



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

NOTA TÉCNICA Nº 26 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 9 de março de 2015.

Referência: Processo nº 50500.003405/2015-21

Interessado: MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

Assunto: Reajuste e 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - do Contrato de Concessão da Rodovia BR-050/GO/MG – trecho do entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) até a divisa dos estados de MG e SP - explorado pela MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste, com data de vigência contratual prevista para março de 2015 (mês previsto para início da cobrança de pedágio), e da concomitante 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento ao disposto no Contrato de Concessão relativo ao Edital 001/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

2. A referida Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento à proposta de revisão da TBP encaminhada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09.01.2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29.01.2015, que integra o processo nº 50500.162388/2014-82, e ao disposto nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e 4.075/2013.

2 JUSTIFICATIVA

3. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 3000, de 28 de janeiro de 2009.

3 HISTÓRICO DA CONCESSÃO

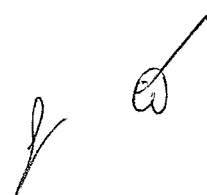
4. Em 18.09.2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT - realizou, na BM&FBOVESPA, leilão do Edital de Concessão nº 001/2013, referente à concessão para exploração da rodovia BR-050/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 001/2013

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-050/GO/MG	Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) até a divisa dos estados de MG e SP	436,6 km

5. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica - EVTE, representando a tarifa quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a maio de 2012, foi de R\$ 0,07870 (sete mil oitocentos e setenta centésimos de milésimos de real).

6. Para o edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) propostas (vide quadro 2). Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):



Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 001/2013:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Consórcio Planalto	R\$ 0,04534	42,38%
2	Triunfo Participações e Investimentos S.A	R\$ 0,04959	36,98%
3	Consórcio Verdemar	R\$ 0,05065	35,64%
4	Consórcio Rodovia do Sertão	R\$ 0,05073	35,54%
5	Consórcio Queiróz Galvão S/A	R\$ 0,05149	34,57%
6	Consórcio INVEPAR – Odebrecht – Transport	R\$ 0,05998	23,78%
7	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 0,06800	13,59%
8	Arteris S/A	R\$ 0,07469	5,09%

7. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-050/GO/MG foi o Consórcio Planalto, com lance de R\$ 0,04534 (quatro mil, quinhentos e trinta e quatro centésimos de milésimos de real), para a tarifa quilométrica.

8. Em 23.09.2013, a Comissão de Outorga consignou o resultado do julgamento dos documentos de qualificação apresentados pela proponente primeira colocada, conforme consta na Ata de Julgamento dos Documentos de Qualificação da Proponente Primeira Colocada no Leilão do Edital de Concessão nº 001/2013.

9. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A., que, em 05.12.2013, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2013.



10. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 0,04534, referenciada a maio de 2012.

11. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 08.01.2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS APLICÁVEIS AO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO

12. A subcláusula 18.1 do Contrato de Concessão dispõe sobre o início da cobrança de pedágio, conforme transcrito abaixo:

“18.1 Início da Cobrança

18.1.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.

(i) A conclusão dos Trabalhos Iniciais de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.

(ii) A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no PER e neste Contrato será atestada na forma prevista nas subcláusulas 10.3.1 (i) e 10.3.1 (ii),

mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.

(iii) A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela ANTT em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.

18.1.2 Após atendido o exposto na subcláusula 18.1.1 a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias, a resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio para as praças de pedágio indicadas pela Concessionária.

18.1.3 Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 18.1.1 não atenderem ao estabelecido no PER elou apresentaram vícios, defeitos ou incorreções, a ANTT notificará a Concessionária, indicando as exigências a serem cumpridas e prazo compatível para sua execução.

18.1.4 A Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse período, a Concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

18.1.5 Se cumpridas as exigências, a cobrança da Tarifa de Pedágio poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no PER, ficando a Concessionária com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias."

