

NOTA TÉCNICA Nº 175/GEROR/SUINF/2011

Em 09 de dezembro de 2011

Processo nº: 50500.084469/2011-91

Assunto: Reajuste, 3ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, São Paulo - Curitiba, explorado pela Concessionária Régis Bittencourt Sul S/A.

Interessado: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste com data de vigência contratual em 29 de dezembro de 2011, e das concomitantes 3ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, a Resolução nº 1187, de 9 de novembro de 2005, e a Resolução nº. 3.651 de 07 de abril de 2011, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2 JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo nº 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.

3 HISTÓRICO

3. Em 9 de outubro de 2007, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6o andar, São Paulo/SP, para a Concessão de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos, conforme Quadro 1.

Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007

Edital	Lote	Rodovia	Trecho	Extensão
001	06	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,60 km
002	05	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,10 km
003	07	BR-116/376/PR e	Curitiba – Florianópolis	382,30 km

		101/SC		
004	04	BR-101/RJ	Div. RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva	320,10 km
005	01	BR-153/SP	Div. MG/SP – Divisa SP/PR	321,60 km
006	02	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,70 km
007	03	BR-393/RJ	Div. MG/RJ – Entr. BR – 116 (Dutra)	200,10 km

4. Para o Edital 001, houve a apresentação de 11 (onze) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 11 (onze) propostas que foram aceitas no Certame.

5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 2,68.

6. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 1, lote 06.

Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 1, lote 06.

Corretora	Participante	Valor do Lance (R\$)	(%) Deságio
CTVM S.A.	OHL	1,36	49,19
Santander Brasil S.A. CTVM	CONSÓRCIO BRVIAS	1,55	42,27
MERRILL LYNCH S/A CTVM	CONSÓRCIO OIICNO	1,85	30,8
MUNDINVEST S.A. CCVM	CONSÓRCIO COWAN CBM	1,87	30,05
SUISSE BRASIL S.A. CTVM	TPI TRIUNFO PARTICIPAÇÕES	1,95	27,33
COINVALORES CCVM LTDA.	GALVÃO-ALUSA	1,97	26,59
VOTORANTIM CTVM LTDA	CONSÓRCIO BERTIN EQUIPAV	1,98	25,92
PACTUAL CTVM S.A.	CCR	2,13	20,52
UNIBANCO INVESTSHOP CVMC S.A.	PRIMAV ECORODOVIAS	2,13	20,33
CTVM S.A.	CONSÓRCIO ISOLUX	2,14	20,14
BRASCAN S.A. CTV	CRB CONSÓRCIO RODOVIAS BRASILEIRAS	2,25	16,01
INTERBOLSA DO BRASIL CCTVM	CONSÓRCIO AB-VIAS	2,5	6,85
CVC S.A.	CONSÓRCIO QUALIVIAS	2,5	6,55

7. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 1,364.

8. A partir do dia 10 de outubro de 2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 31 de outubro de 2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.

9. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 05 recursos, que receberam 05 solicitações de impugnação.

10. Em 05 de dezembro de 2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.

11. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2475 de 12 de dezembro de 2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

12. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Régis Bittencourt S/A, à qual, em 12 de fevereiro de 2008, por meio da Resolução ANTT nº 2533, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

13. Em 14 de fevereiro de 2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para exploração da infraestrutura e da 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).

14. O referido contrato estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15 de fevereiro de 2008 (sexta-feira); conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do Contrato de Concessão e Memorando nº 1.065/2009/PRG/ANTT, de 15 de outubro de 2009, o início da vigência passou a ser contado em 18 de fevereiro de 2008 (segunda-feira).

15. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEECO/SUREF, de 04 de agosto de 2008, e nº 101/2008/GEECO/SUREF, de 23 de dezembro de 2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.

16. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 29 de dezembro de 2008 nas praças de pedágio P1 e P4, autorizado por Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 3, de 24 de dezembro de 2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem

sidos concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº 016/2008/SUINF, de 23 de dezembro de 2008.

17. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 22 de fevereiro de 2009, a praça de pedágio P3 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 18 de fevereiro de 2009. Em 10 de março de 2009, a praça P6 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 09 de março de 2009. Ainda, em 23 de março de 2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 19 de março de 2009. E por fim, em 18 de maio de 2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 15 de maio de 2009.

