

NOTA TÉCNICA Nº 279/GEROR/SUINF/2014

Em 08 de dezembro de 2014

Processo nº: 50500.035683/2014-67

Assunto: Reajuste, 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP 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 2014, e das concomitantes 6ª Revisão Ordinária e 7ª 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, a empresa OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) foi quem ofereceu o maior deságio em relação à tarifa teto do edital, conforme mostra o quadro abaixo.

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	CONSORCIO BRVIAS	1,55	42,27
MERRILL LYNCH S/A CTVM	CONSORCIO OIICNO	1,85	30,8
MUNDINVEST S.A. CCVM	CONSORCIO 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	CONSORCIO BERTIN EQUIPAV	1,98	25,92
PACTUAL CTVM S.A.	CCR	2,13	20,52
UNIBANCO INVESTSHOP CVMC S.A.	PRIMAV E CORODOVIAS	2,13	20,33
BRASCAN S.A. CTV	CRB CONSÓRCIO RODOVIAS BRASILEIRAS	2,25	16,01
INTERBOLSA DO BRASIL CCTVM	CONSORCIO 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
2013	1,41629	5,77

### 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

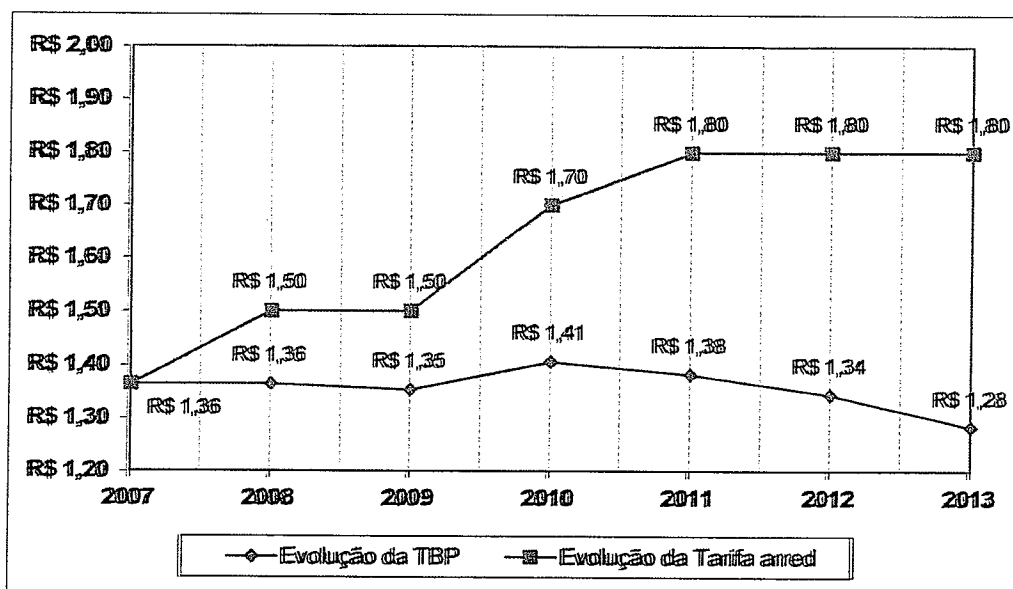
Evento	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
				Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -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
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	<del>1,34857</del> -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%	
5ª Revisão Ordinária	29/12/2013	29/12/2013	1,31092 -2,44%	50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35 Resolução nº 4.212/13
5ª Revisão Extraordinária	29/12/2013	29/12/2013	1,28296 -2,13%	
6ª Revisão Extraordinária	01/09/2014	29/12/2014	1,28577 +0,22%	50500.117877/2014-80 e 50500.114826/2014-04 Resolução nº 4.385/2014

21. 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	+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	-
29/12/2013	1,28296	-4,52%	1,80	-

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 2013 a dezembro de 2014, com vigência a partir de 29 de dezembro de 2014, foi apresentado pela Concessionária através das Carta ARB/PLA/14090010, de 01 de setembro de 2014.

