



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.

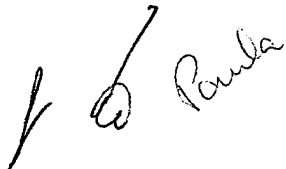
5. Considerando o início da cobrança de pedágio em março de 2015, e de acordo com o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e janeiro de 2015, representado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

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





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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.

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



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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%

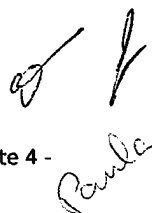
21. Com relação ao tráfego, como ainda não foi iniciada a cobrança de pedágio, não se tem o volume real de tráfego. Por isso, no FCM, foram utilizadas as projeções dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE para todo o período de concessão, disponíveis no sítio eletrônico da ANTT¹.

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))



Paula



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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.

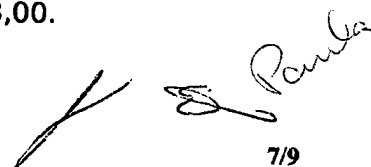
24. A inclusão do investimento no Fluxo de Caixa Marginal alterou a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,04534 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 0,04594, referenciada a maio de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 1,33% (hum inteiro e trinta e três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





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

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

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.

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