANDO SIMÃO, Assessores Legislativos; pela **CÂMARA DOS DIRIGENTES LOJISTAS DE PETRÓPOLIS-CDL**: o Senhor ABRAHÃO JORGE THEES BAILUNE.

Registre-se que participaram por meio de videoconferência, pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**: os servidores JOSÉ JORGE JUNIOR GABRIEL, Supervisor da SUPCE/SPPEA, EDNALDO MORENO GÓIS SOBRINHO, Analista do MPU/Perito em Economia, ANA QUITÉRIA NUNES MARTINS, Analista do MPU/Perita em Economia e WLADIMIR FERREIRA DE SOUZA, Analista do MPU/Perito em Economia; pela **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**: os servidores RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA, Coordenador de Gestão Econômico-Financeira, STÉPHANE LOUIS GEORGES QUABAUD, Gerente de Estudos e Projetos de

Rodovias e ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO, Gerente de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária e pelo **TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU**; os servidores LAURA ÁVILA BERLINCK, Auditora-Chefe da Unidade de Auditoria de Rodovia e Aviação, ANDERSON CUNHA RAEL, Coordenador de Ações de Controle da AudRodoviaAviação e ADRIANO CAVALCANTI MUNDIM, Diretor da AudRodoviaAviação.

Inicialmente, a Procuradora da República, Doutora **LUCIANA GADELHA** destacou que o objetivo da reunião era abordar o valor da tarifa de pedágio da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, ocorrido em 04/11/2025, após o início das operações da nova concessionária Elovias S.A, destacando que o Ministério Público Federal instaurou inquérito civil sobre o assunto, com o intuito de explicitar à sociedade civil os componentes e o cálculo da referida tarifa, bem como os aspectos que foram considerados pelos órgãos competentes para o respectivo reajuste. Ademais, explicou que interessa também compreender os fatores que podem, no transcurso da concessão, ensejar a redução ou a reclassificação tarifária.

Destacou ainda que, no dia 28/11/2025, o Ministério Público Federal realizou reunião com a nova concessionária Elovias S.A., bem como com órgãos e entidades da sociedade civil interessados, para tratar sobre o "Plano de 100 dias" e o cumprimento, pela concessionária, dos serviços de conservação da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, oportunidade em que foi esclarecido que as intervenções foram iniciadas nas proximidades da cidade de Juiz de Fora e na região metropolitana, em Duque de Caxias. Neste sentido, destacou que o *Parquet* segue acompanhando o cumprimento do Programa de Exploração de Rodovia - PER, bem como os parâmetros de desempenho que estão previstos no contrato de concessão.

Expôs, ademais, que no interesse do IC n.º 1.30.007.000320/2025-71, o Ministério Público Federal oficiou à ANTT, bem como à INFRA S.A., responsável pelos estudos de viabilidade da concessão e, a partir das respostas encaminhadas, foi possível observar que a modelagem econômico-financeira do contrato de concessão da Rodovia BR 040/495 JF-RJ não foi submetida à avaliação da sociedade civil. Isto porque quando da realização de audiência pública pela ANTT em 2021, o valor estimado para a tarifa de pedágio era de de R\$ 0,1368/km, sendo que no edital da concessão publicado em janeiro de 2025 tal valor foi majorado para R\$ 0,35513/km, reduzido para R\$ 0,30541 após o desconto de 14% ofertado pelo consórcio vencedor Nova Estrada Real, que constituiu a empresa Elovias SA; verifica-se que houve um incremento de mais de 150 % no valor da tarifa de pedágio sem qualquer consulta prévia à sociedade civil impactada; ademais, em 2021, não foi realizada audiência pública pela ANTT na cidade de Petrópolis/RJ. Ademais, a decisão do Ministério dos Transportes de cisão da concessão entre os trechos Belo Horizonte - Rio de Janeiro, para Belo