3.1 Reajuste

18. A primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data em que a Autopista Régis Bittencourt iniciou a cobrança de pedágio, isto é, no dia 29 de dezembro de 2008. Esta atualização implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP de leilão (R\$ 1,364), com base no Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT definitivo no valor de 1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo).

19. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3: evolução do IRT

Ano	IRT definitivo	Varição anual (%)
2008	1,080693	8,07
2009	1,12628	4,22
2010	1,18974	5,63

3.2 Revisões

20. Além da atualização monetária de 2008, em 25 de novembro de 2009 foi publicada no DOU a Resolução ANTT nº 3.318, que autorizou a 1ª Revisão Extraordinária da TBP, devido à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia, alterando a TBP de R\$ 1,36400 para R\$ 1,35323, porém somente com vigência a partir de 29 de dezembro de 2009, data do reajuste anual da TBP. Da mesma forma, em 24 de dezembro de 2009 foi publicada no DOU a Resolução nº 3.358, que autorizou a 1ª Revisão Ordinária

da TBP de R\$ 1,35323 para R\$ 1,35282, com vigência a partir de 29 de dezembro de 2009, data do reajuste anual da TBP. No Quadro 4 seguinte, resume-se o histórico dos principais eventos referentes a esta concessão.

Quadro 4: principais eventos referentes à concessão

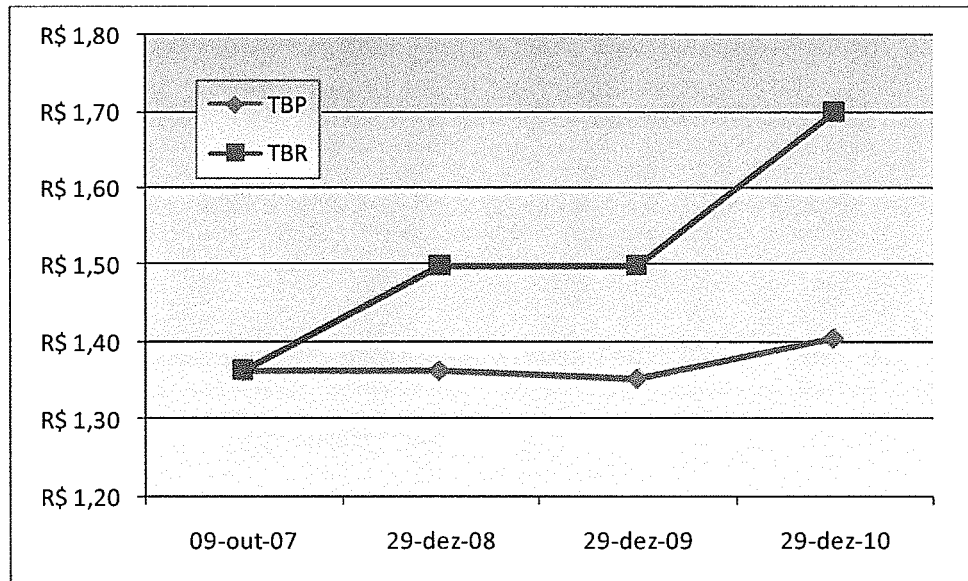
Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 1,36400	Valor vencedor da licitação
Atualização monetária	29/12/2008	29/12/2008	R\$ 1,36400 0,00 %	Processo nº 50500.023801/2008-46 Deliberação nº 479/08 de 18/11/2008 Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -0,03%	Processo nº 50500.055517/2009-10 Resolução nº 3.358 de 24/12/2009
2ª Revisão Ordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,35359 0,06%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
2ª Revisão Extraordinária	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,40552 3,84%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010

11. A evolução da TBP e da TBR nas praças de pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt é apresentada no Quadro 5 e no Gráfico I seguintes, lembrando que a TBP varia somente quando ocorre uma revisão, enquanto a TBR varia anualmente por ocasião do reajuste, incluindo o critério de arredondamento contratual.

Quadro 5: evolução da Tarifa de Pedágio

Datas	TBP (R\$)	Variação	TBP praticada (R\$)	Variação
12/12/2007	1,36400	-	-	Proposta
29/12/2008	1,36400	-	1,50	+8,07 % (início da cobrança)
29/12/2009	1,35323	-0,79%	1,50	-
29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%

Gráfico I: evolução da TBP e da TBR



4 ANÁLISE DO REAJUSTE E DA REVISÃO

12. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.

