

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

---

NOTA TÉCNICA Nº 193/GEROR/SUINF/2013

Em 22 de novembro de 2013

Processo nº: 50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35

**Assunto:** Reajuste, 5ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, São Paulo - Curitiba, explorado pela Concessionária Régis Bittencourt 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 2013, e das concomitantes 5ª Revisão Ordinária e 5ª 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 101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,30 km
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.	CONSORCIO 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 sido 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. 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
2011	1,26876	6,64
2012	1,33897	5,53

### 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	29/12/2009	29/12/2009	R\$	Processo nº

Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Ordinária			1,35282 -0,03%	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
3ª Revisão Ordinária	29/12/2011	29/12/2011	1,37844 -1,93%	Processo nº 50500.084469/2011-91 Resolução nº 3.753 de 20/12/2011
3ª Revisão Extraordinária	29/12/2011	29/12/2011	1,38174 0,24%	
4ª Revisão Ordinária	29/12/2012	29/12/2012	1,34857 -2,45%	Processo nº 50500.098204/2012-51 Resolução nº 3954/12 de 12/12/2012
4ª Revisão Extraordinária	29/12/2012	29/12/2012	1,34372 0,36%	

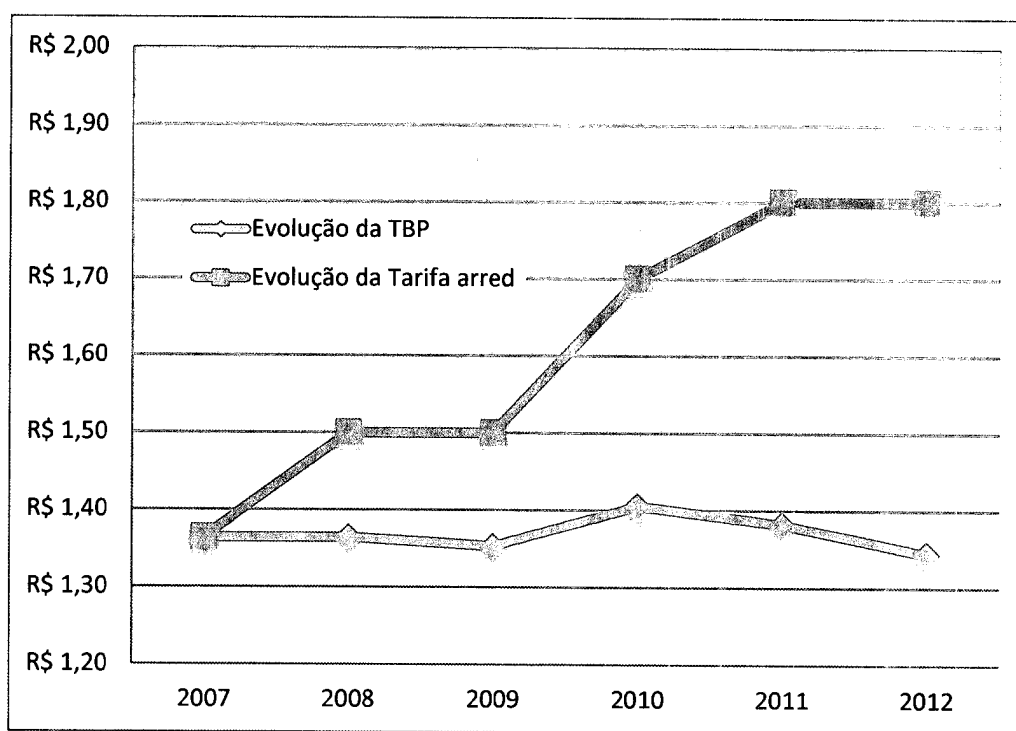
21. A evolução da TBP e da TBR nas praças de pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt é apresentada no Quadro 5e no Gráfico I seguintes, lembrando que a TBP varia somente quando ocorre uma revisão, enquanto a TBR varia anualmente por ocasião do reajuste, incluindo o critério de arredondamento 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	+9,97 % (início da cobrança)
29/12/2009	1,35282	-0,82%	1,50	-
29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%
29/12/2011	1,38174	-1,64%	1,80	5,88%
29/12/2012	1,34372	-2,75%	1,80	-