Horizonte - Juiz de Fora e Juiz de Fora - Rio de Janeiro, supostamente com o objetivo de permitir a antecipação da realização das obras previstas na região metropolitana de Belo Horizonte e de Serra de Petrópolis acarretou a redução na tarifa de pedágio cobrada na concessão Belo Horizonte - Juiz de Fora, no valor atual de R\$ 0,15729/km, e no aumento do valor da tarifa de pedágio cobrada no trecho Juiz de Fora - Rio de Janeiro, previsto antes da cisão em R\$ 0,19471/km (conforma Acórdão TCU n.º 752/2023) e majorado para R\$ 0,35513/km; tal cisão da concessão, apesar de seus efeitos no valor da tarifa de pedágio, não foi submetida à audiência pública. Mencionou-se, ademais, dentro da modelagem econômico financeira do contrato de concessão da BR 040-495-JF-RJ a isenção da tarifa de pedágio para motocicletas, a afetar a isonomia e justiça tarifárias. O MPF questionou, outrossim, a data base do reajuste da tarifa de pedágio, estabelecida em novembro de 2022, não obstante os estudos de viabilidade elaborados pela INFRA terem posteriormente majorado a OPEX (custos) e a OPEX (investimentos), no ano de 2024.

Enfatizou, outrossim, que o Ministério Público Federal reconhece tratar-se de uma concessão rodoviária complexa, com diversos fatores que impactam o valor da tarifa, tais como o vulto das obras previstas, a previsão de isenções e de descontos tarifários. Entretanto, frisou a importância de que tais aspectos e, especialmente a modelagem econômico-financeira do contrato, sejam debatidos com toda a sociedade civil, diretamente impactada por todas as mudanças promovidas com o início da nova concessão pública da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, o que, no seu entendimento, não ocorreu.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que alguns fatores presentes no contrato de concessão são questões de política pública previamente definidas, neste caso, pelo Ministério dos Transportes e que são seguidas pela ANTT, sendo elas: a isenção tarifária concedida aos motociclistas, bem como a divisão dos trechos de concessão. Outro ponto destacado é que a ANTT é um órgão que foi criado há quase 24 anos e vem, ao longo das etapas do Programa de Concessões de Rodovias Federais, evoluindo no que diz respeito à modelagem econômico-financeira e ao funcionamento dos contratos de concessão administrativa, havendo, atualmente, diversos recursos que permitem o equilíbrio entre a implementação das políticas públicas almejadas (obras de melhorias, investimentos e atendimentos) e os aspectos que atendam aos interesses do mercado, pois de nada adiantaria ter-se um excelente projeto de concessão administrativa sem que houvesse empresas interessadas. Neste sentido, esclarece que há uma série de instrumentos previstos no atual contrato de concessão da Rodovia BR 040/495 JF-RJ que permitem uma gestão mais eficiente, evitando-se, desta forma, os problemas enfrentados com a concessão anterior.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, esclareceu que os estudos de viabilidade

do contrato, feitos pelo BNDES e INFRA S.A., são fundamentados em uma determinada data-base que é utilizada para o cálculo da tarifa-teto que será submetida à leilão. Posteriormente, faz-se necessária a atualização monetária deste valor para a data em que se iniciará a cobrança da tarifa. No presente caso, o período considerado para a mencionada atualização monetária foi de novembro de 2022 a setembro de 2025. Quanto a este último ponto, esclareceu que nos contratos de concessão administrativa da 5.^a etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais é de praxe utilizar-se, como referência de atualização monetária, o segundo mês anterior à data da efetiva cobrança.

Em seguida, o Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, iniciou uma apresentação com o objetivo de demonstrar como foi realizado o cálculo utilizado para a definição da tarifa de pedágio da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, cobrada pela nova concessionária Elovias S.A. a partir de 04/11/2025.^[1]

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, explicou que o Edital de Concessão foi publicado em janeiro de 2025 e que o respectivo leilão foi realizado em 30/04/2025. Esclareceu que o Edital de Concessão definiu a tarifa básica de pedágio no valor de R\$ 0.35513/KM (trinta e cinco mil, quinhentos e treze centésimos de milésimos de real por quilômetro), para a categoria 1 de veículos, sendo a data-base a correspondente a janeiro de 2023. Além disso, o edital estabeleceu como critério de julgamento para a proposta vencedora a oferta do *menor valor da tarifa de pedágio*. Neste sentido, a proposta vencedora foi a apresentada pelo Consórcio Nova Estrada Real, com um desconto de 14% sobre o valor da tarifa básica, resultando no valor de R\$ 0,30541/KM para trechos homogêneos de pista dupla.