4.1 Atendimento das Condições Prévias à Cobrança de Pedágio

13. Com relação às condições prévias à cobrança de pedágio listadas na subcláusula 18.1.1 do contrato de concessão, a GEINV, a GEFOR e a SUINF informaram que elas foram cumpridas, com base nos documentos comprobatórios discriminados a seguir:



CONDIÇÃO	DOCUMENTO	PROCESSO
Conclusão dos trabalhos iniciais	Solicitação prévia da concessionária Termo de vistoria emitido pela ANTT (até 30 dias do recebimento da solicitação)	50500.075413/2014-99 Vide folha 166. Vide folhas 381 e 391.
Implantação de 10% da extensão total das obras de duplicação previstas no PER	Solicitação prévia da concessionária Termo de vistoria emitido pela ANTT (até 30 dias do recebimento da solicitação)	50500.024042/2015-68 Vide folha 2. Vide folhas 6 e 29.
Implantação de Praça de Pedágio	Solicitação prévia da concessionária Termo de vistoria emitido pela ANTT (até 30 dias do recebimento da solicitação) Requisição da concessionária para início da cobrança da tarifa de pedágio	50500.044139/2015-97 Vide folhas 2 e 3. Vide folhas 4 e 21. Vide folhas 2 e 3.
Integralização do Capital Social da Concessionária	Documento que comprova a integralização do capital	50500.075413/2014-99 Vide folhas 314 e 316.
Entrega do Programa de Redução de Acidentes	Documento comprobatório	50500.075413/2014-99 Vide folha 176.
Entrega do Cadastro de Passivo Ambiental	CD – item cadastro inicial da rodovia – volume 4	50500.075413/2014-99 Vide folha.415 e 417.




5 ANÁLISE

14. Tecidas as considerações preliminares, cujo intuito era apresentar informações gerais a respeito da concessão desde a licitação até a celebração do contrato, passa-se ao exame do objeto da presente nota técnica, a análise do reajuste e da 1ª Revisão Extraordinária.

5.1 Do Reajuste

15. O contrato de concessão estabelece na subcláusula 18.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - terá o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

5.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão do reajuste

16. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados em seu texto. Relativamente ao processo de reajuste, faz-se importante o entendimento e distinção entre os termos tratados nos subitens (xlv) e (xlvi) desta subcláusula e transcritos a seguir:

“(xlv) Tarifa Básica de Pedágio (TBP): equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 0,04534 (quatro mil, quinhentos e trinta e quatro centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na subcláusulas 18.4 e 18.5.

“(xlv) Tarifa de Pedágio (TP): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 18.3, para cada praça de pedágio.”

17. Vale ainda, transcrever o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:



“18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

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

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

$$\text{Tarifa de Pedágio}_i = \text{TCP} \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (\text{IRT} - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do Contrato.

TCP: Trecho de Cobertura da Praça, de acordo com a seguinte tabela:

Multiplicadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça	
TCP ₁	86,30
TCP ₂	93,10
TCP ₃	70,60
TCP ₄	54,40
TCP ₅	76,90
TCP ₆	55,30

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na Proposta, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do Contrato.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do Contrato.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do Contrato.

IRT: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do Contrato.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do Contrato.

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

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

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

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

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fator C.

18.3.6 O valor da Tarifa de Pedágio será autorizado mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

18.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

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

5.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

18. Com base no valor do reajuste calculado no Relatório Técnico nº 13/2015/GEROR/SUINF (vide anexo), considerando o início da cobrança de pedágio em março de 2015, o IRT de caráter definitivo a ser utilizado no processo de reajuste em curso é de 1,19295.

19. Desta forma, o Reajuste indicou o percentual positivo de 19,29% (dezenove inteiros e vinte e nove centésimos por cento), correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período de março de 2012 a janeiro de 2015, com vista à recomposição tarifária.


9/27

20. Ressalta-se que este percentual de reajuste está condicionado ao início da cobrança do pedágio em março de 2015. Caso esse evento ocorra em mês posterior, será necessário recalcular o valor do reajuste, o que poderá ser feito em nota técnica complementar.

5.2 Da Revisão

21. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no edital, no contrato de concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

22. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

23. Visando calcular os efeitos da inclusão do investimento citado no item 1 desta nota técnica, foi considerada a proposta de revisão extraordinária apresentada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09.01.2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29.01.2015.

5.2.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à revisão da TBP

24. No que diz respeito à revisão tarifária, seguem transcritas as principais subcláusulas da cláusula 18 que trata da tarifa de pedágio.