42  
SB

Gráfico I: evolução da TBP e da TBR



#### 4 ANÁLISE DO REAJUSTE E DA REVISÃO

22. 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

23. O pleito de reajuste, referente ao período de apuração de dezembro de 2012 a dezembro de 2013, com vigência a partir de 29 de dezembro de 2013, foi apresentado pela Concessionária através da Carta ARB-PLA 13050082, de 17 de maio de 2013, onde solicita um reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ordem de 41,83% em relação ao valor da TBP inicial (2007), de acordo com suas projeções, a ser aplicado sobre a TBP.

##### 4.1.1 Dos dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

24. 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<sub>0</sub> - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);*

*IPCA<sub>i</sub> - 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:*

43  
SB

- 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.”*

25. 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**

26. 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.

27. Sendo a data de referência da Proposta Comercial julho de 2007, e a data do reajuste da TBP dezembro de 2013, o IRT será o quociente entre a projeção do número-índice do IPCA de novembro de 2013 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: Projeção do número índice do IPCA para novembro de 2012

MÊS	IPCA
AGO/13 (apurado)	3725,95
SET/13 (apurado)	3738,99
OUT/13 (apurado)	3760,30
Δ% ago-set/13	0,35
Δ% set-out/13	0,57
Δ% Média	0,46
NOV/13 (projetado)	3777,60

28. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT (provisório) para novembro de 2013 é, finalmente, igual a 1,41516, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{3.777,60}{2.669,38} = 1,41516$$

29. Do produto da TBP da revisão anterior (R\$ 1,34372) pelo IRT (1,41516), encontra-se a Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,90158, representando, sem proceder à regra de aproximação contratual, a um acréscimo de 5,71% (1,41516/1,33870) na tarifa.

30. Aplicando-se a regra de aproximação contratual, a TBPR é alterada para R\$ 1,90, representando incremento de 5,55% (1,90/1,80) na tarifa anteriormente aplicada.

31. 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.

32. 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 2013, entretanto, aplicados sobre a TBP obtida a partir da revisão apresentada em sequência.

## 4.2 Revisão

### 4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP



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

44  
50

*"CAPÍTULO VI*

*CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS*

*(...)*

*Revisão da Tarifa Básica de Pedágio*

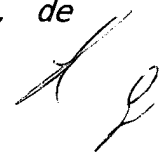
*6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.*

*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 Quinquenal*

6.42 *Revisão Quinquenal 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.*

34. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

*“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*

*I – relativamente ao exercício fiscal anterior:*

*a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*

*b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*

*c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*

*II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:*

*a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;*


*b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;*

*c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;*

*III – as repercussões no cronograma financeiro decorrentes de:*

*a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;*

*b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.”*



35. 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 ARB-PLA 13050082, de 17 de maio de 2013, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

36. As Notas Técnicas 032/2013/GEINV/SUINF, de 11 de outubro de 2013, e nº 039/2013/GEINV/SUINF, de 11 de novembro de 2013, apresentam as alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER a serem consideradas no processo de revisão. Conforme relatado nas referidas Notas, foram consideradas alterações inseridas como Revisão Ordinária e também Revisão Extraordinária.

37. Com o objetivo de apontar as alterações no PER por inexecuções contratuais, os efeitos da Revisão Ordinária na Tarifa Básica de Pedágio – TBP serão primeiramente apontados. Em seguida serão apresentados os efeitos devido às alterações da Revisão Extraordinária. Ressalta-se que esse procedimento não causa modificação na TBP final que será a combinação das alterações realizadas nas revisões ordinária e extraordinária.

#### ***4.2.2 5ª Revisão Ordinária***

38. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas são em relação à última TBP em vigor de R\$ 1,34372, aprovada na 4ª revisão ordinária e 4ª revisão extraordinária – conforme resolução nº 3.954, de 12 de dezembro de 2012 – passa-se aos eventos desta 5ª revisão ordinária da TBP.