Em seguida, o Exmo Prefeito de Petrópolis, Senhor **HINGO HAMMES**, indagou sobre como se chegou ao valor de R\$ R\$ 0.35513/KM, correspondente à tarifa básica de pedágio.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que o referido valor é baseado em projeto elaborado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON (órgão da ANTT) que contempla no cálculo tanto os investimentos (obras que serão implementadas) como os serviços que serão oferecidos (ambulâncias, guinchos e operação das praças de pedágio etc).

Ainda sobre o valor da tarifa básica de pedágio, o Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explica que para sua definição todas as precificações dos investimentos e serviços são lançados no Modelo Econômico-Financeiro - MEF (disponível no site da ANTT) e que os

preços dos serviços são definidos pelo Sistema de Custos e Orçamentos do DNIT.

O Exmo Prefeito de Petrópolis, Senhor **HINGO HAMMES**, indagou se a eventual existência de licença ambiental obtida pela antiga concessionária, bem como a possível não construção do túnel auxiliar poderiam reduzir o valor da tarifa de pedágio.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, esclareceu que no contrato de concessão estão previstos alguns fatores de equilíbrio (fatores D, E e A) e que, normalmente, o fator D é utilizado para redução da tarifa na hipótese de não entrega de obra prevista em determinado ano, não consistindo, no entanto, em medida de penalidade, mas de mecanismo de equilíbrio da tarifa. Explicou, ainda, que, quando uma obra não é entregue por negligência da concessionária, além do fator D para equilibrar o valor da tarifa, também lhe é aplicada a respectiva multa. Ademais, enfatizou que, para cada obra, há previsão contratual de um fator específico que pode influenciar no valor da tarifa de pedágio.

O Senhor **LUCIANO MOREIRA**, Diretor-Presidente da CPTRANS, indagou se em algum momento foi considerada a possibilidade de, por exemplo, reposicionar-se a praça de pedágio ou algum outro mecanismo que permitisse que o impacto econômico não fosse tão grande.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que com a implementação do sistema de *freeflow* já poderia haver uma redução do valor da tarifa, visto que, de fato, com este sistema há uma redução no custo operacional. Por outro lado, este mesmo sistema traz o problema do aumento da evasão do pedágio que, hoje, é de menos de 0,5% para cerca de quase 10%. Mencionou ainda o referido servidor que a implantação do *freeflow* na BR 040, no trecho da Baixada Fluminense, poderá ocasionar uma redução do valor da tarifa de pedágio, haja vista a expectativa de pagamento de pedágio pelos usuários da Rodovia BR 040 daquela localidade.

O Senhor **EDNALDO MORENO GÓIS SOBRINHO**, do MPF, ponderou que o primeiro estudo de viabilidade econômica da concessão foi realizado em fevereiro de 2022 e que, posteriormente, foram realizados diversos ajustes, com inclusive, algumas sugestões do TCU. Na sequência, foi realizado um segundo estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, feito em 2024, com a atualização de diversos aspectos, sendo este estudo considerado para a elaboração do Edital da Concessão. Assim, vários valores foram atualizados do primeiro estudo (2022) para o segundo estudo (2024). Neste sentido, indagou porque a data-base se manteve em janeiro de 2023.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que essa atualização do orçamento de custos dos serviços e das obras na concessão não se dá de forma rápida, já que se trata de um processo complexo e, por este motivo, adota-se uma data-base, fazendo-se os respectivos reajustes pelo índice do IPCA.

O Senhor **JOSÉ JORGE JUNIOR GABRIEL**, do MPF, questionou se existe norma regulamentando a atualização dos valores pelo índice IPCA ou se outros índices podem ser aplicados eventualmente.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que todos os reajustes, na verdade, são atualização monetária em relação à inflação e que esta é feita pelo índice IPCA. Explicou, ademais, que na primeira etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais havia uma fórmula paramétrica que resultava num reajuste diferente, mas que, posteriormente, restou consolidado que todas as concessões atuais terão seus valores reajustados pelo índice IPCA.

