



NOTA TÉCNICA Nº 184/GEROR/SUINF/2009

Brasília, 11 de novembro de 2009

Processo: 50500.039105/2009-32
Interessada: Autopista Régis Bittencourt S. A.
Assunto: 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio devida à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão

1. Do objeto

1. A presente Nota Técnica refere-se ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da Rodovia BR-116/SP/PR, administrada pela Autopista Régis Bittencourt S. A., – por intermédio da 1ª Revisão Extraordinária – com data de vigência contratual a partir de 29 de dezembro de 2009, em atendimento à proposta da concessionária encaminhada por meio das cartas DSU-502/2009, de 15 de junho de 2009, DSU-733/2009, de 07 de agosto de 2009, DSU-1.116/2009, de 21 de outubro de 2009, DSU-1.203/2009, de 29 de outubro de 2009 e DSU-1.248/2009, de 10 de novembro de 2009, nas quais solicitava a alteração do cronograma físico-financeiro.

2. Justificativa

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução 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 trechos rodoviários, divididos em 7 editais distintos, detalhados no Quadro I a seguir.

Quadro I: características dos trechos rodoviários da 2ª etapa

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	Divisa RJ/ES – Pte Pres. Costa e Silva	320,10 km
005	01	BR-153/SP	Divisa 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	Divisa MG/RJ – Entr. BR-116 (Dutra)	200,10 km

4. Para o edital 001, houve a apresentação de 13 propostas, cujas garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia (CBLC).
5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeira, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse edital foi de R\$ 2,685.
6. Após a abertura de cada envelope de oferta de tarifa pelo Diretor de Leilão da BOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme o Quadro II abaixo.

Quadro II: características dos trechos rodoviários da 2ª etapa

Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
1	Agora Senior CTVM S. A.	OHL	R\$ 1,364	49,19%
2	Santander Brasil S. A. CTVM	Consórcio BRVias	R\$ 1,550	42,27%
3	Merrill Lynch S. A. CTVM	Consórcio Oicn	R\$ 1,858	30,80%
4	Mundinvest S. A. CVVM	Consórcio Cowan CBM	R\$ 1,878	30,05%
5	Crédit Suisse Brasil S. A. CTVM	TPI Triunfo Participações	R\$ 1,951	27,33%
6	Coinvalores CCVM Ltda	Galvão-Alusa	R\$ 1,971	26,59%
7	Votorantim CTVM Ltda	Consórcio Bertin Equipav	R\$ 1,989	25,92%
8	UBS Pactual CTVM S. A.	CCR	R\$ 2,134	20,52%
9	Unibanco Investshop CVMC S. A.	Primav Ecorodovias	R\$ 2,139	20,33%
10	HSBC CTVM S. A.	Consórcio Isolux	R\$ 2,144	20,14%
11	Brascan S. A. CTV	CRB Consórcio Rodovias Brasileiras	R\$ 2,255	16,01%
12	Finabank CCTVM Ltda	Consórcio AB-Vias	R\$ 2,501	6,85%
13	Branif CVC S. A.	Consórcio Qualivias	R\$ 2,509	6,55%



7. Assim, para esse lote, a proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S. A. (OHL Brasil), 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 30 de outubro de 2007 assinada pelos seus membros, confirmou a proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S. A. (OHL Brasil) como vencedora do leilão.
9. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 5 recursos, que receberam 5 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 2.475 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 2.533, foi emitido Ato de Outorga e autorizado 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 da Rodovia BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba, 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), mediante 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).

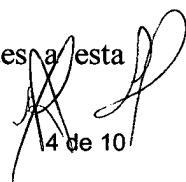
14. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e reajuste da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEECO/SUREF, de 04 de agosto de 2008, e nº 101/2008/GEECO/SUREF, de 23 de dezembro de 2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.