#### **I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original**

##### ***4.2.2.1 IRT provisório e arredondamento***

39. 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 2013, 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 2012.

40. Tendo em vista que o arredondamento no ano de 2012 foi para cima, (de R\$ 1,79884 para R\$ 1,80) este ajuste implicou em uma redução da TBP, com variação negativa de 0,003% (três milésimos por cento).

41. Salieta-se que o IRT utilizado para a atualização monetária de 2012 foi o valor provisório, gerando, portanto, pequena distorção na TBP.

#### **4.2.2.2 Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal**

42. 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).

43. 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 quarto ano-concessão foi avaliado por esta Superintendência e detalhado na Nota Técnica nº 038/2013/GEINV/SUINF, de 11 de novembro de 2013. O Quadro 7 resume os valores considerados pela ANTT a preços correntes e iniciais, de acordo com o referido Memorando, para o 5º ano-concessão (AC 5).

**Quadro 7: resumo das despesas para o aparelhamento da PRF – 5º ano-concessão**

Período	Despesas a Preços correntes (R\$)	Despesas a PI (R\$)
5º ano-concessão (2012/2013)	981.584,83	756.435,00

44. Promovido o reequilíbrio, este ajuste implicou em uma redução da TBP, com variação negativa de 0,001% (hum milésimo por cento).

#### **4.2.2.3 Receitas alternativas auferidas em 2012 e custos associados**

45. 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.”*

46. Com base no Memorando nº 405/2013/GEFOR/SUINF, de 09 de setembro de 2013, em atendimento ao Memorando nº 11/2013/GEROR/SUINF, de 04 de setembro de 2013, a Concessionária apresentou como receitas extraordinárias para o 5º ano concessão, o montante de R\$ 181.958,07 (cento e oitenta e hum mil e novecentos e cinquenta e oito reais e sete centavos). O efeito desta adequação implicou em uma variação negativa da TBP de 0,004% (quatro milésimos por cento).

#### ***4.2.2.4 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária***

47. 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.”*

48. A Concessionária enviou, por meio da carta nº ARB/ENG/13010223, de 29 de janeiro de 2013, informações físicas e financeiras do projeto de

desenvolvido no ano de 2012, contendo os comprovantes das despesas realizadas com os recursos de desenvolvimento tecnológico em 2012. O montante finalmente aprovado por esta Gerência foi de R\$ 843.700,00 a preços iniciais para o ano de 2012.

49. Estas informações foram analisadas através da Nota Técnica nº 069/2013/GEROR/SUINF/ANTT, de 03 de junho de 2013, que comprovou um montante adicional de R\$ 1.392,21 a preços iniciais, totalizando R\$ 845.092,21 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\$ 1.392,21 (a preços iniciais) ficou a cargo da concessionária e o valor de recursos de desenvolvimento tecnológico para o 4º ano-concessão aprovado foi de R\$ 843.700,00 (a preços iniciais).

#### *4.2.2.5 Itens relativos a inexecução de Investimentos e Custos Operacionais previstos no PER*

50. Em 11 de outubro de 2013 e 11 de novembro de 2013, foram despachadas as Notas Técnicas nº 032/2013/GEINV/SUINF e nº 039/2013/GEINV/SUINF, respectivamente, que tratam da proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt S. A., conforme documentado nas Notas Técnicas, a análise completa do pleito apresentado pela Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. para a 5ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o seu reajuste.

51. 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 8.

Quadro 8: Eventos de inexecução de itens do PER no FCO.