4.1 Reajuste

13. O pleito de reajuste, referente ao período de apuração de dezembro de 2010 a dezembro de 2011, com vigência a partir de 29 de dezembro de 2011, foi apresentado pela Concessionária através da Carta DSU-PLA 1635/11, de 07 de outubro de 2011, onde solicita um reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP com Índice de Reajuste Tarifário - IRT de 1,26724, a ser aplicado sobre a TBP.

4.1.1 Dos dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

14. A respeito do reajuste tarifário, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão.

"CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI é de R\$1,364 (um real e trezentos e sessenta e quatro milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei no 9.069/195.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do

IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da

proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior a data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$$

Onde:

$IPCA_0$, - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

$IPCA_i$, - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

- a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;
- b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.”



15. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu artigo 4º, trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário

“Art. 4º - Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos índices publicados.”

4.1.2 Apuração do reajuste pela ANTT

16. Considerando o início da cobrança de pedágio em dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do IRT, é necessário a apuração da variação do IPCA entre o mês anterior à data de referência da Proposta Comercial e o mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

17. Sendo a data de referência da Proposta Comercial julho de 2007, e a data do reajuste da TBP dezembro de 2011, o IRT será o quociente entre a projeção do número-índice do IPCA de novembro de 2011 e o número-índice do IPCA de junho de 2007. O Quadro IV a seguir apresenta estes números-índices, fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE:

Quadro 6: Números-índice do IPCA necessários para cálculo do IRT

Meses	IPCA
Junho de 2007 (IPCAo)	2.669,380
Novembro de 2011 (IPCAi)	3.386,800

18. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT (definitivo) para novembro de 2011 é, finalmente, igual a 1,26876, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{3.386,80}{2.669,38} = 1,26876$$

Do produto da TBP da revisão anterior (R\$ 1,40552) pelo IRT (1,26876), encontra-se a Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,78327, representando, sem proceder à regra de aproximação contratual, a um acréscimo de 6,64% (1,26876/ 1,18974) na tarifa.

19. Aplicando-se a regra de aproximação contratual, a TBPR passa a ser de R\$ 1,80, representando um incremento de 5,88% (1,80/1,70) na tarifa anteriormente aplicada.

20. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da 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.

21. Desse modo, uma vez que os cálculos efetuados por esta Agência para a obtenção do IRT seguem a resolução ANTT nº 675/2004, seus fundamentos foram os adotados para o cálculo da TBP praticada a vigorar a partir de 29 de dezembro de 2011, entretanto, aplicados sobre a TBP obtida a partir da revisão apresentada em sequência.

4.2 Revisão

4.2.1 Dos dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de revisão

22. A respeito da revisão tarifária, vale transcrever a seguir o que dispõe o contrato de concessão.

“CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

- a) *ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- b) *sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- c) *sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;*
- d) *sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior a verba indenizatória prevista no PER;*
- e) *sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;*
- f) *quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados a Concessão.*

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

Revisão Ordinária

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

Revisão Qüinqüenal

6.42 Revisão Qüinqüenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT.

23. Em observância ao capítulo VI, cláusulas 6.33 a 6.39, bem como ao preconizado no artigo 24º, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004, e em observação ao pleito da Concessionária, feito por meio da carta DSU-PLA 1635/11, de 07 de outubro de 2011, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

4.2.2 3ª Revisão Ordinária

24. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 1,40522, aprovada na 2ª revisão ordinária – cf. resolução nº 3.622, de 15 de dezembro de 2011 –, passa-se aos eventos desta 3ª revisão ordinária da TBP.

I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

4.2.3 IRT provisório e arredondamento

25. Item de revisão ordinária, também incluído no pleito da Concessionária, corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 28 de dezembro de 2011, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de arredondamentos. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo no quadro de ponderação de tarifas, sendo compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2010.

26. Tendo em vista que o arredondamento no ano de 2010 foi para cima, (de R\$ 1,67221 para R\$ 1,70) este ajuste implicou em uma elevação da TBP, com a seguinte variação:

Quadro 7: IRT e arredondamento

<i>Evento</i>	<i>Varição</i>	<i>Varição acumulada</i>
01	-0,12 %	-0,12 %

27. Salienta-se que o IRT utilizado para a atualização monetária de 2010 já foi o valor definitivo, não gerando, portanto, nenhuma distorção na TBP.