A Doutora **LUCIANA GADELHA**, por sua vez, indagou se a atualização do *capex* (investimentos) e do *opex* (custos) realizada nos estudos de viabilidade elaborados pela INFRA em 2024 corresponderia à atualização do orçamento, não sendo necessários novos reajustes subsequentes da tarifa de pedágio.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT explicou que a atualização dos estudos é feita em função do tipo de obras e serviços que estão sendo feitos/prestados. Portanto, quando se fala em atualização nem sempre se está falando somente de correção monetária do seu valor, mas, na maioria das vezes, do escopo do estudo (dos itens previstos na planilha de serviços e de investimentos) e não do valor financeiro de cada obra.

O Senhor **EDNALDO MORENO GÓIS SOBRINHO**, do MPF, indagou sobre o motivo pelo qual o índice escolhido para o reajuste da tarifa de pedágio foi o disponível no mês de novembro de 2022 e não o de janeiro de 2023 que, de acordo com o contrato, é a data-base para atualização de todos os valores de obras e serviços nele previstos.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, esclareceu que há uma necessidade de disponibilidade dos índices que serão utilizados e, neste sentido, a reunião que aprovou o reajuste aconteceu em outubro de 2025, momento em que apenas o IPCA de setembro de

2025 estava disponível. Em função disso é que o contrato de concessão prevê que os índices a serem utilizados serão o de dois meses anteriores à data da efetivação do reajuste e o de dois meses anteriores à data-base, ou seja, o cálculo levado a efeito para atualização da tarifa de pedágio considerou o IPCA de novembro de 2022 e o IPCA de setembro de 2025.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que o primeiro reajuste ocorre na data de abertura da praça de pedágio e que tal data não é conhecida no momento em que é feito o leilão. Sendo assim, a regra de todos os contratos é trabalhar com uma margem de segurança de dois meses anteriores à data-base. Portanto, o custo real da rodovia foi calculado com base nos valores de janeiro de 2023 e a atualização desses valores retroage para dois meses anteriores a essa data-base, ou seja, novembro de 2022. Ademais, explicou que no momento em que forem implementadas as revisões tarifárias anuais o lapso temporal a ser considerado será sempre de 12 meses.

A Doutora **LUCIANA GADELHA** questionou sobre como será feito o reajuste da tarifa de pedágio por ocasião da revisão ordinária em maio de 2027.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que para a revisão ordinária da tarifa será utilizado o índice de dois meses anteriores à data da revisão, ou seja, aquele disponível em março de 2027 e o de dois meses anteriores à data do último reajuste, ou seja, setembro de 2025.

O Senhor **STÉPHANE LOUIS GEORGES QUABAUD**, da ANTT, por sua vez, enfatizou que a necessidade de utilização do IPCA de setembro de 2025, para atualização da tarifa de pedágio, deu-se em razão da indisponibilidade dos dados da inflação de outubro e novembro de 2025 no momento da autorização do reajuste. Salientou que, de fato, o ideal seria trabalhar com o período de janeiro de 2023 a novembro de 2025. Entretanto, como foi necessário antecipar dois meses (setembro de 2025), fez-se necessário antecipar também dois meses da data-base (novembro de 2022).

Dando continuidade à sua explicação, o Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, apresentou a todos a fórmula utilizada para o cálculo da tarifa de pedágio, qual seja: $TP = TCP \times TBP \times (1+FRT) \times IRT \times (1-D) + (FCM \times IRT) + C$, sendo: "TP"= Tarifa de Pedágio calculada em reais; "TCP" = Trecho de Cobertura de Praça; "TBP" = Tarifa Básica de Pedágio; "FRT" = Fator de Reclassificação Tarifária; "IRT" = Índice de Reajustamento Tarifário; "D" = Desconto de Reequilíbrio; "FCM" = Fluxo de Caixa Marginal e "C" =

Redutor ou Incrementador da Tarifa de Pedágio.^[2]

Sobre o "IRT" esclareceu o Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, que se trata apenas de uma atualização da moeda (assim como, por exemplo, os salários dos trabalhadores são atualizados pela inflação), não consistindo, portanto, em nenhum ganho para a concessionária, mas apenas atualização da perda monetária ao longo do tempo e, por este motivo, há previsão contratual de reajuste anual da tarifa de pedágio. Desta forma, o reajuste de 1,14374 foi calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2022 e setembro de 2025. Considerou-se o número-índice do IPCA de novembro de 2022 (6.434,20) — dois meses anteriores à data-base do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) — e o número índice do IPCA de setembro de 2025 (7.359,06), correspondente a dois meses antes da data-base prevista para o reajuste, em razão do início da cobrança de pedágio em novembro de 2025, aplicando-se a seguinte fórmula contratual: $IRT = IPCA_i / IPCA_o = 7.359,06/6.434,20 = 1,14374$.