Item do PER	Descrição do Item	Δ %
IRT e arred		-0,00337%
receitas alternativas		-0,00440%
1.2.8	Recuperação de passivos ambientais	-0,00597%
5.1.3.2	Execução de Ruas Laterais em Pista	-0,05521%
5.1.4.1	Melhoria de Acessos Existentes	-0,00296%
5.1.4.1	Melhoria de Acessos Existentes	-0,00313%
5.1.5.1	Melhoria de Interseções Existentes	-0,00542%
5.1.6.1	Implantação de trevo em nível, com alças	-0,05149%
5.1.8	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples - Completo	-0,13930%
5.1.9	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	-0,37153%
5.1.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo	-0,54255%
5.1.11.1	Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria	-0,20983%
5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,03049%
5.1.19	Obras para combate a enchentes	-0,17234%
5.1.20	Dispositivos de interseção	-1,29594%
5.2.1	Duplicações (inclusive OAE's)	-0,00162%
6.3.1.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV (implantação)	-0,00578%
6.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV (Reposição)	-0,00080%
6.3.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV (Operação)	-0,49180%
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	

52. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inexecuções resulta em variação negativa de 2,39% (dois inteiros e trinta e nove centésimos por cento) sobre a TBP.

## II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

### 4.2.2.6 Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal existente, inserção da nova TIR e do tráfego real

53. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão da 1ª Etapa, da 2ª Etapa – fase I e do Pólo Pelotas, em decorrência de novos investimentos e serviços, e nº 4.075, de 03 de abril de 2013, 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 TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada no(s) Fluxo(s) de Caixa Marginal(is) – FCM's - criado(s) após a publicação da Resolução 3.651/11. No caso da Autopista Régis Bittencourt, trata-se do FCM criado em 2011, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 3.753, de 20/12/2011.

54. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) 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*).

55. A Nota Técnica nº 039/GEROR/2013, Anexo V da Resolução 4.075/13, dispõe que o WACC é função do “Estágio de Maturação” da concessão, que leva em consideração o percentual de execução de investimentos previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER). O critério de enquadramento conforme o estágio da concessão é apresentado no quadro abaixo:

**Quadro 9. Critério de enquadramento conforme o estágio da concessão**

Percentual de execução de investimentos previstos no PER		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
até 50%	entre 50 e 80%	acima de 80%

Fonte: Nota Técnica nº 039/GEROR/2013 (Anexo V da Resolução 4.075/13)

56. O WACC para cada estágio de maturação é apresentado no Quadro seguinte:

**Quadro 10. 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)

57. Ante o exposto, para se definir o WACC do Fluxo de Caixa Marginal que foi aberto em 2011, faz-se necessário definir o Estágio de Maturação da concessão no momento da abertura do fluxo, o que é apresentado a seguir.

**4.2.2.7 Enquadramento do FCM criado em 2011, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária**

58. Conforme disposto na nota técnica nº 039/GEROR/2013 (Anexo V da Resolução 4.075/2013), para investimentos de até R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, não é necessário verificar o percentual de execução de investimentos previstos no PER. Nesses casos, a inclusão no Fluxo de Caixa Marginal é considerada diretamente através da taxa de desconto correspondente ao estágio 3, ou seja, 8,01%.

59. Na 3ª Revisão Extraordinária, foram inseridos investimentos no valor total de R\$ 9.098.792 a preços iniciais (R\$ 14.267.372, a preços de abril de 2011). Portanto, a taxa de desconto do FCM aberto em 2011 deve ser de 8,01%.

#### 4.2.2.8 Inserção da nova TIR e do tráfego real no FCM

60. Conforme demonstrado anteriormente, a TIR do FCM aberto em 2011 ficou em 8,01%. Essa TIR foi inserida na aba "BASE" do FCM.