4.2.4 Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

28. Conforme disposto no capítulo XIII do contrato de concessão e no PER, a Concessionária deve firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na rodovia concedida, num montante anual de R\$ 775.500,00 (a preços iniciais).

29. O extrato do convênio nº 06/2009 assinado entre a concessionária e a PRF foi publicado no DOU em 17/11/2009 e integra o pleito da Concessionária. O repasse da verba para o aparelhamento da PRF no segundo ano-concessão foi avaliado por esta Superintendência e detalhado no Memorando nº 826/2011/GEINV/SUINF, de 03 de outubro de 2011. O Quadro 8 resume os valores considerados pela ANTT a preços correntes e iniciais, de acordo com o referido Memorando, para o 3º ano-concessão (AC 3).

Quadro 8: resumo das despesas para o aparelhamento da PRF – 3º ano-concessão

<i>Período</i>	<i>Despesas a Preços correntes (R\$)</i>	<i>Despesas a PI (R\$)</i>
a partir de 18/02/2010 a 17/02/2011	860.993,08	749.522,29

30. Promovido o reequilíbrio, esta adequação leva à seguinte TBP, com a variação correspondente:

Quadro 9: aparelhamento da PRF

<i>Evento</i>	<i>Varição</i>	<i>Varição acumulada</i>
02	-0,001 %	-0,12 %

4.2.5 Adequação no prazo de depreciação de itens de ITS

31. Atendendo à resolução ANTT nº 3576/2010, foram alterados os prazos de depreciação de 10 para 5 anos dos equipamentos integrantes dos *Sistemas ITS (Intelligent Transportation Systems) de Sensoriamento de Tráfego Veicular; de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos; de Painéis de Mensagens Variáveis – Móveis; de Sensoriamento Meteorológico; de Circuito Fechado de TV – CFTV e de Detecção de Altura, a serem adotados nas rodovias federais concedidas, reguladas pela ANTT.*

Quadro 10: Adequação na depreciação de ITS

<i>Evento</i>	<i>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
03	-0,10 %	-0,22 %

4.2.6 *Receitas alternativas auferidas em 2010 e custos associados*

32. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela resolução ANTT nº 2.552/2008, onde ficou estabelecido

“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.

(...)

§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.”

33. Com base no Memorando nº 211/2011/SUREG, de 18 de novembro de 2011, em atendimento ao Memorando nº 458/2011/SUINF, a Concessionária apresentou como receitas extraordinárias para o ano de 2010, o montante de R\$ 9.893,03 (nove mil e oitocentos e noventa e três reais e três centavos). Concomitantemente, foi realizada a adequação do valor relativo ao desconto de 15% sobre o valor das receitas extraordinárias que por uma falha de cálculo foi considerado na 2ª revisão ordinária multiplicado por 1000, o efeito combinado destas adequações implicaram em uma redução da TBP, com a seguinte variação:

Quadro 11: Receitas Extraordinárias

<i>Evento</i>	<i>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
04	-0,04%	-0,26%

4.2.7 *Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária*

34. Item de revisão ordinária, preconizado na resolução ANTT nº 675/2004, e também integrante do pleito da Concessionária, o repasse à modicidade dos recursos para desenvolvimento tecnológico foi regulamentado em 2004, pela resolução ANTT nº 483/2004, onde ficou estabelecido

“Art. 11. Os recursos não utilizados em projetos aprovados pela ANTT relativos ao ano civil anterior serão, ao tempo da data-base de reajuste das tarifas de pedágio, destinados à modicidade tarifária.

Art. 12. Não serão computados no cálculo das tarifas de pedágio os valores que extrapolarem no ano civil os recursos previstos no art. 1º desta Resolução.”

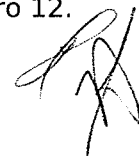
35. A Concessionária enviou, por meio da carta nº DSU – OBR 0173/2011 e nº DSU – OBR 0174/2011, de 28 de janeiro de 2011, informações físicas e financeiras do projeto de desenvolvido no ano de 2010, contendo os comprovantes das despesas realizadas com os recursos de desenvolvimento tecnológico em 2010. O montante finalmente aprovado por esta Gerência foi de R\$ 843.700,00 a preços iniciais para o ano de 2010.