15. No que tange ao reajuste tarifário, fixou a Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada pela Concessionária para R\$ 1,50, aplicando a regra de aproximação contratual. Foi considerada para isso a variação do número-índice do IPCA entre os meses de junho de 2007 e novembro de 2008, resultando em um IRT definitivo de 1,080693. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de 29 de dezembro de 2008 sofreu um incremento de 9,97 % em relação à tarifa inicial do leilão.

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.

18. No Quadro III seguinte, resume-se o histórico dos principais eventos referentes a esta concessão.


14 de 10

Quadro III: 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
1º Reajuste	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 de 24/12/2008

4. Análise

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

20. Por meio das Cartas DSU-502/2009, de 15 de junho de 2009, DSU-733/2009, de 07 de agosto de 2009, DSU-1.116/2009, de 21 de outubro de 2009, DSU-1.203/2009, de 29 de outubro de 2009 e DSU-1.248/2009, de 10 de novembro de 2009, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. apresentou proposta e complementações de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da BR-116/SP/PR, considerando:

- atraso no início de cobrança do pedágio;
- readequação do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

21. A concessionária propõe, para minimizar o efeito no valor da tarifa, uma alteração do cronograma de intervenções, mais especificamente no que diz respeito à postergação de melhorias e ampliação de obras programadas.

4.1. Revisão

4.1.1. Atraso no início da cobrança de pedágio

22. O motivo do atraso do início de cobrança do pedágio foi analisado através das Notas Técnicas nº 0124/2009/GEFOR/SUINF, de 13 de outubro de 2009 e nº 0136/2009/GEFOR/SUINF, de 30 de outubro de 2009. Demonstrados os impactos de ações/omissões por parte da Administração, que acarretaram atrasos no início da cobrança de pedágio, essas Notas Técnicas propuseram reconhecer a imputabilidade do atraso correspondente ao período de 18 de agosto de

2008 (data inicialmente prevista para cobrança do pedágio), para cada praça, conforme discriminado no Quadro IV a seguir.

Quadro IV: atrasos de início da cobrança para as diferentes praças

Praça	Início da arrecadação		Atraso		
	Previsto	Real	Total	Concessionária	Administração/ Força maior
P1	18/08/08	29/12/08	133	00	133
P2		23/03/09	217	77	140
P3		22/02/09	188	48	140
P4		29/12/08	133	00	133
P5		18/05/09	273	00	273
P6		10/03/09	204	64	140

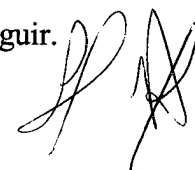
23. Em razão do exposto acima, modificou-se na planilha Q3 – Tráfego do fluxo de caixa o Total Anual de Veículos Equivalentes, em cada praça de pedágio, no ano 1. Para as praças P1 e P4, passou-se de 365/2 dias (cobrança de pedágio prevista para a metade do 1º ano-concessão) para (365/2 – 133) dias; para as praças P2, P3 e P6, a mudança foi de 365/2 para (365/2 – 140) dias. Finalmente, para a praça P5, o tráfego foi totalmente retirado para o 1º ano-concessão, e no 2º, os 365 dias foram reduzidos para (365 – 90,5) dias, o que corresponde a uma retirada total de 273 dias.

24. Estes ajustes – eventos 01 a 06 – levam às seguintes TBPs, com a variação correspondente:

Evento	TBP	Variação	Variação acumulada
01	R\$ 1,36971	+0,42 %	+0,42 %
02	R\$ 1,37494	+0,38 %	+0,80 %
03	R\$ 1,38179	+0,50 %	+1,30 %
04	R\$ 1,38831	+0,47 %	+1,78 %
05	R\$ 1,40100	+0,91 %	+2,71 %
06	R\$ 1,40750	+0,46 %	+3,19 %

4.1.2. Alterações no PER

25. Em 11 de novembro de 2009, foi despachada a Nota Técnica nº 144/2009/GEINV/SUINF que trata da proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da Autopista Régis Bittencourt S. A. (Revisão Extraordinária). A referida Nota Técnica propõe a alteração no cronograma físico-financeiro da concessão dos itens listados no Quadro V a seguir.



