

RELATORIA: DNM

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NUMERO: 223/2013

OBJETO: Proposta de Resolução que autoriza a retirada dos Trechos Pelotas - Bagé e acesso aos Molhes da Barra do Contrato de Concessão da Concessionária ECOSUL S.A.. e de Resolução que autoriza a 10ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária ECOSUL S.A.

ORIGEM: SUINF

PROCESSO(s): 50500.171122/2013-40

PROPOSIÇÃO ÁREA TÉCNICA: NOTA TÉCNICA Nº 223/2013/GEROR/SUINF

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 2299-3.4.1.11/2013/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DNM: APROVAÇÃO DA PROPOSTA DA ÁREA TÉCNICA

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

I - Das Preliminares

Trata-se de Proposta de Resolução da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 10ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Concessionária ECOSUL S.A..

II – Dos Fatos

A ANTT, por intermédio da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, realizou estudos visando atender as solicitações de revisão e reajuste, mas também acatar as Resoluções ANTT nº. 675, de 4.8.2004, nº 1.187, de 9.11.2005, nº 3.651, de 7.4.2011, e nº 4.075, de 3.4.2013.



III – Da Análise Processual

A matéria está inserida no âmbito de competências da ANTT, conforme estabelecido no artigo 24 da Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001, que assim dispõe:

"Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;"

O processo de reajuste ora proposto foi feito em observância ao disposto no contrato de concessão e levou em consideração a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo IBGE. A análise efetuada por esta agência indicou o percentual de reajuste de 5,72% (cinco inteiros e setenta e dois centésimos por cento), correspondente à variação ponderada dos índices relativos aos principais componentes de custos considerados na formação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio.

10ª Revisão Ordinária

Em relação à 9ª Revisão Ordinária da TBP teve-se como resultado final a alteração da tarifa básica de pedágio de R\$ 3,64966 para R\$ 3,53307- a preços de dezembro de 1999, representando um decréscimo de 3,19% (três inteiros e dezenove centésimos por cento).

R.O. – Impacto relativo na TBP de cada evento no Fluxo de Caixa Original

Descrição do Item	Δ % na TBP
Correção do arredondamento da tarifa	- 0,04%
Receitas extraordinárias e custos associados	- 0,04%
Recuperação das Rodovias	-0,13
Pavimentos	-0,003
Obras-de-Arte Especiais	-0,127



R.O. – Impacto relativo na TBP de cada evento no Fluxo de Caixa Marginal

Descrição do Item	Δ % na TBP
Inserção de nova TIR	- 2,62%
Alteração do Tráfego Real	- 0,42%
Correção do arredondamento da tarifa	0,001
Não utilização de verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal	-0,03

A análise completa do pleito apresentado pela Concessionária ECOSUL S.A. para a 10ª Revisão Ordinária e o seu reajuste, considera itens de caráter extraordinário, como a reprogramação e alteração de investimentos previstos e a inclusão de novos investimentos.

Em relação à incorporação de pista duplicada pelo DNIT à rodovia BR-392/RS, trecho Pelotas – Rio Grande, os dados utilizados foram os constantes do processo nº 50.500.114673/2013-14.

No que tange à repactuação contratual, foram utilizados os dados apresentados pela concessionária, entretanto, caso a Diretoria da ANTT concorde com os itens de repactuação, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF proceda a uma análise do pleito da concessionária. Qualquer diferença em relação ao apresentado poderá ser retificada, após análise da GEINV, e considerada em Revisão subsequente.

Em função de análise procedida pela GEINV, levado em consideração o pleito da concessionária, foram consideradas a alteração no investimento em obras de arte especiais e a inclusão de novos investimentos em pavimentos, elementos de proteção e segurança, drenagem e obras-de-arte corrente, com acréscimo de valor no cronograma de obras e serviços da ECOSUL.