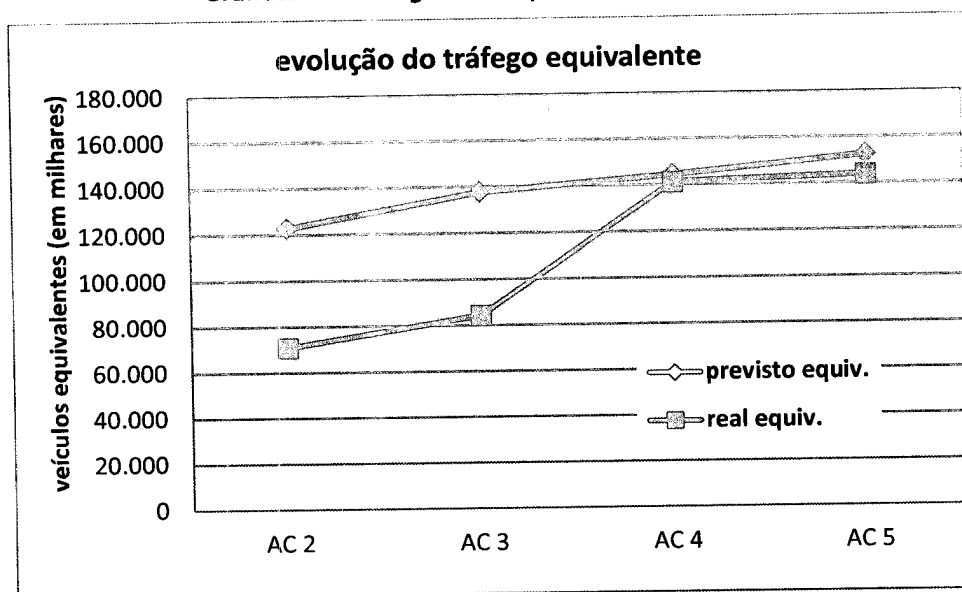
61. Os dados de tráfego real nos terceiro, quarto e quinto ano-concessão para todas as praças de pedágio, obtidos junto ao RETOFF (Relatório Técnico-Operacional Físico-Financeiro), foram lançados no FCM, na aba "TRAFEGO real".

62. Ressalte-se que o tráfego real equivalente de todas as praças da categoria "Outros", que abrange os veículos comerciais com 07 ou mais eixos, foi informado pela concessionária através da carta ARB/ARR/13110007.

63. No que diz respeito à projeção de tráfego, prevista no Art. 4º da Resolução 3.651, a análise do comportamento do tráfego desde o início do contrato (segundo gráfico a seguir) mostra que as curvas de tráfego equivalente real e de proposta são relativamente próximas. Dessa forma, para projeção do tráfego no Fluxo de Caixa Marginal, está sendo adotada a taxa de crescimento de proposta. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

64. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento de proposta não se mostre a mais adequada para elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade.

Gráfico1 - Tráfego total equivalente real x previsto



65. A inserção da TIR de 8,01% gerou um decréscimo na TBP de 0,024% (vinte e quatro centésimos por cento) e a inserção do tráfego real no FCM gerou

um acréscimo na TBP de 0,015% (quinze centésimos por cento). Cabe explicar que esse acréscimo se deve ao fato de o tráfego real estar abaixo do previsto em todos os anos-concessão (vide gráfico anterior), assim a inserção do tráfego real no FCM gerou um impacto positivo na tarifa, que foi menor que o impacto negativo gerado pela alteração da TIR de contrato (8,68%) pela TIR de 8,01%.

#### 4.2.2.9 Correção do IRT e do arredondamento da tarifa

66. Item de revisão ordinária que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 28 de dezembro de 2013, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo no quadro de ponderação de tarifas, item "2.2.2 – TARIFA BASE PARA IRT" da planilha "BASE". Este ajuste implicou em uma variação negativa de 0,00001% (hum centésimo de milésimo por cento).

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

67. 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 11.

Quadro 11: Eventos de inexecução de itens do PER no FCM.

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
1.2.8	Recuperação de passivos ambientais	-0,00080%
5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,02508%
5.1.21.1	Implantação de Ciclovia em Registro/SP	-0,00671%

68. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inexecuções resulta em variação negativa de 0,03% (três centésimos por cento) sobre a TBP.

#### 4.2.2.11 Efeito final da revisão ordinária

69. Considerando todos os itens da 5ª revisão ordinária, explicitados anteriormente, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofreu decréscimo de 2,44% (dois inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento), passando de R\$ 1,34372 para R\$ 1,31092.