##### 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:*

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

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:*

- 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 2014 e o número-índice do IPCA de junho de 2007. Considerando que na data de emissão desta Nota

Técnica o número índice do IPCA de novembro de 2014 já havia sido publicado, assim, para a 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária não haverá necessidade de projeção do Número Índice do IPCA para novembro de 2014.

**Quadro 6 – Número Índice do IPCA de novembro de 2014**

MÊS	IPCA
NOV/2014 (definitivo)	4.028,4

28. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT (definitivo) para novembro de 2014 é igual a 1,50911, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{4.028,4}{2.669,38} = 1,50911$$

29. Portanto, o IRT a ser aplicado no ano de 2014, de caráter definitivo, representa uma variação percentual de 6,64% em relação ao IRT utilizado em 2013, sendo este o percentual correspondente ao reajuste tarifário.

30. 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 2014, entretanto, aplicados sobre a TBP obtida a partir da revisão apresentada em sequência.

#### 4.2 Revisão

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.

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

32. 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 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.*

33. 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.”*

34. 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, procedeu-se à revisão da TBP com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

35. As Notas Técnicas nº 040/2014/GEINV/SUINF<sup>1</sup>, de 14 de outubro de 2014, nº 048/2014/GEINV/SUINF<sup>2</sup>, de 30 de outubro de 2014, nº 054/2014/GEINV/SUINF<sup>3</sup>, de 19 de novembro de 2014 e a nº 056/2014/GEINV/SUINF<sup>4</sup>, de 25 de novembro de 2014, 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.

36. 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 6ª REVISÃO ORDINÁRIA

37. Para a realização da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA, foram consideradas as informações constantes das Notas Técnicas nº 040/2014/GEINV/SUINF, de 14/10/2014, nº 048/2014/GEINV/SUINF, de 30/10/2014, nº 054/2014/GEINV/SUINF, de 19/11/2014, e, por fim, a de nº 056/2014/GEINV/SUINF, de 25/11/2014 que discrimina as inexecuções e reprogramações de investimentos e serviços constantes do Programa de Exploração da Rodovia – PER. Foram ainda consideradas as informações provenientes da GEFOR, a respeito da apuração de receitas alternativas pela

<sup>1</sup> NT 040/2014/ GEINV/SUINF - fl. 51 do processo 50500.129312/2014-45.

<sup>2</sup> NT 048/2014/ GEINV/SUINF - fl. 134 do processo 50500.035683/2014-67.

<sup>3</sup> NT 054/2014/ GEINV/SUINF - fl. 209 do processo 50500.129312/2014-45.

<sup>4</sup> NT 056/2014/ GEINV/SUINF - fl. 37 do processo 50500.107168/2014-96.

concessionária, e da GEROR, a respeito da aplicação de recursos para o desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária.

38. As ações decorrentes da 6ª Revisão Ordinária foram processadas tanto no Fluxo de Caixa Original (FCO), quanto no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) da concessão, e estão discriminadas nos subitens seguintes.

39. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas são em relação à última TBP em vigor de R\$ 1,28577, aprovada na 6ª revisão extraordinária – conforme resolução nº 4.385, de 29 de agosto de 2014 – passa-se aos eventos desta 6ª revisão ordinária da TBP.

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

##### 4.2.2.1 IRT provisório e arredondamento

40. 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 2014, 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 2013.

41. A consideração dos efeitos da utilização do IRT .provisório em 2013 e do arredondamento tarifário tiveram impacto de +0,074% sobre a TBP vigente.

##### 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 6º ano-concessão foi avaliado por esta Superintendência e detalhado na Nota Técnica nº

033/2014/GEINV/SUINF, de 15 de setembro de 2014. O Quadro 7 resume os valores considerados pela ANTT a preços correntes e iniciais, de acordo com o referido Memorando, para o 6º ano-concessão (AC 5).