I - Evento inserido no Fluxo de Caixa Original – FCO
R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
A	Recuperação das Rodovias	-0,05
A 2.1	Pavimentos	0,01
A 2.3	Obras-de-Arte Especiais	-0,06
A 2.4	Elementos de Proteção e Segurança	0,00
A 2.6	Drenagem e Obras-de-Arte Corrente	0,00



II - Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal – FCM
R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Marginal

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
A	Recuperação das Rodovias	1,22
A 2.1	Pavimentos	0,67
A 2.4	Elementos de Proteção e Segurança	0,39
A 2.6	Drenagem e Obras-de-Arte Corrente	0,15
C	Manutenção	0,16
C 1	Pavimentos	0,15
C 4	Elementos de Proteção e Segurança	0,01

O impacto total das alterações no PER, tanto no FCO quanto no FCM, é um acréscimo da TBP de 1,33% (um inteiro e trinta e três centésimos por cento).

Considera-se também, nesta 6ª Revisão Extraordinária, o impacto tarifário de três eventos, quais sejam:

- Incorporação de pista duplicada pelo DNIT à rodovia BR-392/RS;
- Retirada dos Trechos Pelotas- Bagé e acesso aos Molhes da Barra;
- Alteração do Fator VP/VL) de 1,38 para 2,00 gradativamente até 2016.

Os dois últimos eventos seriam feitos por meio de repactuação contratual. Por se tratar de matéria relativa à política pública, o Ministério dos Transportes foi questionado sobre essas modificações por meio do Ofício nº 1401/2013/DG/ANTT. Em resposta, por meio do Ofício nº 043/2013/DECON/SFAT/MT, o ministério não apresentou objeções ao mérito, solicitando que sejam devidamente ultimadas as formalidades processuais no âmbito da ANTT para que o tema possa ser levado à consideração do Ministro de Estado dos Transportes.

Incorporação de pista duplicada pelo DNIT à rodovia BR-392/RS

O impacto tarifário da incorporação à concessão de pista duplicada pelo DNIT na BR-392/RS, no segmento entre Pelotas e Rio Grande é analisado no processo 50.500.114673/2013-14. Observa-se que a complementação da Outorga, em razão desta incorporação (processo nº 50.500.114673/2013-14), foi enviada ao Ministério dos Transportes, por meio do Ofício nº 1.397/2013/DG/ANTT, de 13/12/2013.

Foram considerados, somente os investimentos necessários para a manutenção do pavimento nos anos de 2013 e 2014 (item C.1).

R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER - FCM

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
	Incorporação de pista duplicada na BR-392/RS	1,05
B.12 /F.1.1 /F.1.2/D.1	Custos Operacionais (2013-2026)	0,79
C.1	Manutenção Pavimento (2013-2014)	0,67
E.1/E.3	Ampliação da Praça de Pedágio de Capão Seco	0,39

O impacto total das alterações no PER, por meio do FCM, em razão da incorporação à concessão de pista duplicada pelo DNIT na BR-392/RS, no segmento entre Pelotas e Rio Grande é um acréscimo da TBP de 1,05% (um inteiro e cinco centésimos por cento).

Repactuação do contrato

A repactuação contratual proposta pela concessionária por meio da carta CE nº 1117/2013-DS, de 10/12/2013, contempla os seguintes itens:

- Retirada dos Trechos Pelotas - Bagé e acesso aos Molhes da Barra;
- Alteração Fator VP/VL (1,7 em 2014 – 1,9 em 2015 – 2,0 a partir de 2016);
- Retirada de um investimento previsto em 2015 - Ampliação de praça de Pedágio;
- Indução de 4% de tráfego a partir de 2014 no FCO e FCM;
- Adoção de uma Taxa de Crescimento Anual no FCM de 3%.

Em relação aos dois primeiros itens, conforme já apresentado, o Ministério dos Transportes, por meio do Ofício nº 043/2013/DECON/SFAT/MT, não apresentou objeções ao mérito:

Observa-se que os dados utilizados foram os apresentados pela concessionária. Assim, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF proceda a uma análise do pleito da concessionária. Qualquer diferença em relação às informações utilizadas poderá ser retificada, após análise da GEINV e considerada em Revisão subsequente.



I. Retirada dos Trechos Pelotas- Bagé e acesso aos Molhes da Barra

A proposta consiste em excluir do escopo do contrato de concessão os trechos da BR-293/RS, entre Pelotas e Bagé, e da BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra, notadamente os trechos da concessão com menores volumes de tráfego. Com esta alteração a concessão, que hoje compreende 623,8 km, passará a ter 457,3 km de extensão total, ou seja, uma exclusão de 166,5 km da extensão da concessão.