#### 4.2.3. 5ª Revisão Extraordinária

70. 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.

#### I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

##### 4.2.3.1 Alterações no PER

71. Conforme citado, as Notas Técnicas nº 32/2013/GEINV/SUINF, de 11 de outubro de 2013 e nº 39/2013/GEINV/SUINF, de 11 de novembro de 2013, consideraram a reprogramação do cronograma de execução de itens do PER como de caráter Extraordinário.

**Quadro 12: Reprogramações de itens no Fluxo de Caixa Original**

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
1.2.8	Recuperação de passivos ambientais	-0,0512%
5.1.2	Dispositivos de interseção	-0,3783%
5.1.3	Execução de Ruas Laterais em Pista	-0,1431%
5.1.8	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples - Completo	-0,0975%
5.1.9	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	-0,0752%
5.1.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo	-0,2986%
5.1.14.1	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,0374%
5.1.20.1	Dispositivos de interseção	0,0119%
5.2.1.1	Implantação de Ciclovias em Registro/SP	-1,1624%

72. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a reprogramações resulta em variação negativa de 2,32% (dois inteiros e trinta e dois centésimos por cento) sobre a TBP.

#### I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

73. Nesta 5ª Revisão Extraordinária, foram inseridos investimentos no valor total de R\$ 3.166.268 a preços iniciais (R\$ 5.481.163, a preços de abril de 2011). Portanto, não há necessidade de abertura de novo FCM, pois a taxa de desconto é igual à taxa de desconto do FCM aberto em 2011, de 8,01%.

**Quadro 13: Inclusões e reprogramações de itens no Fluxo de Caixa Marginal**

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
5.1.9.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	0,2053%
5.1.14.3	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,0105%

74. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a reprogramações resulta em variação positiva de 1,95% (um inteiro e noventa e cinco centésimos por cento) sobre a TBP.

50  
SB

#### 4.2.3.2 Efeito final da revisão extraordinária

75. Portanto, o efeito dos itens de reprogramação do cronograma de execução e inclusão de novos investimentos que compõem a 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alteram a TBP de R\$ 1,31092 para R\$ 1,28296 - a preços de julho de 2007, representando um decréscimo de 2,13% (dois inteiros e treze centésimos por cento).

#### 4.3 Efeito final da revisão

76. Considerando os efeitos da 5ª Revisão Ordinária alterando a TBP de R\$ 1,34372 para R\$ 1,31092, o efeito final de todos os itens da 5ª revisão Extraordinária que altera a TBP no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 1,31092 para R\$ 1,28296, resultando em uma variação percentual com decréscimo de 4,52% (quatro inteiros e cinquenta e dois centésimos por cento).

77. Promovido o reequilíbrio, este ajuste leva às seguintes TBP's, com a variação correspondente, os eventos da Revisão Ordinária e os eventos da Revisão Extraordinária:

Quadro 14: Impacto das Revisões

<i>TBP</i>	<i>Varição</i>	<i>Varição acumulada</i>
R\$ 1,31092	- 2,44%	- 2,44%
R\$ 1,28296	- 2,13%	- 4,52 %

#### 4.4 Atualização da TBP praticada

78. Do produto da TBP da Revisão anterior (R\$ 1,34372) pelo IRT (1,41516), encontra-se a Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,90158, representando, sem proceder à regra de aproximação contratual, a um acréscimo de 5,71% (1,41516/1,33870) na tarifa.

79. Considerando-se o IRT provisório de 1,41516, bem como a TBP de R\$ 1,28296, resultante das Revisão Tarifária corrente, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 1,81559, representando uma variação positiva de 0,93% (noventa e três centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2012 (R\$ 1,79884), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

\* R\$ 1,80, representando uma variação nula sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2012 (R\$ 1,80), após a aplicação do critério de arredondamento.

## 5 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

80. Em atendimento ao Memorando Circular nº 011/2013/GEROR/SUINF, de 04/09/2013, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR encaminhou o Memorando nº 405/2013/GEFOR/SUINF, de 09 de setembro de 2013, 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 em referência aos aspectos econômico-financeiros, conforme pode ser observado através do Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2013, anexo ao referido memorando.