Com relação à atualização monetária da tarifa de pedágio, que será feita por ocasião da revisão ordinária em maio de 2027, o Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que será utilizado o número índice de março de 2027 (dois meses anteriores à data em que o reajuste será efetivado, ou seja, maio/2027) dividido pelo número índice de setembro de 2025 (dois meses anteriores ao último reajuste, ou seja, novembro de 2025).

A Senhora **ANA QUITÉRIA NUNES MARTINS**, do MPF, ponderou que não verifica nenhum problema quanto ao reajuste da tarifa pelo IPCA e que, pela fórmula apresentada, é possível compreender como foi realizado o cálculo da tarifa de pedágio. No entanto, manifestou preocupação quanto ao usuário da rodovia, visto que para este é bastante difícil compreender as razões que ensejaram um aumento tão drástico da noite para o dia. Neste sentido, indagou à ANTT se houve de sua parte alguma preocupação em esclarecer aos usuários da rodovia as razões de tal reajuste.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, esclareceu que todas as informações relacionadas à concessão da Rodovia BR 040/495 JF-RJ estão disponíveis no site da ANTT e que todos os seus servidores se mantêm à disposição da sociedade para esclarecer qualquer dúvida.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, ponderou, ademais, que diferentemente da prestação do serviço de energia elétrica, em que é instalado um medidor na casa de cada

usuário, podendo este ter o controle de seu consumo, o mesmo não ocorre numa concessão administrativa de rodovia. Neste caso, o que se faz é dividir todas as obras feitas por todo o período de concessão. Além disso, todo o custo dos serviços que serão prestados durante todo o período de concessão são divididos por todos os usuários que passam pela rodovia na proporção dos eixos que estão sendo colocados. Esclareceu ainda que a tarifa de pedágio é o resultado de todo este processo, de todo esse conjunto de benefícios, de obras que estão sendo previstas no contrato.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, ainda esclareceu que o incremento no valor da Tarifa de Pedágio dar-se-á pela conclusão do conjunto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, com base nos seguintes percentuais incrementais: 6% (Serra - Lote 1); 6% (Serra - Lote 2); 3% (Serra - Lotes 3 e 4) e 5% (Região Metropolitana RJ - Lote 1). Esclareceu também que à medida em que as obras forem concluídas, a Reclassificação Tarifária implicará na adição de Fator de Reclassificação Tarifária (FRT), de acordo com a entrega realizada, na fórmula da Tarifa de Pedágio, sendo que até sua autorização pela ANTT, o FRT será igual a 0,0 (zero). Com relação ao desconto de reequilíbrio, explicou que nesse reajuste inicial foi zero, mas a partir de cada revisão ordinária da tarifa os fiscais da ANTT verificam, de acordo com o Programa de Exploração da Rodovia, quais obras foram efetivamente realizadas. Na hipótese de alguma obra não ser entregue, é aplicado um desconto percentual sobre a tarifa de pedágio (Fator D).

Quanto Fator C, esclareceu o Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, que a partir do primeiro dia da concessão o contrato já começa a ficar desequilibrado, seja a favor ou contra a concessionária, sendo este o motivo que enseja as revisões tarifárias anuais, podendo ser aplicados vários eventos para o seu reequilíbrio. Explicou também que os arredondamentos do valor da tarifa, bem como as verbas de segurança no trânsito que estão embutidos no valor da tarifa são devolvidos caso não sejam utilizados pela concessionária. No que se refere ao fluxo de caixa marginal, este somente é aberto quando há obras e serviços não previstos no contrato original, sendo hoje correspondente a zero.