Quadro V: alterações e inexecuções do PER

<i>Evento</i>	<i>Item</i>	<i>Tipo</i>	<i>PER</i>
07	Execução de variantes e contornos (inclusive OAEs)	INV	5.1.2 a
08	Execução de ruas laterais em pista simples	INV	5.1.3 a
09	Execução de ruas laterais em pista simples	INV	5.1.3 b
10	Execução de ruas laterais em pista simples	INV	5.1.3 c
11	Melhoria de acessos existentes	INV	5.1.4
12	Melhoria de interseções existentes	INV	5.1.5 a
13	Implantação de trevo em nível, com alças	INV	5.1.6
14	Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista simples (completo)	INV	5.1.8
15	Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista dupla (parcial)	INV	5.1.9 a
16	Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista dupla (completo)	INV	5.1.10 a
17	Implantação de passagens em desnível inferior tipo galeria	INV	5.1.11 a
18	Execução de passarelas sobre pista simples	INV	5.1.13
19	Execução de passarelas sobre pista dupla	INV	5.1.14 a
20	Implantação de barreiras de concreto	INV	5.1.17
21	Duplicações (inclusive OAEs)	INV	5.2.1 a
22	Execução de terceiras faixas	INV	5.2.2 a
23	Complementação de obras do DNIT	INV	5.3
24	Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas	INV	6.3.1.1
25	Sistema de sensoriamento meteorológico	INV	6.3.1.4
26	Sistema de circuito fechado de TV (CFTV)	INV	6.3.1.7
27	Sistema de controle de velocidade	COP	6.3.3.1.8
28	Sistema de detecção e sensoriamento de pista	COP	6.3.3.2.1
29	Sistema de sensoriamento meteorológico	COP	6.3.3.2.4
30	Sistema de circuito fechado de TV (CFTV)	COP	6.3.3.2.7
31	Implantação das edificações	INV	6.4.1
32	Implantação e instalação dos equipamentos e sistemas	INV	6.4.2
33	Operação dos equipamentos e sistemas	COP	6.4.4.1
34	Conservação dos equipamentos e sistemas	COP	6.4.4.2
35	Balança Fixa (implantação das edificações)	INV	6.5.1.1
36	Balança móvel (implantação das edificações)	INV	6.5.1.2
37	Balança fixa (implantação e instalação dos equipamentos e sistemas)	INV	6.5.2.1
38	Balança fixa (operação)	COP	6.5.4.1.1
39	Balança móvel (operação)	COP	6.5.4.1.2
40	Balança fixa (conservação)	COP	6.5.4.2.1
41	Balança móvel (conservação)	COP	6.5.4.2.2
42	Call boxes (obras civis)	INV	6.6.1.2.1
43	Call boxes (equipamentos)	INV	6.6.1.2.2
44	Call boxes (conservação)	COP	6.6.3.2.2
45	Implantação das edificações (SAU)	INV	6.7.1
46	Verba para desapropriações e indenizações	INV	8.1

INV: investimentos / COP: custos operacionais

26. Promovido o reequilíbrio, sucessivamente para os itens descritos no Quadro acima, estes ajustes levam às seguintes TBPs, com a variação correspondente:

<i>Evento</i>	<i>TBP</i>	<i>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
07	R\$ 1,40331	-0,30 %	+2,88 %
08	R\$ 1,40322	-0,01 %	+2,88 %
09	R\$ 1,40167	-0,11 %	+2,76 %
10	R\$ 1,39803	-0,26 %	+2,49 %
11	R\$ 1,39789	-0,01 %	+2,48 %
12	R\$ 1,39771	-0,01 %	+2,47 %