Quadro 7: Despesas para o aparelhamento da PRF – 6º ano-concessão

Período	Despesas a Preços correntes (R\$)	Despesas a PI (R\$)
6º ano-concessão (2013/2014)	1.048.615,48	769.346,70

44. Promovido o reequilíbrio, este ajuste implicou em uma redução da TBP, com variação negativa de 0,0003%.

#### 4.2.2.3 Receitas alternativas auferidas em 2013 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 327/2014/GEFOR/SUINF<sup>5</sup>, de 13 de outubro de 2014, em atendimento ao Memorando nº 13/2014/GEROR/SUINF<sup>6</sup>, de 15 de setembro de 2014, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR apresentou como receitas extraordinárias para o 6º ano concessão, o montante de R\$ 1.105.730,14 (Um milhão, cento e cinco mil, setecentos e trinta reais e quatorze centavos). O efeito desta adequação implicou em uma variação negativa da TBP de -0,028% (vinte e oito milésimos por cento).

<sup>5</sup> Memorando 327/2014/GEFOR/SUINF – fl 74 do processo 50500.035683/2014-67.

<sup>6</sup> Memorando 13/2014/GEFOR/SUINF – fl 45 do processo 50500.035683/2014-67.

#### 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. As informações financeiras sobre as despesas realizadas com os recursos de desenvolvimento tecnológico no 6º ano concessão foram analisadas através da Nota Técnica nº 090/2014/GEROR/SUINF, de 25/02/2014, que comprovou um montante adicional de R\$ 11.438,75, a preços iniciais, totalizando R\$ 855.138,75 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.

49. Desta forma, a diferença a maior observada, equivalente a R\$ 11.438,75 (a preços iniciais) ficou a cargo da concessionária e o valor de recursos de desenvolvimento tecnológico para o 6º 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. Com relação aos itens de inexecução, os respectivos valores financeiros foram descontados e o reequilíbrio decorrente destas alterações resultou em variações negativas da TBP, como resume o quadro

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

Item do PER	Descrição do Item	Impacto na TBP - Δ%
1.2.8	Recuperação de Passivos Ambientais	-0,003
5.1.4	Melhoria de Acessos Existentes	-0,003
5.1.5	Melhoria de Intersecções Existentes	-0,003
5.1.6.A	Implantação de trevo em nível, com alças	-0,006
5.1.10.C	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo	-0,001
5.1.14.1	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,013
5.1.19.A	Obras para combate a enchentes	-0,003
5.1.19.B	Obras para combate a enchentes	-0,010
5.1.19.C	Obras para combate a enchentes	-0,006
5.1.19.D	Obras para combate a enchentes	-0,013
5.1.20.D	Dispositivos de intersecção	-0,002
5.2.1.B	Ampliação da Capacidade da Serra do Cafezal	-0,492
5.2.2.C	Execução de Terceiras Faixas	-0,026
6.3.1.5	Sistema de Detecção de Altura	-0,001
6.3.1.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	-0,001
6.5.1.2	Balança Móvel	-0,027
6.5.4.1.2	Balança Móvel	-0,011
6.5.4.2.2	Balança Móvel	-0,001
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	-0,494
11.1	Verba para Aparelhamento da PRF	-0,0003
5.1.9.C	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	-0,001
5.1.9.H	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	-0,001
5.1.9.I	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	-0,001
5.1.11.A	Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria	-0,001

51. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inexecuções, processados no Fluxo de Caixa Original – FCO, resulta em variação negativa de 1,07% (um inteiro e sete centésimos por cento) sobre a TBP.

## II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal 1

52. As notas Técnicas nº 040/2014/GEINV/SUINF, nº 048/2014/GEINV/SUINF, nº 054/2014/GEINV/SUINF apontaram eventos a serem considerados para o reequilíbrio econômico do contrato no FCM1 que passam a ser listados abaixo.

53. O FCM 1 foi aberto, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, em 2011, com a taxa de desconto de 8,01%.

#### 4.2.2.8 Inserção do tráfego real no FCM 1

54. Os dados de tráfego real referentes ao 6º ano-concessão referentes a todas as praças de pedágio foram obtidos junto à concessionária por meio da Carta ARB/PLA/14060132, foram lançados no FCM, na aba "TRAFEGO real".

55. 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 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, entretanto, que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

56. 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.

57. A inserção do tráfego real no FCM gerou um acréscimo na TBP de 0,012% (doze milésimos por cento).

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

58. Item de revisão ordinária que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 28 de dezembro de 2014, 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 positiva de 0,0004% (quatro décimos de milésimo por cento).