"18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X."

(...)

“18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.”

“18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.”

25. A subcláusula 22.1, transcrita abaixo, descreve o cabimento da recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato.

“22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.”

26. A subcláusula 21.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

“21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

21.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;



21.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;

21.2.3 descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao Sistema Rodoviário prevista na cláusula 10.1.5;

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil a época de sua ocorrência;

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário;

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) a entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto a não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável a Concessionária;

21.2.9.1 presume-se como fato imputável a Concessionária, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior a mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente;

21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;

21.2.12 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados a manutenção e operação, transferidos a Concessionária na Data de Assunção;

21.2.13 alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

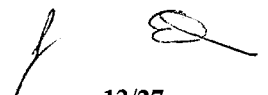
21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela Concessionária nas obras executadas pelo DNIT de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente;

21.2.17 OS custos necessários para implantação das Obras obrigatórias em Trechos Urbanos da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço que ultrapassem a extensão indicada no PER, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;



21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1;

21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias a execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato.”

27. A subcláusula 22.4.2 (ii) trata da hipótese da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dar por meio da elaboração de fluxo de caixa marginal.

“22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, tudo conforme a metodologia de aplicação do Fator D;

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica.”



28. A subcláusula 22.5 trata do fluxo de caixa marginal.

“22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.”

5.2.2 Da Revisão Ordinária da TBP

29. A análise da revisão ordinária da TBP não será feita nesta nota porque os fatores C e Q, de acordo com os anexos 6 e 7, respectivamente, do contrato de concessão, só começarão a ser aferidos a partir do início da cobrança da tarifa de pedágio.

30. Quanto ao fator X, segundo a subcláusula 18.4.5, ele terá valor igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão.

31. Com relação ao fator D, ele será aferido e aplicado na próxima revisão anual da TBP.

5.2.3 Da 1ª Revisão Extraordinária da TBP

32. Por meio da Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09.01.2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29.01.2015, a GEINV/SUINF encaminhou à GEROR a proposta de inclusão, no Fluxo de Caixa Marginal da concessionária, do investimento correspondente à implantação de retornos em nível, nos trechos em duplicação da BR-050/GO/MG. O valor do investimento está referenciado a junho de 2014.

33. Salienta-se, que a variação da TBP, devido à inserção do investimento, é relativa ao valor indicado na proposta de R\$ 0,04534 (quatro mil, quinhentos e trinta e quatro centésimos de milésimos de real), correspondente à tarifa quilométrica para a categoria 1 de veículos, referenciada a maio de 2012.

5.2.3.1. Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal e inserção da taxa de desconto

34. De acordo com a análise feita pelo Relatório Técnico nº 13/2015/GEROR/SUINF (vide anexo), foi adotada a taxa de desconto de 8,01%, para o investimento inserido no Fluxo de Caixa Marginal da 1ª Revisão Extraordinária.

5.2.3.2 Implantação de Retornos em Nível nos trechos de Duplicação Rodoviária

35. De acordo com a análise feita pelo Relatório Técnico nº 13/2015/GEROR/SUINF (vide anexo), foi incluído no Fluxo de Caixa Marginal, no 2º ano concessão, o investimento relativo à implantação de retornos em nível nos trechos em duplicação no montante de R\$ 18.785.578,91, referenciado a maio de 2012.

36. A inclusão do investimento no Fluxo de Caixa Marginal alterou a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04534 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 0,04594, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 1,33% (um inteiro e trinta e três centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

5.3 Atualização da TBP Revisada

37. Considerando o IRT de 1,19295 (janeiro/2015) e a TBP de R\$ 0,04594, resultante da 1ª Revisão Extraordinária apresentada no item anterior, a tarifa quilométrica reajustada é R\$ 0,05481, equivalente a uma variação de 20,88% (vinte inteiros e oitenta e oito centésimos por cento) sobre a TBP vencedora do leilão (R\$ 0,04534), antes da aplicação do critério de arredondamento.