36. Estas informações foram analisadas através da Nota Técnica nº 047/GEROR/2011, de 03 de março de 2011, que comprovou um montante adicional de R\$ 183.444,88 a preços iniciais, totalizando R\$ 1.027.144,88 e superando o teto de R\$ 843.700,00 (a preços iniciais) estabelecido pela cláusula 20.1 do contrato de concessão relativo ao edital nº 003/2007, de 14 de fevereiro de 2008. Desta forma, a diferença a maior observada, equivalente a R\$ 183.444,88 (a preços iniciais) ficou a cargo da concessionária e o valor de recursos de desenvolvimento tecnológico para o 2º ano-concessão aprovado foi de R\$ 843.700,00 (a preços iniciais).

4.2.8 Itens relativos a inexecução de Investimentos e Custos Operacionais previstos no PER

37. Em 02 de dezembro de 2011, foi despachada a Nota Técnica nº 27/2011/GEINV/SUINF que trata da proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt S. A. Conforme documentado na Nota Técnica, a análise completa do pleito apresentado pela Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. para a 3ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária e o seu reajuste.

38. Com relação aos itens de inexecução, os respectivos valores financeiros foram descontados e o reequilíbrio decorrente destas alterações resultou em variações negativas da TBP, ou seja, houve redução da TBP. Como resume o quadro 12.



Quadro 12: Eventos de inexecução de itens do PER

	$\Delta\%$	$\Delta\%$ acum.	DESCRIÇÃO DO EVENTO
Evento 06	-0,04%	-0,26%	Inexecução no Item 5.1.3.1
Evento 07	-0,03%	-0,29%	Inexecução no Item 5.1.3.2
Evento 08	-0,03%	-0,33%	Inexecução no Item 5.1.3.3
Evento 09	-0,01%	-0,34%	Inexecução no Item 5.1.4.1
Evento 10	-0,01%	-0,34%	Inexecução no Item 5.1.5.1
Evento 11	-0,01%	-0,35%	Inexecução no Item 5.1.6.1
Evento 12	-0,01%	-0,36%	Inexecução no Item 5.1.8.1
Evento 13	-0,01%	-0,37%	Inexecução no Item 5.1.9.2
Evento 14	-0,02%	-0,39%	Inexecução no Item 5.1.9.3
Evento 15	-0,01%	-0,40%	Inexecução no Item 5.1.9.7
Evento 16	-0,02%	-0,42%	Inexecução no Item 5.1.9.8
Evento 17	-0,02%	-0,44%	Inexecução no Item 5.1.9.9
Evento 18	-0,03%	-0,47%	Inexecução no Item 5.1.10
Evento 19	-0,06%	-0,53%	Inexecução no Item 5.1.11
Evento 20	-0,04%	-0,57%	Inexecução no Item 5.1.14
Evento 21	-0,01%	-0,59%	Inexecução no Item 5.1.19
Evento 22	-0,46%	-1,04%	Inexecução no Item 5.2.1.1
Evento 23	-0,01%	-1,05%	Inexecução no Item 6.3.1.2
Evento 24	-0,0005%	-1,05%	Inexecução no Item 6.3.1.4
Evento 25	-0,03%	-1,08%	Inexecução no Item 6.3.1.7
Evento 26	-0,13%	-1,21%	Inexecução no Item 6.3.3.1.8
Evento 27	-0,003%	-1,21%	Inexecução no Item 6.3.3.2.2
Evento 28	-0,01%	-1,23%	Inexecução no Item 6.3.3.2.7
Evento 29	-0,02%	-1,24%	Inexecução no Item 6.6.1.2.1
Evento 30	-0,01%	-1,26%	Inexecução no Item 6.6.1.2.2
Evento 31	-0,01%	-1,26%	Inexecução no Item 6.6.2.2.2
Evento 32	-0,005%	-1,27%	Inexecução no Item 6.6.3.2.2
Evento 33	-0,67%	-1,93%	Inexecução no Item 8.1

39. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inexecuções resulta em variação negativa de 1,71% sobre a TBP.

4.2.9 3ª Revisão Extraordinária

40. Tendo em vista a publicação da Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, no caso da inserção de novos investimentos e serviços no Contrato de Concessão, esta resolução deverá ser observada.