Em seguida, a Doutora **LUCIANA GADELHA** indagou sobre se o ganho de eficiência na prestação dos serviços pela concessionária poderia impactar no valor da tarifa de pedágio.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, explicou que, no Brasil, tal modelo não é adotado nos contratos de concessão, correspondendo o ganho de eficiência, a princípio, em lucro para a concessionária.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, aduziu que uma servidora da ANTT, em seu doutorado, estudou sobre a aplicação nos contratos de concessão do ganho de eficiência (Fator X), mas que tal fator X não foi incluído no presente contrato de concessão nem em outros pela ANTT, por dificuldades práticas na sua implementação e ante a falta de parâmetros objetivos para mensurar o ganho de eficiência por parte da concessionária. Por outro lado, esclareceu o Senhor **NILSON CORREA GONZE** que o ganho de eficiência por uma redução comprovada de um custo pode impactar o valor da tarifa por meio do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A Doutora **LUCIANA GADELHA** perguntou se o reajuste da tarifa de pedágio, por ocasião da nova concessão da BR 040/495-JF -RJ, causou eventual redução no volume de tráfego de veículos que transitam pelas praças de pedágio.

O Senhor **RODRIGO MARQUES DE OLIVEIRA**, da ANTT, observou que o projeto da concessão levou em consideração uma projeção de tráfego na rodovia e que variações nessa projeção podem acarretar um aumento ou uma redução do valor da tarifa.

Em complemento, o Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, esclareceu que no contrato assinado com a Elovias S.A. há previsão de compartilhamento de risco de tráfego, sendo 50% para a concessionária e 50% para o poder concedente, com a relação do tráfego anual para cada uma das praças. No caso em questão, foi prevista uma banda de 10%. Portanto, se o tráfego for inferior a este percentual, o que será reequilibrado no futuro é o correspondente a 50% dessa diferença. Da mesma forma, se o tráfego aumentar muito acima desse patamar, o que será reequilibrado, a favor do usuário, é o percentual de 50% dessa diferença. Ademais, explicou que a definição desses valores teve como referência o comportamento do tráfego na rodovia dos últimos vinte e cinco anos e que as empresas interessadas na concessão avaliam essas regras e as consideram em suas propostas.

O Senhor **LUCIANO MOREIRA**, Diretor-Presidente da CPTRANS, indagou se no contrato existe a previsão de aplicação do fator A sobre o valor da tarifa, em caso de antecipação de obras pela concessionária e se, inversamente, a entrega destas em momento futuro (por exemplo, os vinte e seis viadutos previstos) implicaria numa redução gradual da tarifa. Além disso, questionou se existe algum mecanismo previsto pela ANTT para que o Município de Petrópolis seja consultado na hipótese de obras entregues pela concessionária que beneficiem apenas outros municípios como, por exemplo, na concessão anterior, a construção de diversas passarelas no Município de Duque de Caxias que resultou num aumento tarifário para todos os usuários, mas que beneficiou apenas os moradores desta região.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, disse que no contrato atual há previsão de três fatores que podem impactar o valor da tarifa, sendo: o "Fator D", correspondente a atrasos na execução ou mesmo inexecução de alguma obra prevista; o "Fator A", relacionado à antecipação de alguma obra e o "Fator E", correspondente ao "estoque de melhoria", permitindo que uma obra necessária para a melhoria da rodovia, mas que originariamente não estava prevista no contrato, possa ser realizada sem a necessidade de rediscussão do orçamento, bastando apenas aplicar o referido fator sobre o valor da tarifa. Ademais, esclareceu que também há previsão de constituição do GPT - Grupo Paritário de Trabalho, que deverá ser formado pela ANTT, pela Elovias S.A. e pela sociedade civil representada, com reuniões periódicas, nas quais todos os pontos mencionados poderão ser discutidos.

Na sequência, a Doutora **LUCIANA GADELHA** passou a palavra para a Senhora **LAURA ÁVILA BERLINCK**, do TCU, para que pudesse tecer suas considerações.