38. Considerando as subcláusulas 18.3.3 e 18.3.4 do contrato de concessão, tem-se as seguintes Tarifas de Pedágio, para a categoria 1 de veículos, em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento:

- Praça 1 (TCP de 86,30): R\$ 4,72989 e R\$ 4,70;
- Praça 2 (TCP de 93,10): R\$ 5,10258 e R\$ 5,10;
- Praça 3 (TCP de 70,60): R\$ 3,86941 e R\$ 3,90;
- Praça 4 (TCP de 54,40): R\$ 2,98153 e R\$ 3,00;
- Praça 5 (TCP de 76,90): R\$ 4,21470 e R\$ 4,20;
- Praça 6 (TCP de 55,30): R\$ 3,03086 e R\$ 3,00.

39. As praças estarão aptas à cobrança na medida em que forem cumpridos os parâmetros técnicos necessários para início de sua operação.

5.4 Da Verificação da Adimplência Contratual da Concessionária

40. Em atendimento ao Memorando Circular nº 001/2015/GEROR/SUINF, de 20.02.2015, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) encaminhou o processo nº 50500.024042/2015-68, referente à implantação de 10% das obras de duplicação.

41. Visando responder ao Memorando Circular nº 001/2015/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se através do Memorando nº 045/2015/GEFOR/SUINF, de 27.02.2015, informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.



42. Por meio do memorando nº 228/2015/SUINF, de 25.02.2015, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) atestou junto a GEROR que, conforme demanda inscrita no Memorando Circular nº 001/2015/GEROR/SUINF, a Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A encontra-se regular no tocante aos aspectos econômico-financeiros.

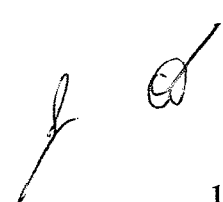
43. Quanto à Garantia de Execução Contratual, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovia (GEROR) conclui, por meio do Relatório Técnico nº 011/2014/GEROR/SUINF, de 27 de fevereiro de 2015, que a cobertura apresentada atende ao disposto no Contrato de Concessão e tem vigência até 20 de janeiro de 2016.

44. Sobre o Programa de Seguros contratado pela Concessionária, a GEROR, por meio do Relatório Técnico nº 011/2014/GEROR/SUINF, de 27 de fevereiro de 2015, conclui pela adimplência da concessionária em relação aos seguros contratados, que possuem vigência até 05 de dezembro de 2015.

45. Ademais, informamos que foi encaminhado ao Ministério da Fazenda o Ofício nº 412/2015/SUINF, de 19.02.2015, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17.05.2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares do reajuste e da revisão da TBP da Concessionária MGO.

5.5 Tabela de Tarifas

46. Considerando a Tarifa de Pedágio apresentada no item 5.3, seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a serem praticadas no Início da cobrança de pedágio nas 6 praças de pedágio.



Praça de Pedágio 1: Ipameri – BR-050/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,70
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	9,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,05
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	14,10
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	9,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	18,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	23,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	28,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,35
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-




Praça de Pedágio 2: Campo Alegre de Goiás – BR-050/GO

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,20
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	7,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	20,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	25,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	30,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,55
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

Praça de Pedágio 3: Araguari – BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	3,90
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	7,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	5,85
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	11,70
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	7,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	15,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	19,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	23,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	1,95
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-




Praça de Pedágio 4: Araguari – BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	3,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	4,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	6,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	12,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	15,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	18,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	1,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-



Praça de Pedágio 5: Uberaba – BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	4,20
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	8,40
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	6,30
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	12,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	8,40
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	16,80
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	21,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	25,20
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,10
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

Praça de Pedágio 6: Delta – BR-050/MG

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	3,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	4,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	6,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	12,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	15,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	18,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	1,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

6 CONCLUSÃO

47. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste e a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

48. Os efeitos da 1ª Revisão Extraordinária alteram a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04534 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 0,04594, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 1,33% (hum inteiro e trinta e três centésimos por cento).

49. Os efeitos do Reajuste alteram a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04594 para R\$ 0,05481, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP revisada de 19,29% (dezenove inteiros e vinte e nove centésimos por cento).

50. Os efeitos combinados do Reajuste e da 1ª Revisão Extraordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de 20,88% (vinte inteiros e oitenta e oito centésimos por cento), antes da aproximação.