81. Em atendimento ao Memorando Circular nº 011/2013/GEROR/SUINF, de 04/09/2013, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se, pelo Memorando nº 358/2013/GEFOR/SUINF, de 06 de setembro de 2013, conforme transcrito abaixo:

*" 1. Reportamo-nos ao Memorando nº 011/2013/GEROR/SUINF, de 04 de setembro de 2013, por meio do qual essa GEROR solicita informações acerca da existência de descumprimento, por parte da Concessionária em tela, de alguma cláusula técnico-operacional do respectivo Contrato de Concessão e se existe algum óbice para aprovação do pleito.*

*2. Assim sendo, informamos que existe um total de 57 (cinquenta e sete) Processos Administrativos Simplificados – PAS, autuados no intuito de apurar eventual responsabilidade da Autopista Régis Bittencourt S/A com relação as inconformidades descritas na coluna "ocorrência" do quadro abaixo.*

PAS	OCORRÊNCIA
50500.030253/2009-91	Implantação de retornos não autorizados
50500.060913/2008-88	Sinalização de obras deficiente
50500.065032/2008-53	Manter de forma deficiente sinalização de obras ou serviços
50515.001124/2009-27	Vegetação com altura superior a 30 cm
50515.006224/2009-40	Depressão no Pavimento
50515.006547/2009-33	Buracos na pista
50515.006548/2009-88	Buracos na pista

50515.006549/2009-22	Buracos na pista
50515.006590/2010-32	Sinalização horizontal deficiente / buraco no pavimento / abaulamento, massa exsudada
50515.008919/2009-66	Buracos na pista
50515.008920/2009-91	Buracos na pista
50515.011915/2009-65	Utilizar, em serviço, veículo sem identificação
50515.069840/2010-45	Deixar vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e faixa de domínio.
50515.026374/2011-94	Efetuar bloqueio de pista sem prévio aviso à ANTT
50500.055279/2011-67	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações a ANTT
50515.070065/2011-51	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.082582/2011-73	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.082577/2011-61	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.082570/2011-49	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.081977/2011-59	Deixar de atender ao limite máximo de extensão de fila no pedágio
50515.083282/2011-10	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.083293/2011-91	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.000228/2012-10	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.000232/2012-88	Iniciar obra sem autorização da ANTT
50515.016464/2012-58	Trecho de via liberado sem a devida sinalização horizontal
50500.061925/2012-14	Inexecuções 3º ano Concessão
50515.029819/2012-79	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações a ANTT
50515.036178/2012-17	Deixar de prestar socorro mecânico em 20 minutos
50515.046377/2012-25	Deixar de prestar socorro mecânico em 20 minutos
50515.058154/2012-19	Deixar de promover a aferição da balança
50515.059483/2012-79	Deixar de divulgar aos usuários condições adversas existentes na rodovia km 370 400
50515.001960/2013-98	Trecho liberado sem a adequada sinalização horizontal provisória/definitiva
50500.011805/2013-49	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações a ANTT
50515.006248/2013-85	Deixar vegetação com altura superior a trinta centímetros em canteiro central e na faixa de domínio
50500.019519/2013-21	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações à ANTT
50500.026768/2013-73	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações à ANTT
50500.026751/2013-16	Deixar de encaminhar documentação, relatórios ou informações à ANTT
50515.023448/2013-01	Deixar vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e faixa de domínio
50500.037371/2013-15	Deixar de entregar, entregar fora do prazo ou entregar de forma incompleta, relatório de monitoração dos elementos da rodovia.
50500.037318/2013-14	Deixar de entregar, entregar fora do prazo ou entregar de forma incompleta, relatório de monitoração dos elementos da rodovia.