A Senhora **LAURA ÁVILA BERLINCK**, do TCU, parabenizou a iniciativa do Ministério Público Federal em promover o diálogo entre os órgãos competentes e a sociedade civil acerca dos aspectos que envolvem a nova concessão da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, enfatizando a importância de publicizar os direitos dos usuários, bem com as obrigações da concessionária. Esclareceu que o Tribunal de Contas da União também caminha no sentido de tornar cada vez mais transparente todos os aspectos envolvidos na nova concessão, não somente fiscalizando para que haja a disponibilização dos dados relativos no site da ANTT, mas também por meio do diálogo com a sociedade, ajudando-a a compreender todas as obrigações da concessionária.

Em seguida, o Senhor **ANDERSON CUNHA RAEL**, do TCU, esclareceu que foram feitas, junto ao tribunal, três representações referentes ao valor da tarifa de pedágio da Rodovia BR 040/495 JF-RJ, após o início das operações da nova concessionária Elovias S.A., sendo uma feita pelo Deputado Federal Hugo Leal, outra por um vereador do Município de Areal e outra por um deputado estadual. Destacou que o Ministério Público Federal encaminhou ao tribunal os esclarecimentos fornecidos pela ANTT sobre o assunto para que fossem juntados à primeira representação. Esclareceu, ainda, que a análise feita pelo tribunal sobre o mérito das representações foi realizada de forma técnica, com base no que estava previsto no edital do leilão e teve como escopo a verificação do cálculo efetuado para a definição do valor da tarifa de pedágio. Esclareceu que, nos termos contratuais, a tarifa inicial é calculada com base no "IRT" e que este, por sua vez, é calculado a partir de novembro de 2022, ou seja, dois meses antes da data-base dos estudos. A data-base é a que foi utilizada na modelagem econômico-

financeira (os valores dos insumos, os valores dos salários, os valores dos equipamentos, todos calculados a preços de janeiro de 2023). Disse, ademais, que para fins de reajuste do valor da tarifa, faz-se necessária a utilização de índice previamente consolidado e, por este motivo, foi utilizado o mês de setembro de 2025 (dois meses antes da data do reajuste). Como houve a antecipação de dois meses, fez-se necessária a antecipação de dois meses antes da data-base, ou seja, novembro de 2022. Outro ponto destacado é que o reajuste é feito pelo IPCA que, por sua vez, é calculado pelo IBGE. Destacou, uma vez mais, que o papel do TCU foi conferir, com base nos dispositivos contratuais, como foi efetuado o cálculo da tarifa de pedágio, sem prejuízo de que, futuramente, possam ser discutidos eventuais mecanismos para que a prestação desse serviço possa se dar da forma mais módica possível à sociedade.

A Senhora **LAURA ÁVILA BERLINCK**, do TCU, esclareceu que em sua avaliação o ponto de maior atenção em relação à tarifa de pedágio diz respeito às obras de conclusão do túnel na Subida da Serra de Petrópolis, para a qual há compartilhamento de risco entre a concessionária e Poder Público. Disse que o órgão encontra-se à disposição de todos, inclusive dos peritos do Ministério Público Federal, para esclarecer quaisquer dúvidas.

A Senhora **ANA QUITÉRIA NUNES MARTINS**, do MPF, disse que as explicações fornecidas pela ANTT foram satisfatórias, observando que, embora a agência tenha disponibilizado, em seu site, os documentos relativos ao assunto, faz-se necessário que estes sejam traduzidos em linguagem mais acessível à sociedade, já que são compostos de terminologia bastante técnica e complexa e, portanto, de difícil compreensão ao usuário.

O Exmo Senhor **HINGO HAMMES**, Prefeito de Petrópolis, indagou sobre a isenção conferida a motociclistas, considerando que haverá, em decorrência dessa, um estímulo para que mais condutores trafeguem pela rodovia, aumentando, conseqüentemente, os gastos com saúde suportados pelos municípios em razão de eventual incremento nas ocorrências de acidentes.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que a isenção mencionada se trata de uma questão de política pública, definida no governo anterior, pelo Ministério de Infraestrutura, e mantida no atual governo, sendo a principal justificativa o fato de que o dano ao pavimento, provocado por uma motocicleta, é quase zero.

A Doutora **LUCIANA GADELHA** perguntou sobre os impactos da reforma tributária sobre o valor da tarifa de pedágio na nova concessão da BR 040/495-JF -RJ.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que pode acarretar eventualmente na majoração da tarifa de pedágio em caso de comprovado aumento da carga tributária suportada pela concessionária.