41. É importante destacar que a Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, não dispõe sobre a retirada de investimentos e serviços do Fluxo de Caixa Original da Concessão, com a publicação da referida resolução tal conceito se torna importante, visto que agora, há tratamento diverso para inserção de investimentos no contrato de concessão.

42. No artigo primeiro da resolução, é dito que a resolução se objetiva:

Aprovar metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais da 1ª Etapa, da 2ª Etapa – Fase I, e do Pólo Pelotas, em decorrência da realização de investimentos e serviços não acordados quando da pactuação do contrato.

43. É importante, também, observar o que diz o segundo artigo:

A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão, após a publicação desta resolução, de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

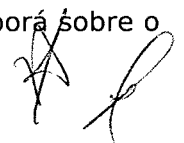
I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e

II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

44. Assim, pode-se observar que a resolução disciplina que a inserção de novos investimentos e serviços não pactuados no contrato deve acontecer por meio do Fluxo de Caixa Marginal, porém não disciplina o que deve ser feito com os investimentos que foram pactuados à época da celebração do contrato, e estão sendo retirados do Fluxo de Caixa Original. Quando da inserção de novos investimentos, a concessionária teria direito a restabelecer o valor daquele investimento ou serviço que foi retirado do Fluxo de Caixa Original? Este tipo de questão não está disciplinada na Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011.

45. Com base na Nota Técnica nº 027/2011/GEINV/SUINF, de 02/12/2011, a inserção de novos investimentos foi feita inicialmente no Fluxo de Caixa Original, até se atingir o valor de investimentos que foram retirados deste Fluxo de Caixa, na mesma revisão. Somente a diferença entre o total de novos investimentos e esse valor de investimentos retirados do Fluxo de Caixa Original é que foi lançada no Fluxo de Caixa Marginal. O mesmo se deu com os custos operacionais, porém como a inserção foi menor que a retirada, foi suprimido o valor R\$ 567.867,20, em custos operacionais, referente ao item 6.3, do Programa de Exploração da Rodovia. Todavia, é necessário que a Diretoria Colegiada da ANTT regulamente o tratamento desta questão.

46. Ressalta-se que os cálculos referentes ao Fluxo de Caixa Marginal foram executados com valores de contrato, no que tange aos valores de tráfego e da taxa interna de retorno - TIR, em virtude de o ato administrativo da ANTT que dispõe sobre o



cálculo da taxa de desconto, que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal, ainda não ter sido publicado.

I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

4.2.9.1 Alterações no PER

40. Conforme citado, a Nota Técnica nº 27/2011/GEINV/SUINF, de 02 de dezembro de 2011, considerava itens de caráter Extraordinário, como a reprogramação de itens do PER e inserção de novos itens, tais como: Implantação de grades altas nas passarelas, implantação de ciclovias, aumento no valor referente a passivos ambientais entre outros.

Quadro 13: Reprogramações de itens no Fluxo de Caixa Original

	$\Delta\%$	$\Delta\% \text{ acum.}$		DESCRIÇÃO DO EVENTO
Evento 34	-0,05%	-1,98%	-0,05%	Reprogramação do Item 6.3.1.1
Evento 35	-0,003%	-1,98%	-0,054%	Reprogramação do Item 6.3.1.5
Evento 36	0,003%	-1,98%	-0,051%	Reprogramação do Item 6.3.2.1
Evento 37	-0,004%	-1,98%	-0,055%	Reprogramação do Item 6.3.2.5
Evento 38	-0,002%	-1,98%	-0,057%	Reprogramação do Item 6.3.3.2.1
Evento 39	-0,0004%	-1,98%	-0,057%	Reprogramação do Item 6.3.3.2.4
Evento 40	-0,001%	-1,98%	-0,059%	Reprogramação do Item 6.3.3.2.5
Evento 41	-0,07%	-2,05%	-0,13%	Reprogramação do Item 6.5.1.2
Evento 42	-0,03%	-2,08%	-0,16%	Reprogramação do Item 6.5.4.1.2
Evento 43	-0,003%	-2,09%	-0,16%	Reprogramação do Item 6.5.4.2.2

41. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a reprogramações resulta em variação negativa de 0,16% sobre a TBP.