50500.106632/2013-46	Deixar de entregar, entregar fora do prazo ou entregar de forma incompleta, relatório de monitoração dos elementos da rodovia.
50500.112066/2013-11	Deixar de efetuar ou efetuar inspeção de tráfego em desacordo com o PER.
50500.114042/2013-97	Permitir que a irregularidade longitudinal máxima supere os valores previstos no Contrato de Concessão ou no PER.
50515.103952/2013-85	Deixar de prestar informações , ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas à ANTT, quando solicitado.
50500.130599/2013-75	Deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas a ANTT, quando solicitado.
50515.104994/2013-33	Deixar de corrigir/tapar buracos, panelas na pista ou no acostamento, no prazo de 24 horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER.
50500.123038/2013-11	Deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e OAC por prazo superior a 72 horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no
50500.129925/2013-18	Deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas a ANTT, quando solicitado.
50515.123819/2013-45	Motocicletas de apoio operacional inoperantes.
50515.110821/2013-54	Tachas refletivas ausente.
50515.123817/2013-56	I- iniciar obra sem autorização da ANTT, com exceção das obras e serviços relativos à manutenção e conservação.
50515.123816/2013-11	I- iniciar obra sem autorização da ANTT, com exceção das obras e serviços relativos à manutenção e conservação.
50515.124606/2013-31	I- iniciar obra sem autorização da ANTT, com exceção das obras e serviços relativos à manutenção e conservação.
50515.124604/2013-41	I- iniciar obra sem autorização da ANTT, com exceção das obras e serviços relativos à manutenção e conservação.
50515.140570/2013-32	Ocorrência de áreas afetadas por trincas interligadas, classe 3.
50515.140571/2013-87	Deixar de manter a sinalização de emergência em conformidade com as novas técnicas vigentes.
50500.141255/2013-91	Deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas à ANTT, quando solicitado.

3 *Dessa forma, manifestamo-nos pela não objeção ao pleito da Concessionária por entender que os fatos acima relatados não são suficientes para entendimento diverso."*

82. A Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV/SUINF que, em resposta ao Memorando Circular nº 011/2013/GEROR/SUINF, de 04/09/2013, por meio do Memorando 1479/2013/GEROR/SUINF, de 10 de setembro de 2013, informa que não existe óbice, por parte daquela gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária.

83. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado, em 13.11.2013, o ofício nº. 1679/2011/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. Tabela de Tarifas

84. Considerando-se a Tarifa Básica de Pedágio de 1,28296, resultante da 5ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT provisório de 1,41516, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P6, para a categoria 1, a Tarifa de Pedágio arredondada de 1,80, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \frac{\text{Tarifa de Pedágio Arredondada}}{\text{Multiplicador da Tarifa}} \times \text{Multiplicador da Tarifa}$$

85. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada, nas praças P1 a P6.

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	1,8
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2	3,6
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3	5,4
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4	7,2
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5	9
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6	10,8
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7	12,6
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8	14,4
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9	16,2
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	2,7
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	3,6
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	0,9

### 6 CONSIDERAÇÕES GERAIS

86. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 5ª Revisão Ordinária, 5ª 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.

87. O processo de reajuste indicou o percentual positivo de 5,71% (cinco inteiros e setenta e hum centésimos por cento), correspondente à projeção da

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

88. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 5ª Revisão Ordinária que altera a TBP de R\$ 1,34372 para R\$ 1,31092, a preços de julho de 2007, representando um decréscimo de 2,44% (dois inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento) e a 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alterando-a de R\$ 1,31092 para R\$ 1,28296 - a preços de julho de 2007, que representa um decréscimo de 2,13% (dois inteiros e treze centésimos por cento), que juntos totalizam uma redução de 4,52% (quatro inteiros e cinquenta e dois centésimos por cento) a partir de 29 de dezembro de 2013.

89. Os efeitos combinados do reajuste, da 5ª revisão extraordinária e da 5ª revisão ordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio praticada em 0,93% (noventa e três centésimos por cento) antes da aproximação e em uma variação nula após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

90. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, a 5ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., cujos efeitos combinados mantiveram sem alterações a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,80 (hum real e oitenta centavos), com vigência a partir de 29 de dezembro de 2013.