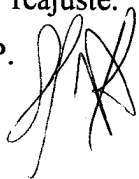
<i>Evento</i>	<i>TBP</i>	<i>Variação</i>	<i>Variação acumulada</i>
13	R\$ 1,39682	-0,06 %	+2,41 %
14	R\$ 1,39521	-0,12 %	+2,29 %
15	R\$ 1,39167	-0,25 %	+2,03 %
16	R\$ 1,38837	-0,24 %	+1,79 %
17	R\$ 1,38596	-0,17 %	+1,61 %
18	R\$ 1,38591	0,00 %	+1,61 %
19	R\$ 1,38356	-0,17 %	+1,43 %
20	R\$ 1,38327	-0,02 %	+1,41 %
21	R\$ 1,37232	-0,79 %	+0,61 %
22	R\$ 1,36936	-0,22 %	+0,39 %
23	R\$ 1,36827	-0,08 %	+0,31 %
24	R\$ 1,36824	0,00 %	+0,31 %
25	R\$ 1,36823	0,00 %	+0,31 %
26	R\$ 1,36724	-0,07 %	+0,24 %
27	R\$ 1,36485	-0,18 %	+0,06 %
28	R\$ 1,36484	0,00 %	+0,06 %
29	R\$ 1,36483	0,00 %	+0,06 %
30	R\$ 1,36446	-0,03 %	+0,03 %
31	R\$ 1,36446	0,00 %	+0,03 %
32	R\$ 1,36446	0,00 %	+0,03 %
33	R\$ 1,35880	-0,42 %	-0,38 %
34	R\$ 1,35867	-0,01 %	-0,39 %
35	R\$ 1,35867	0,00 %	-0,39 %
36	R\$ 1,35792	-0,06 %	-0,45 %
37	R\$ 1,35784	-0,01 %	-0,45 %
38	R\$ 1,35727	-0,04 %	-0,49 %
39	R\$ 1,35696	-0,02 %	-0,52 %
40	R\$ 1,35695	0,00 %	-0,52 %
41	R\$ 1,35693	0,00 %	-0,52 %
42	R\$ 1,35617	-0,06 %	-0,57 %
43	R\$ 1,35537	-0,06 %	-0,63 %
44	R\$ 1,35530	0,00 %	-0,64 %
45	R\$ 1,35530	0,00 %	-0,64 %
46	R\$ 1,35323	-0,15 %	-0,79 %

4.1.3. Efeitos finais da revisão

27. Destaca-se que o efeito final da revisão promovida neste ato pela ANTT altera a TBP a partir de 29 de dezembro de 2009, de R\$ 1,36400 para R\$ 1,35323 com variação percentual total negativa de 0,79 %.

4.1.4. Atualização da tarifa revisada

28. Esta revisão tem seus efeitos práticos previstos para a data de 29 de dezembro de 2009, data contratual para o próximo reajuste. Portanto, entendemos desnecessária a demonstração da atualização monetária da TBP.





5. Da verificação da adimplência da concessionária

29. Da mesma forma que para a atualização, cientes que no ato da avaliação para a concessão do reajuste contratual previsto para o dia 29 de dezembro de 2009 – data da alteração da TBP por conta do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato –, no qual a TBP deverá ser revista, em atendimento a Resolução nº 675/2004/ANTT, entendemos desnecessária tal verificação.

6. Conclusão

30. Conforme exposto, a presente análise trata da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. .

31. O efeito desta revisão na Tarifa Básica de Pedágio é uma redução de 0,79% (setenta e nove centésimo por cento), a ser considerado a partir da data de reajuste da TBP da Concessionária.



**Agência Nacional de
Transportes Terrestres**

*SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS*

32. Sendo assim, submete-se ao exame da Procuradoria Geral da ANTT; quanto às questões jurídicas envolvidas e aos procedimentos adotados para a concessão da 1ª Revisão Extraordinária da Autopista Régis Bittencourt S. A., alterando a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 1,36400 para R\$ 1,35323, com vigência a partir de 29 dezembro de 2009. ↗