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

59. Com relação aos itens de inexecução, os respectivos valores financeiros foram descontados e o reequilíbrio decorrente destas alterações resultou em variações negativas 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	-0,0003
5.1.14.2	Prolongamento de passarela – Km 323+300/SP	-0,0001
5.1.21	Implantação de Ciclovia em Registro/SP	-0,0004

60. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a inexecuções, lançados no FCM1, resulta em variação negativa de 0,0008% (três décimos de milésimo por cento) sobre a TBP.

#### 4.2.2.11 EFEITO FINAL DA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA

61. Considerando todos os itens da 6ª revisão ordinária, explicitados anteriormente, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofreu decréscimo de 1,06% (um inteiro e seis décimos por cento), passando de R\$ 1,28577 para R\$ 1,27211.

#### 4.2.3. 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

62. Conforme citado, as Notas Técnicas nº 040/2014/GEINV/SUINF, nº 048/2014/GEINV/SUINF, nº 054/2014/GEINV/SUINF, e a nº 056/2014/GEINV/SUINF, consideraram a reprogramação do cronograma de execução de itens do PER como de caráter Extraordinário.

63. Assim como na 6ª Revisão Ordinária, na 7ª Revisão Extraordinária foram feitas alterações, tanto no FCO quanto no FCM1. Ressalta-se ainda que de acordo com os dispostos da resolução nº 3.651/2011 e mediante a necessidade de inclusão de novos investimentos propostos pela GEINV, fez-se necessário a abertura de um novo Fluxo de Caixa Marginal, doravante FCM2.

#### Calculo da TIR do Fluxo de Caixa Marginal

64. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29/05/2014, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pela Resolução nº 4.296/2014, de 27/03/2014, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa

de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução 3.651/11, faz-se necessário definir a TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) utilizado nesta Revisão Extraordinária.

65. 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).

66. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento nos estágios de maturação definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

67. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão.

Quadro 1: Critério de enquadramento conforme o estágio da concessão

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

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

68. Atualmente, o contrato de concessão da AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT S/A encontra-se no 7º ano de concessão, e considerando que o prazo da concessão da concessionária é de 25 anos, de acordo com o quadro acima, a Concessionária encontra-se no 2º Estágio.

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

Quadro 2: WACC para cada estágio da concessão

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

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

70. É importante salientar que no Anexo V da Resolução 4.075/2013 consta que no caso da inclusão de investimentos de pequena monta no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, que não permitem às concessionárias captar financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, o enquadramento deve sempre corresponder ao estágio 3.

71. Considerando que os novos investimentos somam um montante superior a 20 milhões, a preços de abril de 2011, de acordo com as premissas acima, para a corrente 7ª Revisão Extraordinária foi aberto o FCM2 com a TIR de 7,17%.

#### I – EVENTOS INSERIDOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL

##### 4.2.3.1 Alterações no PER

Quadro 12: Revisão Extraordinária no Fluxo de Caixa Original

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
5.1.5	Melhoria de Interseções Existentes - BR 116/SP - km 272,1 e BR 116/SP - km 285,0	0,005%
5.1.6.A	BR 116/PR: km 32,0; Implantação de 2 retornos em nível no Contorno Norte de Curitiba; BR 116/SP: Implantação de 25 retornos	-0,059%
5.1.9.3	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 388+200m	-0,244%
5.1.9.8	Dispositivos de interseção - BR-116/SP - km 340 - Serra do Cafezal	-0,042%
5.1.20.9	Dispositivos de interseção - BR-116/SP - km 490+320m - Cajati	0,002%
5.1.20.2	Dispositivos de interseção - BR-116/SP - km 292	-0,022%
5.2.2.C	Ampliação de capacidade – segmento de 30,0 km	-0,047%
6.3.2.5	Sistema de Detecção de Altura	-0,001%
6.3.3.2.5	Sistema de Detecção de Altura	-0,001%
6.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	-0,002%
6.3.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	-0,001%
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	0,036%
5.1.20.10	Dispositivos de interseção – BR-116/SP - km 388+200	0,240%
5.2.1.1	Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal km 366+700 ao km 367+200	7,275%
5.2.1.2	Ampliação da Serra do Cafezal	-6,984%

72. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a reprogramações lançados no FCO, no escopo da 7ª RE, resulta em variação

positiva de 0,154% (cento e cinquenta e quatro milésimos por cento) sobre a TBP.