É importante salientar que nos referidos trechos não existe nenhuma praça de pedágio, nem base operacional. Os referidos trechos ficarão ainda sob a responsabilidade da ECOSUL durante o período de um ano, a contar da formalização do Termo Aditivo da Repactuação Contratual, período este em que a concessionária terá obrigações apenas de conservação da rodovia existente, sem qualquer responsabilidade sob a operação da rodovia (atendimentos médico e mecânico) e investimentos em recuperação/manutenção da rodovia (pavimento, OAEs, etc.).

Após este período, os trechos passarão para a administração do Governo Federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT. Esta transferência será formalizada através de Termo de Cessão de bens assinado pela ANTT, ECOSUL e DNIT.

A exclusão dos trechos da BR-293/RS e BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra tem como consequência a retirada do PER dos investimentos e custos operacionais que seriam realizados nestes locais nos anos futuros. A tabela a seguir apresenta os impactos da retirada de cada item do PER.



R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER - FCO

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
	Retirada dos Trechos Pelotas- Bagé e acesso aos Molhes da Barra	-2,65%
	Investimentos	-1,31%
A.2.1	Recuperação das rodovias - Pavimentos	-0,69%
A.2.4	Recuperação das rodovias - Elementos de Proteção e Seg.	-0,07%
A.2.6	Recuperação das rodovias - Drenagem e OACs	-0,19%
B.7	Monitoração das rodovias - Sistemas de Operação	-0,01%
C.1	Manutenção - Pavimentos	-0,30%
C.4	Manutenção - Elementos de Proteção e Seg.	-0,01%
E.6	Operação - Sistema Telefonia e Radiocomunic.	-0,01%
E.7	Operação - Operação da Rodovia	-0,01%
G.7	Melhoramentos - Meio-Ambiente	-0,01%
	Custos Operacionais	-1,34%
F.1.2	Operação da rodovia – Manutenção Veíc. e Comb.	-0,06%
F.1.6	Operação da rodovia – Consultorias	-0,003%
F.1.7	Operação da rodovia – Locação de Veículos	-0,03%
D.1	Conservação rotineira da rodovia – trechos obrig.	-0,84%
D.2	Conservação rotineira da rodovia – trechos oferta	-0,05%
B.9	Monitoração das rodovias – Mão de Obra	-0,29%
B.10	Monitoração das rodovias – Manut. Veíc. e Comb.	-0,02%
B.11	Monitoração das rodovias – Material de escritório	-0,003%
B.12	Monitoração das rodovias – Consultorias	-0,03%
B.13	Monitoração das rodovias – EPI	-0,01%

O impacto total das alterações no PER, no FCO, em razão da exclusão do escopo do contrato de concessão os trechos da BR-293/RS, entre Pelotas e Bagé, e da BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra é um decréscimo da TBP de 2,65% (dois inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento).



II - Alteração do Fator VP/VL (1,7 em 2014 – 1,9 em 2015 – 2,0 a partir de 2016)

Com o objetivo de manter a mesma estrutura tarifária das demais concessões federais no que tange a relação entre a tarifa de Veículos Pesados (VP) e Veículos Leves (VL), a proposta de repactuação contempla a adoção gradativa do fator multiplicador (VP/VL) de 1,38 para: 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 em 2016.

O impacto da alteração no fator multiplicador Veículos Pesados (VP) em relação aos Veículos Leves (VL), implementado tanto no FCO quanto no FCM, é um decréscimo da TBP de 19,32% (dezenove inteiros e trinta e dois centésimos por cento).

III - Exclusão de valor do PER – Item E.3

Também está se propondo na repactuação, a retirada da verba prevista em 2015, no valor de R\$ 1.315.850,00 (Pi), para o item E.3 – Sistemas de arrecadação de Pedágio.

Caso a Diretoria da ANTT autorize a repactuação, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV/SUINF) analise a pertinência da exclusão proposta. O impacto da exclusão deste item é um decréscimo da TBP de 0,33% (trinta e três centésimos por cento).