A Doutora **LUCIANA GADELHA** perguntou sobre a possibilidade de receitas extraordinárias e complementares cobradas pela concessionária acarretarem em uma redução no valor da tarifa de pedágio.

O Senhor **NILSON CORREA GONZE**, da ANTT, explicou que existe no contrato a possibilidade de a concessionária cobrar receitas complementares e extraordinárias, decorrentes, por exemplo, da exploração de sua faixa de domínio ou de outdoors; entretanto, mencionou dificuldades da ANTT quanto à fiscalização das empresas contratadas pela concessionária para a percepção dessas receitas.

O Senhor **ABRAHÃO JORGE THEES BAILUNE**, da CDL, indagou sobre a que conclusão concreta foi possível chegar através da reunião realizada.

A Doutora **LUCIANA GADELHA** esclareceu que o objetivo da reunião foi reunir o máximo de informações no sentido de esclarecer todos os aspectos que foram considerados na definição do cálculo do valor da tarifa de pedágio. Neste sentido, considerou importante tanto a análise técnica realizada pelo TCU, bem como aquela promovida pelos peritos do Ministério Público Federal que resultou na elaboração de dois laudos técnicos sobre o assunto. Além disso, observou que a apresentação promovida pelo Senhor Rodrigo, bem como as explicações fornecidas pelo Senhor Nilson, ambos servidores da ANTT, esclareceram muitos aspectos que envolvem o cálculo do valor da tarifa de pedágio da Rodovia BR 040/495 JF-RJ. Ademais, esclareceu que o objetivo da audiência pública, que será realizada no dia 18/12/2025, será promover um diálogo entre ANTT, a concessionária Elovias S.A. e a sociedade civil, levando ao seu conhecimento, em linguagem acessível, os principais aspectos relacionados à nova concessão pública da Rodovia BR 040/495 JF-RJ (valor da tarifa, obras previstas etc.).

A Doutora **LUCIANA GADELHA** destacou, uma vez mais, que em seu entendimento a modelagem econômico-financeira deveria ter sido discutida com a sociedade civil, ressaltando que a própria publicidade do reajuste da tarifa não se deu de maneira adequada.

Ao final, a Doutora **LUCIANA GADELHA** agradeceu a presença de todos, renovando o convite para participação da audiência pública que será realizada no dia 18/12/2025, às 13h30, na Unifase/Petrópolis.

A presente memória vai assinada pela Excelentíssima Procuradora da República, **LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA**, pelo Senhor **EVANDRO DA SILVA BITTENCOURT**, Analista do Apoio Jurídico, pela Sra **BARBARA DE JESUS COSTA FERREIRA**, Técnica do MPU/Administração e, por mim, **GISELE DE OLIVEIRA**, Assessora-Chefe do Gabinete do 3º Ofício da PRM Petrópolis, que a redigi.

Petrópolis/RJ, 12 de dezembro de 2025.

LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA
PROCURADORA DA REPÚBLICA

BARBARA DE JESUS COSTA FERREIRA **EVANDRO DA SILVA BITTENCOURT**
TÉCNICA DO MPU/ADMINISTRAÇÃO ANALISTA DO APOIO JURÍDICO

GISELE DE OLIVEIRA
ASSESSORA-CHEFE DO GAB3

Notas

1. ^ A referida apresentação foi juntada aos autos em epígrafe.
2. ^ A referida apresentação foi juntada aos autos em epígrafe.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PRM-PTP-RJ-00011358/2025 ATA**

.....
Signatário(a): **GISELE DE OLIVEIRA**

Data e Hora: **17/12/2025 21:12:12**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **BARBARA DE JESUS COSTA FERREIRA**

Data e Hora: **17/12/2025 21:13:18**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA**

Data e Hora: **18/12/2025 11:55:40**

Assinado com login e senha

.....
Signatário(a): **EVANDRO DA SILVA BITTENCOURT**

Data e Hora: **18/12/2025 12:26:39**

Assinado com login e senha

.....
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6ff6f97a.f0be8213.3b114a13.19a29b8d