51. Considerando o Trecho de Cobertura da Praça – TCP - de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio, para a categoria 1 de veículos, nas 6 praças de pedágio, antes e após a aplicação do critério de arredondamento:

- Praça 1 (TCP de 86,30): R\$ 4,72989 e R\$ 4,70;
- Praça 2 (TCP de 93,10): R\$ 5,10258 e R\$ 5,10;
- Praça 3 (TCP de 70,60): R\$ 3,86941 e R\$ 3,90;
- Praça 4 (TCP de 54,40): R\$ 2,98153 e R\$ 3,00;
- Praça 5 (TCP de 76,90): R\$ 4,21470 e R\$ 4,20;
- Praça 6 (TCP de 55,30): R\$ 3,03086 e R\$ 3,00.

52. As praças estarão aptas à cobrança na medida em que forem cumpridos os parâmetros técnicos necessários para início de sua operação.

53. Ressaltamos que o valor do reajuste constante desta Nota Técnica é válido somente para o início da cobrança de pedágio no mês de março de 2015. Caso ocorra em mês posterior, será necessária Nota Técnica complementar a esta para a atualização dos valores.

54. É importante salientar que, em conformidade com a subcláusula 18.1.1 do contrato de concessão, a cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no PER, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.

55. Sobre o assunto, informamos que os estudos realizados pela SUINF verificaram que as condições para início da cobrança da tarifa de pedágio listadas na subcláusula 18.1.1 foram atendidas pela Concessionária.

56. Outrossim, em conformidade com a subcláusula 18.1.4, a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 dias a contar da data de expedição da resolução autorizando o início da cobrança de pedágio para as praças de pedágio indicadas pela concessionária. Durante esse período, a Concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

57. Desta forma, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste e da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A., condicionados ao atendimento dos requisitos contratuais para o início da cobrança de pedágio.

ANEXO



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

RELATÓRIO TÉCNICO Nº 13 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 09 de março de 2015.

Referência: Processo nº 50500.003405/2015-21

Interessado: MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

Assunto: 1ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - do Contrato de Concessão da Rodovia BR-050/GO/MG – trecho do entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) até a divisa dos estados de MG e SP - explorado pela MGO Rodovias - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

1 OBJETO

1. O presente Relatório Técnico refere-se à análise do reajuste, com data de vigência contratual prevista para de março de 2015 (mês previsto para início da cobrança de pedágio), e da concomitante 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento ao disposto no Contrato de Concessão relativo ao Edital 001/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.

2. A referida Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento à proposta de revisão da TBP encaminhada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09.01.2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29.01.2015, que integra o processo nº 50500.162388/2014-82, e ao disposto nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e 4.075/2013.

2 ANÁLISE

2.1 Do Reajuste

3. O contrato de concessão estabelece na subcláusula 18.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - terá o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

2.1.1 Apuração do Reajuste pela ANTT

4. O valor do reajuste ora calculado neste relatório está condicionado ao início da cobrança do pedágio em março de 2015. Caso o início da cobrança ocorra em mês posterior, será necessário recalcular o valor do reajuste.

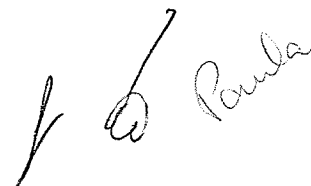
5. Considerando o início da cobrança de pedágio em março de 2015, e de acordo com o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e janeiro de 2015, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de janeiro de 2015 e de março de 2012, vide quadro 1.

Quadro 1: Projeção do IRT

Mês	IPCA
IPCA Mar/12 (apurado)	3.445,41
IPCA Jan/15 (apurado)	4.110,20

6. A partir dos números índices do IPCA, apurou-se o valor do IRT de caráter definitivo a ser utilizado no processo de reajuste em curso, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.110,20}{3.445,41} = 1,19295$$



7. Desta forma, o Reajuste indicou o percentual positivo de 19,29% (dezenove inteiros e vinte e nove centésimos por cento), correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período de março de 2012 a janeiro de 2015, com vista à recomposição tarifária.