## II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal 1

### 4.2.3.2 Alterações no PER

Quadro 13: Inclusões e reprogramações de itens no Fluxo de Caixa Marginal 1

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
5.1.14.3	Implantação de grades altas nas passarelas	-0,122
5.1.14.2	Prolongamento de passarela – km 323+300/SP	-0,009
5.1.21	Implantação de ciclovia em Registro/SP	+0,014

73. Desta forma, o impacto combinado de todos os itens relativos a reprogramações, lançados no FCM1, resulta em variação negativa de 0,117% (cento e dezessete milésimos por cento) sobre a TBP.

## III – Eventos Inseridos no Fluxo de Caixa Marginal 2

### 4.2.3.3 Obras e Serviços Incluídos no PER

Quadro 14: Inclusões no Fluxo de Caixa Marginal 2

Item do PER	Descrição do Item	Δ %
5.1.14.4	Prolongamento de passarela – km 274+400	0,007
5.4	Alteração de placas da ouvidoria	0,0006
5.5	Recuperação da ponte sobre o rio Capivari	1,133
5.1.8.1	Trevo em desnível com alças	0,544
5.2.1.1	Execução da 2ª pista Serra da Cafezal – Km 366	13,26

74. Desta forma, o impacto combinado de todos os novos itens de investimentos, lançados no FCM2, resulta em variação positiva de 14,95% (quatorze inteiros e noventa e cinco centésimos por cento) sobre a TBP.

## EFEITO FINAL DA 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

75. Portanto, o efeito dos itens de reprogramação do cronograma de execução e inclusão de novos investimentos que compõem a 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alteram a TBP de R\$ 1,27211 para R\$ 1,46478 - a preços de julho de 2007,

representando um acréscimo de 15,15% (quinze inteiros e quinze centésimos por cento).

#### 4.3 EFEITO FINAL DAS REVISÕES

76. Considerando os efeitos da 6ª Revisão Ordinária alterando a TBP de R\$ 1,28577 para R\$ 1,27211, acrescidos os efeitos dos itens da 7ª Revisão Extraordinária que altera a TBP no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 1,27211 para R\$ 1,46478, tem-se por resultado final das revisões um acréscimo de 13,92% (treze inteiros e noventa 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>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
6ª Revisão Ordinária	R\$ 1,27211	- 1,06%	- 1,06%
7ª Revisão Extraordinária	R\$ 1,46478	+15,15%	+13,92%

78. Cabe ressaltar que a TBP aprovada na 6ª Revisão Extraordinária, Resolução 4.385 de 29.08.2014, tem seus efeitos financeiros vigentes a partir de 29 de dezembro de 2014.

#### 4.4 Atualização da TBP praticada

79. Considerando-se o IRT definitivo de 1,50911, bem como a TBP de R\$ 1,46478, resultante das Revisões Tarifárias correntes e apresentadas nesta nota técnica, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 2,21051, representando uma variação positiva de 21,75% (vinte e um inteiros e setenta e cinco centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2013 (R\$ 1,81559), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

\* R\$ 2,20, representando uma variação positiva de 22,22% (vinte e dois inteiros e vinte e dois centésimos percentuais) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2013 (R\$ 1,80), após a aplicação do critério de arredondamento.

## 5 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

80. Em atendimento ao Memorando Circular nº 013/2014/GEROR/SUINF<sup>7</sup>, de 15.09.2014, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR encaminhou o Memorando nº 327/2014/GEFOR/SUINF<sup>8</sup>, de 13.10.2014, atestando a regularidade fiscal e contratual em referência aos aspectos econômico-financeiros por meio do Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro, anexo ao referido memorando.

81. A Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias - GEINV/SUINF, em resposta ao Memorando Circular nº 013/2013/GEROR/SUINF, de 15.09.2014, por meio do Memorando 1559/2014/GEINV/SUINF<sup>9</sup>, de 15.09.2014, informa que não existe óbice, por parte daquela gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária.