IV - Indução de 4% de tráfego no FCO e FCM

Em razão da incorporação de pista duplicada da BR-392/RS, está se propondo considerar, na repactuação contratual, uma indução de tráfego de 4%, nos FCO e FCM, a partir de 2014. Observa-se que esta indução será retificada posteriormente, de acordo com metodologia proposta na Nota Técnica nº 053/2013/SUINF/ANTT. O impacto da indução de tráfego é um decréscimo da TBP de 2,96% (dois inteiros e noventa e seis centésimos por cento).

V - Adoção de uma Taxa de Crescimento Anual no FCM de 3%

Também está se propondo adotar uma taxa de crescimento de 3,0% para o tráfego do FCM, a partir de 2013, tendo em vista se tratar de valor mais condizente com a realidade. Observa-se que a cada ano o tráfego projetado no FCM é substituído pelo tráfego real.

O impacto da alteração da taxa de crescimento no FCM é um decréscimo da TBP de 0,36% (trinta e seis centésimos por cento).

A repactuação contratual propõe uma redução da TBP em 25,83% para veículos leves e para veículos pesados: -8,59, +2,17% e +7,54%, respectivamente nos anos de 2014, 2015 e 2016. Todos os cálculos foram realizados considerando o cenário proposto a partir de 01 de janeiro de 2014.

Efeito conjunto das revisões ordinária e extraordinária

O restabelecimento da relação que as partes pactuaram inicialmente, devido às revisões procedidas, resulta em um decréscimo percentual da Tarifa Básica de Pedágio de 26,45% (vinte e seis inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento) 1,87% (um inteiro e oitenta e sete centésimos por cento), alterando a TBP de R\$ 3,64966 para R\$ 2,68433.

Efeito combinado das revisões e reajuste

O efeito combinado do reajuste e das revisões resultou no decréscimo da tarifa de pedágio em 22,24% (vinte e dois inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) antes da aplicação do critério de arredondamento, e em 22,22% (vinte e dois inteiros e vinte e dois centésimos por cento) após a aplicação do critério de arredondamento, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

Sendo assim, o efeito combinado altera a tarifa a ser praticada pela Concessionária de R\$ 9,00 (nove reais) para R\$ 7,00 (sete reais), nas praças de pedágio, com vigência a partir de 1º de janeiro 2014.

Em seu PARECER Nº 2299-3.4.1.11/2013/PF-ANTT/PGF/AGU, a PRG não vislumbra óbice jurídico ao regular procedimento dos pleitos.

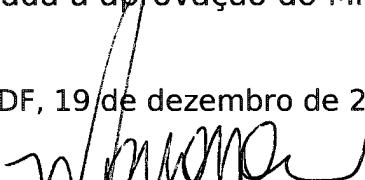


IV – Da Proposição Final

Isto posto, e com base nas manifestações das áreas técnica e jurídica, proponho que à Diretoria Colegiada delibere por

- a) aprovar a retirada dos Trechos Pelotas - Bagé e acesso aos Molhes da Barra do Contrato de Concessão da Concessionária ECOSUL S.A.;
- b) que, caso aprovada a retirada dos trechos, o processo seja encaminhado ao Ministério dos Transportes para análise e que a publicação da resolução seja vinculada à aprovação do Ministério dos Transportes.
- c) aprovar a 10ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Concessionária ECOSUL S.A..
- d) após publicação da Resolução referente à 10ª Revisão Ordinária, a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, formalizar, num prazo de trinta dias, o Termo Aditivo ao contrato, visando incorporar tanto as alterações decorrentes da incorporação de pista duplicada pelo DNIT à BR-392/RS (trecho Pelotas – Rio Grande) quanto às relativas à repactuação contratual.
- e) que, caso aprovada a Revisão, o processo seja encaminhado ao Ministério dos Transportes para análise e que a publicação da resolução seja vinculada à aprovação do Ministério dos Transportes.

Brasília-DF, 19 de dezembro de 2013.



NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA
Diretora

Encaminhamento:

À Secretaria-Geral (*SEGER*), para prosseguimento.

Em, 19 de dezembro de 2013.

Ass: *Officinista*
Cintia Ferreira Barreto
Matr.: 1972918
Assessora - DNM