2.2 Da Revisão

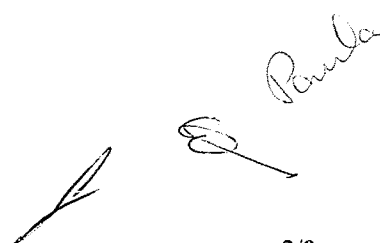
8. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no Edital, no Contrato de Concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

9. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

10. Visando calcular os efeitos da inclusão do investimento citado no item 1 deste relatório, foi considerada a proposta de revisão extraordinária apresentada pelas Notas Técnicas nº 003/2015/GEINV/SUINF e 008/2015/GEINV/SUINF.

2.2.1 Da Revisão Ordinária da TBP

11. A análise da revisão ordinária da TBP não será feita neste relatório porque os fatores Q, C, D, e X começarão a ser aplicados somente a partir da próxima revisão anual da TBP.





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

2.2.2 Da 1ª Revisão Extraordinária da TBP

12. Por meio das notas citadas no parágrafo 10 deste relatório, a GEINV/SUINF encaminhou à GEROR a proposta de inclusão, no Fluxo de Caixa Marginal da concessionária, do investimento correspondente à implantação de retornos em nível, nos trechos em duplicação da BR-050/GO/MG. O valor do investimento está referenciado a junho de 2014.

13. Salienta-se, que a variação da TBP, devido à inserção do investimento, é relativa ao valor da tarifa vencedora do leilão de R\$ 0,04534 (quatro mil, quinhentos e trinta e quatro centésimos de milésimos de real), correspondente à tarifa quilométrica para a categoria 1 de veículos, referenciada a maio de 2012.

2.2.2.1. Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal e inserção da taxa de desconto e do tráfego real

14. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução nº 4.339/20014, de 29/05/2014, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pela Resolução nº 4.296/2014, de 27/03/2014, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução 3.651/11, faz-se necessário definir a taxa de desconto que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) utilizado nesta revisão extraordinária.

15. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 3.651/11, a taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

16. De acordo com a Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento nos estágios de maturação definidos no Anexo V da Resolução nº

4.075/2013, a taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

17. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão, como pode ser observado no Quadro 2.

Quadro 2: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1 ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1 ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014.

18. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução 4.075/2013 e replicado no Quadro 3.

Quadro 3: WACC para cada estágio da concessão

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
6,57%	7,17%	8,01%

Fonte: Nota Técnica nº 039/GEROR/2013 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.296/2014).

19. Ainda de acordo com o Anexo V da Resolução 4.075/2013, para a inclusão de investimentos inferiores a R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

20. Considerando que o valor do investimento proposto pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF é de R\$ 21.582.143,40, referenciado a junho de 2014, e que seu valor a preços de abril de 2011 é de R\$ 17.987.682,10, ou

seja, inferior aos R\$ 20 milhões (vide quadro 4) citados no Anexo V da Resolução 4.075/2013, foi adotada a taxa de desconto de 8,01%, para o investimento inserido no Fluxo de Caixa Marginal da 1ª Revisão Extraordinária.

Quadro 4: Investimento inferior a R\$ 20 milhões

Item	Investimento Jun/2014	Investimento abril/2011	TIR
Dispositivo de Retorno (unifilar)	R\$ 21.582.143,40	R\$ 17.987.682,10	8,01%

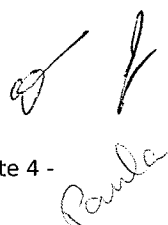
21. Com relação ao tráfego, como ainda não foi iniciada a cobrança de pedágio, não se tem o volume real de tráfego. Por isso, no FCM, foram utilizadas as projeções dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE para todo o período de concessão, disponíveis no sítio eletrônico da ANTT¹.

22. Após a apuração do tráfego real, este substituirá o tráfego projetado, considerado nesta revisão, em atendimento à Resolução 3.651/11, podendo, inclusive, ser revista a projeção futura.