II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

4.2.9.2 Alterações no PER com acréscimo de valor

42. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, nº 27/2011/GEINV/SUINF, de 02 de dezembro de 2011, foram consideradas alterações com acréscimo de valor no cronograma de obras e serviços da Autopista Régis Bittencourt. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações, no Fluxo de Caixa Marginal, resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme Quadro 14.

Quadro 14: inclusões de itens no Fluxo de Caixa Marginal

	$\Delta\%$	$\Delta\% \text{ acum.}$		DESCRIÇÃO DO EVENTO
Evento 44	0,09%	-2,00%	0,09%	Inclusão no Item 5.1.21
Evento 45	0,01%	-1,99%	0,10%	Inclusão no Item 1.2.8
Evento 46	0,254%	-1,74%	0,36%	Inclusão no Item 5.1.14
Evento 47	0,03%	-1,71%	0,39%	Inclusão no Item 4.1
Evento 48	0,015%	-1,69%	0,40%	Inclusão no Item 2.1

43. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inclusões com acréscimo de valor resulta em variação positiva de 0,40% sobre a TBP.

45. Portanto, o efeito combinado dos itens de reprogramação do cronograma de execução e inclusões com acréscimo de valor que compõem a 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alteram a TBP de R\$ 1,37844 para R\$ 1,38174 - a preços de julho de 2007, representando um acréscimo de 0,24% (vinte e quatro centésimos por cento).

46. Promovido o reequilíbrio, este ajuste leva às seguintes TBPs, com a variação correspondente, os eventos de 01 a 33 – Revisão Ordinária, os eventos de 34 a 43 – Revisão Extraordinária no fluxo de caixa original e os eventos de 44 a 48 – Revisão Extraordinária no fluxo de caixa marginal:

Quadro 15: Impacto das Revisões

<i>Eventos</i>	<i>TBP</i>	<i>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
01 a 33	R\$ 1,37844	-1,93 %	-1,93 %
34 a 43	R\$ 1,37621	-0,16%	-2,09 %
44 a 48	R\$ 1,38174	+0,40%	-1,69 %

4.2.10 Efeito final da revisão

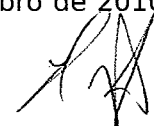
47. Considerando os efeitos da 3ª Revisão Ordinária alterando a TBP de R\$ 1,40552 para R\$ 1,37844, o efeito final de todos os itens da 3ª revisão Extraordinária que altera a TBP no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 1,37844 para R\$ 1,38174, com uma variação percentual representando um decréscimo de 1,69% (um inteiro e sessenta e nove centésimos por cento).

4.3 Atualização da TBP praticada

48. Considerando-se o IRT definitivo de 1,26876, bem como a TBP de R\$ 1,38174, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

* R\$ 1,75310, representando uma variação de 4,84% (quatro inteiros e oitenta e quatro centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2010 (R\$ 1,67221), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

* R\$ 1,80, representando uma variação de 5,88% (cinco inteiros e oitenta e oito centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2010 (R\$ 1,70), após a aplicação do critério de arredondamento.



5 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

49. Em atendimento ao Memorando 458/2011/SUINF, de 11/10/2010, a Superintendência de Marcos Regulatórios - SUREG encaminhou o Memorando 211/2011/SUREG relacionando os elementos avaliados pela Gerência de Fiscalização Econômica e Financeira e confrontados com os lançamentos constantes das contas de Receitas e Despesas da Autopista Régis Bittencourt atestando a regularidade fiscal e contratual da Autopista Fernão Dias em referência aos aspectos econômico-financeiros, conforme pode ser observado através do Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2011, anexo ao referido memorando.

50. Em atendimento ao Memorando nº 142/2011/GEROR/SUINF, de 07 de novembro de 2011, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestaram-se, pelo Memorando nº 249/2011/GEFOR/SUINF, de 16 de novembro de 2011, conforme transcrito abaixo:

"1. Em subsídio ao procedimento de reajuste e revisão da tarifa básica de pedágio, Memorando nº 142/2011/GEROR/SUINF (Documento nº 50500.099697/2011-66), informo a existência de 24 (vinte e quatro) processos de penalidades nesta GEFOR, sendo 14 (quatorze) já transitados em julgado. Destes, 10 já se encontram com boletos enviados e ainda não pagos, conforme tabela abaixo:

PAS	Ocorrência	Observação
50500.060913/2008-88	Sinalização de obras deficiente	Boleto enviado
50515.001124/2009-27	Vegetação com altura superior a 30 cm	Boleto enviado
50515.006224/2009-40	Depressão no Pavimento	Boleto enviado
50515.006547/2009-33	Buracos na pista	Boleto enviado
50515.006549/2009-22	Buracos na pista	Boleto enviado
50515.006548/2009-88	Buracos na pista	Boleto enviado
50515.008920/2009-91	Buracos na pista	Boleto enviado
50515.008919/2009-66	Buracos na pista	Boleto enviado
50515.011915/2009-65	Utilizar, em serviço, veículo sem identificação	Boleto enviado
50515.006590/2010-32	Sinalização horizontal deficiente / buraco no pavimento / abaulamento, massa exsudada	Boleto enviado
50515.069840/2010-45	Deixar vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e faixa de domínio.	Boleto enviado

2. Cabe informar, ainda, que há documento protocolado na PRG/ANTT com consulta sobre entendimento desta com relação aos processos com boletos enviados e não pagos, frente à Resolução nº 3.727, de 05 de outubro de 2011.



3. Assim, em conformidade com já exposto, não podemos, de momento, manifestar-nos pela OBJEÇÃO ao pleito da Concessionária Autopista Régis Bittencourt, tendo em vista a existência de recursos pendentes.” (grifo nosso).

51. A Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV/SUINF que, em resposta ao Memorando 141/2011/GEROR/SUINF, de 07.11.2011, por meio do Memorando 954/2011/SUINF/GEINV, de 21.11.2011, informa que não existe óbice, por parte daquela gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária.

52. Em relação ao Seguro-Garantia, a Concessionária atende ao disposto no capítulo V do Contrato de Concessão, tem vigência até 10 de fevereiro de 2012 e enviou todos os documentos comprobatórios (apólice digital, endossos, comprovantes de pagamento do prêmio) à ANTT, conforme detalhado no processo nº 50505.000831/2011-30, em cumprimento à Resolução nº 2.555, de 14 de fevereiro de 2008.

53. Sobre os seguros referentes à Responsabilidade Civil Geral e aos Riscos Nomeados e Operacionais, têm vigência até 15 de março de 2012 e a Concessionária enviou todos os documentos comprobatórios (apólices originais, endossos, comprovantes de pagamento do prêmio) à ANTT, conforme detalhado no processo nº 50.505.002607/2011-82, em cumprimento à Resolução nº 2.680, de 29 de abril de 2008.

54. Finalmente, a Concessionária apresentou toda a documentação necessária à avaliação dos seguros para as obras civis realizadas no ano de 2011 (modalidade Riscos de Engenharia), a qual, constituída por apólices e comprovantes de pagamento, atende à Resolução nº 2.680/2008, conforme detalhado no processo nº 50.505.002607/2011-82.

55. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado, em 06.12.2011, o ofício nº. 731/2011/SUINF ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 – 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do Contrato de Concessão da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.

6 CONSIDERAÇÕES GERAIS

56. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 3ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

57. O processo de reajuste indicou o percentual positivo de 6,64% (seis inteiros e sessenta e quatro centésimos por cento), correspondente à variação do Índice de Preço



ao Consumidor Amplo considerado na formação do valor da Tarifa Básica de Pedágio praticada, com vista à recomposição tarifária.

58. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 3ª Revisão Ordinária alterando a TBP de R\$ 1,40552 para R\$ 1,37844, a preços de julho de 2007, representando um decréscimo de 1,93% (hum inteiro e noventa e três centésimos por cento) a partir de 29 de dezembro de 2011, e a 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alterando-a de R\$ 1,37844 para R\$ 1,38174 - a preços de julho de 2007, representando um acréscimo de 0,24% (vinte e quatro centésimos por cento).

59. Os efeitos combinados do reajuste, da 3ª revisão extraordinária e da 3ª revisão ordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio praticada em 4,84% (quatro inteiros e oitenta e quatro centésimos por cento) antes da aproximação e em uma variação de 5,88% (cinco inteiros e oitenta e três centésimos por cento) após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

60. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do 4º Reajuste, a 3ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,70 (um real e setenta centavos) para R\$ 1,80 (um real e oitenta centavos), com vigência a partir de 29 de dezembro de 2011), com vigência a partir de 29 de dezembro de 2011.