82. Em relação à Garantia de Execução Contratual exigida da concessionária, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEROR atesta, por meio da Nota Técnica nº 088/2014/GEROR/SUINF (processo nº 50515.005069/2014-10), de 20/02/2014, que a Apólice de Seguro Garantia em questão encontra-se em plena vigência e atende ao disposto no Contrato de Concessão.

83. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que é necessário o envio de ofício 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. Segundo o Art. 5º da Portaria MF nº 118, a antecedência mínima para o envio do Ofício ao Ministério da Fazenda é 15 (quinze) dias antes dos reajustes e revisões de tarifa:

*"Art. 5º A Diretoria da ANTAQ e da ANTT comunicarão ao Ministério da Fazenda, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias, os reajustes e revisões de tarifa, nos termos do disposto nos arts. 24, VII e 27, VII, da*

<sup>7</sup> Memorando Circular nº 013/2014/SUINF - fl 45 do processo 50500.035683/2014-67.

<sup>8</sup> Memorando 327/2014/GEFOR/SUINF - fl 74 do processo 50500.035683/2014-67.

<sup>9</sup> Memorando 1559/2014/GEINV/SUINF - fl 46 do processo 50500.035683/2014-67.

*Lei no 10.233, de 2001, atestando o cumprimento dos critérios estabelecidos nesta Portaria na forma da planilha constante do Anexo I."*

84. Considerando que o reajuste da Autopista Régis Bittencourt está previsto para 29/12/2014, após a decisão da Diretoria em relação aos procedimentos adotados na 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, o Ofício ao Ministério da Fazenda será enviado em observância à data limite de 14/12/2014.

### 5.1 Tabela de tarifas

85. Considerando-se a Tarifa Básica de Pedágio de 1,46478, resultante da 6ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT provisório de 1,50911, tem-se nas praças de pedágio P1 a P6, para a categoria 1, a Tarifa de Pedágio arredondada de 2,20, conforme fórmula a seguir:

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

86. 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	1,0	2,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla.	2	2,0	4,40
3	Automóvel com semirreboque, caminhonete com semirreboque.	3	1,5	3,30
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus.	3	3,0	6,60
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	4	4,0	8,80
6	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	2,0	4,40

*JG*  
*1/11/14*

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	serem Praticados
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	5	5,0	11,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	6	6,0	13,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto.	2	0,5	1,10

## 6 CONSIDERAÇÕES GERAIS

87. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 6ª Revisão Ordinária, 7ª 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.

88. O processo de reajuste indicou o percentual positivo de 6,62% (seis inteiros e sessenta e dois 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.

89. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está incluindo os efeitos financeiros da 6ª Revisão Extraordinária, aprovada na Resolução 4.385 de 29/08/2014 que alterou a TBP de 1,28296 para 1,28577 (representando acréscimo de 0,29%).

90. A 6ª Revisão Ordinária que altera a TBP de R\$ 1,28577 para R\$ 1,27211, a preços de julho de 2007, representa um decréscimo de 1,06% (um inteiro e seis centésimos por cento) e a 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, altera a TBP de R\$ 1,27211 para R\$ 1,46478 - a preços de julho de 2007, que representa um acréscimo de 15,15% (quinze inteiros e quinze centésimos por cento), que juntos totalizam um acréscimo de 13,92% (treze inteiros e noventa e dois centésimos percentuais) a partir de 29 de dezembro de 2014.

91. Os efeitos combinados do reajuste, da 6ª revisão extraordinária, da 6ª revisão ordinária e da 7ª revisão ordinária resultam no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio praticada em 21,75% (vinte e um inteiros e setenta e cinco centésimos por cento), antes da aproximação, e de 22,22% (vinte e dois inteiros

e vinte e dois centésimos por cento) após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

92. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, a 6ª Revisão Ordinária e a 7ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A., cujos efeitos combinados elevam a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,80 (hum real e oitenta centavos) para R\$ 2,20 (dois reais e vinte centavos), com vigência a partir de 29 de dezembro de 2014.