2.2.2.2 Implantação de Retornos em Nível nos trechos de Duplicação Rodoviária

23. A Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF propôs a inclusão, no 2º ano concessão, do investimento correspondente à implantação de retornos em nível nos trechos em duplicação no montante de R\$ 21.582.143,40, referenciado a junho de 2014. Após a aplicação do IRT de 1,13905, relativo a abril de 2014, chega-se ao valor do investimento, a preços iniciais do contrato, de R\$ 18.947.466,61, referenciado a maio de 2012, vide quadro 5. Este foi o valor lançado no Fluxo de Caixa Marginal.

¹ http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1968/Estudos_Atualizados.html (Estudos - Lote 4 - BR 050 / L4_Vol.2Tomol / Anexo 2.B – VDMA por Praça de Pedágio (com Fuga, com Ferrovia))



Quadro 5: Item incluído no Fluxo de Caixa Marginal

Item	Qtd.	Investimento Jun/2014	Investimento maio/2012
Dispositivo de Retorno (unifilar)	45	R\$ 21.582.143,40	R\$ 18.947.466,61 (*)

(*) Considerou-se a variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e abril de 2014, em conformidade com a subcláusula 1.1.1 (XXVII) do Contrato de Concessão.

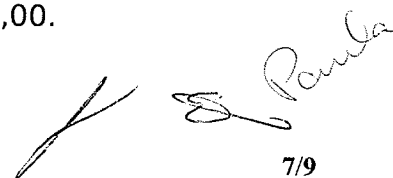
24. A inclusão do investimento no Fluxo de Caixa Marginal alterou a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04534 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 0,04594, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 1,33% (hum inteiro e trinta e três centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

2.3 Atualização da TBP Revisada

25. Considerando o IRT de 1,19295 (janeiro/2015) e a TBP de R\$ 0,04594, resultante da 1ª Revisão Extraordinária apresentada no item anterior, a tarifa quilométrica reajustada é R\$ 0,05481, equivalente a uma variação de 20,88% (vinte inteiros e oitenta e oito centésimos por cento) sobre a TBP vencedora do leilão (R\$ 0,04534), antes da aplicação do critério de arredondamento.

26. Considerando as subcláusulas 18.3.3 e 18.3.4 do contrato de concessão, tem-se as seguintes Tarifas de Pedágio, para a categoria 1 de veículos, em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento:

- Praça 1 (TCP de 86,30): R\$ 4,72989 e R\$ 4,70;
- Praça 2 (TCP de 93,10): R\$ 5,10258 e R\$ 5,10;
- Praça 3 (TCP de 70,60): R\$ 3,86941 e R\$ 3,90;
- Praça 4 (TCP de 54,40): R\$ 2,98153 e R\$ 3,00;
- Praça 5 (TCP de 76,90): R\$ 4,21470 e R\$ 4,20;
- Praça 6 (TCP de 55,30): R\$ 3,03086 e R\$ 3,00.



3 CONCLUSÃO

27. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste e a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP - da MGO Rodovias Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

28. Os efeitos da 1ª Revisão Extraordinária alteram a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04534 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 0,04594, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 1,33% (hum inteiro e trinta e três centésimos por cento).

29. Os efeitos do Reajuste alteram a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04594 para R\$ 0,05481, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP revisada de 19,29% (dezenove inteiros e vinte e nove centésimos por cento).

30. Os efeitos combinados do Reajuste e da 1ª Revisão Extraordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de 20,88% (vinte inteiros e oitenta e oito centésimos por cento), antes da aproximação.

31. Considerando o Trecho de Cobertura da Praça – TCP - de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio, para a categoria de veículo 1, nas 6 praças de pedágio, antes e após a aplicação do critério de arredondamento:

- Praça 1 (TCP de 86,30): R\$ 4,72989 e R\$ 4,70;
- Praça 2 (TCP de 93,10): R\$ 5,10258 e R\$ 5,10;
- Praça 3 (TCP de 70,60): R\$ 3,86941 e R\$ 3,90;
- Praça 4 (TCP de 54,40): R\$ 2,98153 e R\$ 3,00;
- Praça 5 (TCP de 76,90): R\$ 4,21470 e R\$ 4,20;
- Praça 6 (TCP de 55,30): R\$ 3,03086 e R\$ 3,00.





**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

32. Ressaltamos que o valor do reajuste é válido somente para o início da cobrança de pedágio no mês de março de 2015.