

NOTA TÉCNICA Nº 022 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 27 de fevereiro de 2015.

Referência: Processo nº 50500.004407/2015-38

Interessado: Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

Assunto: 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG – trecho Brasília/DF - Juiz de Fora/MG explorado pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em razão da revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER, para inclusão de retornos em nível nos trechos de duplicação do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

2. A referida Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento à proposta de revisão da TBP encaminhada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09.01.2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29.01.2015, que integra o processo nº 50500.162388/2014-82, e ao disposto nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e 4.075/2013.

3. Os efeitos financeiros da 1ª Revisão Extraordinária se darão a partir do início da cobrança da tarifa de pedágio.



2 JUSTIFICATIVA

4. 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 3000, de 28 de janeiro de 2009.

3 HISTÓRICO DA CONCESSÃO

5. Em 27/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou, na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG. As características do trecho concedido são apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital 006/2013

Rodovia	Trecho	Extensão
BR-040/DF/GO/MG	Brasília/DF – Juiz de Fora/MG	936,8 km

6. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica - EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R\$ 8,29763 (oito reais e vinte e nove mil, setecentos e sessenta e três centésimos de milésimos de real).

7. Para o Edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) propostas. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores no Quadro 2, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

9



Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 006/2013:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar	R\$ 3,22528	61,13%
2	Consórcio Via Capital	R\$ 4,59439	44,63%
3	Contern Construções e Comércio Ltda.	R\$ 4,73740	42,90%
4	Consórcio Integração	R\$ 5,86725	29,29%
5	Consórcio Caminho Novo	R\$ 6,30620	23,99%
6	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 7,03473	15,22%
7	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 7,46870	9,48%
8	Consórcio Queiróz Galvão Infraestrutura	R\$ 7,88275	4,99%

8. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A, com lance de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), para a tarifa básica de pedágio.

9. Em 03/01/2014, a Comissão de Outorga consignou o resultado do julgamento dos documentos de qualificação apresentados pela proponente primeira colocada, conforme consta na Ata de Julgamento dos Documentos de Qualificação da Proponente Primeira Colocada no Leilão do Edital de Concessão nº 006/2013.

10. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., que, em 12/03/2014, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

11. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à 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\$ 3,22528, referenciada a novembro de 2012.

12. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data da assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xii) como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, que foi assinado em 22/04/2014. Esta é também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

4 ANÁLISE

13. Tecidas as considerações preliminares, cujo intuito era apresentar informações gerais a respeito da concessão desde a licitação até a celebração do contrato, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica, a análise da 1ª Revisão Extraordinária.

4.1 Do Reajuste

14. A análise do reajuste não será feita neste relatório porque a 1ª Revisão Extraordinária terá seus efeitos financeiros somente a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio, momento em que o reajuste será calculado.

4.2 Da Revisão

15. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no Edital, no Contrato de Concessão e na 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.

16. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previsto no PER.

17. Visando calcular os efeitos da inclusão do investimento citado no item 1 desta Nota Técnica, foi considerada a proposta de revisão extraordinária apresentada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09/01/2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29/01/2015.

4.2.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à revisão da TBP

18. No que diz respeito à revisão extraordinária, seguem transcritas as principais subcláusulas da cláusula 18 que trata da tarifa de pedágio.

“18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.”

“18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.”

19. A subcláusula 22.1, transcrita a seguir, descreve o cabimento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

“22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.”

20. A subcláusula 21.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

“21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

21.2.1 manifestações sociais elou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

21.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;

21.2.3 descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao Sistema Rodoviário prevista na cláusula 10.1.5;

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil a época de sua ocorrência;

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do Sistema Rodoviário;

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) a entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto a não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Apêndice D do PER ou no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável a Concessionária;

21.2.9.1 presume-se como fato imputável a Concessionária, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior a mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente;

21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;

21.2.12 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados a manutenção e operação, transferidos a Concessionária na Data de Assunção;

21.2.13 alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela Concessionária nas obras executadas pelo DNIT de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente;

21.2.17 os custos necessários para implantação das Obras obrigatórias em Trechos Urbanos da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço que ultrapassem a extensão indicada no PER, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;

21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1;

21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias a execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração, que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato."

21. A subcláusula 22.4.2 (iii) trata da hipótese da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dar por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

“22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, tudo conforme a metodologia de aplicação do Fator D;

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica.”

22. A subcláusula 22.5 também trata do Fluxo de Caixa Marginal.

“22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.”

4.2.2 Da 1ª Revisão Extraordinária da TBP

23. Por meio das Notas Técnicas nº 003/2015/GEINV/SUINF e 008/2015/GEINV/SUINF, a GEINV/SUINF encaminhou à GEROR a proposta de

inclusão, no Fluxo de Caixa Marginal da concessionária, do investimento correspondente à implantação de retornos em nível, nos trechos em duplicação da BR-040/DF/GO/MG. Nas referidas Notas Técnicas, o valor do investimento está referenciado a junho de 2014.


24. Salienta-se que a variação da TBP, devido à inserção do investimento, é relativa ao valor da tarifa vencedora do leilão de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente à tarifa para a categoria 1 de veículos, referenciada a novembro de 2012.

4.2.2.1. Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal e inserção da taxa de desconto

25. De acordo com a análise feita pelo Relatório Técnico nº 007/2015/GEROR/SUINF (vide anexo), foi adotada a taxa de desconto de 6,57%, para o investimento inserido no Fluxo de Caixa Marginal da 1ª Revisão Extraordinária.

4.2.2.2 Implantação de Retornos em Nível nos trechos de Duplicação

26. De acordo com a análise feita pelo referido Relatório Técnico, foi incluído no FCM, no 2º ano da concessão, o investimento relativo à implantação de retornos em nível nos trechos em duplicação no montante de R\$ 87.407.928,24, referenciado a novembro de 2012.

27. A inclusão deste investimento no FCM alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 para R\$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio. 

4.3 Da Verificação da Adimplência Contratual da Concessionária

28. A adimplência contratual da concessionária será verificada somente quando do início da cobrança do pedágio.

5 CONCLUSÃO

29. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de Concessão.

30. Os efeitos desta revisão alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

31. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de concessão celebrado com a Via 040 – Concessionária BR-040 S.A.

ANEXO

RELATÓRIO TÉCNICO Nº 007 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 27 de fevereiro de 2015.

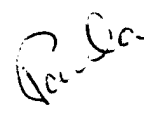
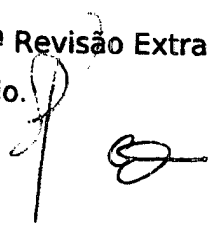
Referência: Processo nº 50500.004407/2015-38

Interessado: Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

Assunto: 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040/DF/GO/MG – trecho Brasília/DF - Juiz de Fora/MG explorado pela Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.

1 OBJETO

1. O presente Relatório Técnico refere-se à análise da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em razão da revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER, para inclusão de retornos em nível nos trechos de duplicação do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Via 040 – Concessionária BR 040 S.A.
2. A referida Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento à proposta de revisão da TBP encaminhada pela Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09/01/2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29/01/2015, que integra o processo nº 50500.162388/2014-82, e ao disposto nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e 4.075/2013.
3. Os efeitos financeiros da 1ª Revisão Extraordinária se darão a partir do início da cobrança da tarifa de pedágio.



2 ANÁLISE

2.1 Do Reajuste

4. A análise do reajuste não será feita neste relatório porque a 1ª Revisão Extraordinária terá seus efeitos financeiros somente a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio, momento em que o reajuste será calculado.

2.2 Da Revisão

5. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, no Edital, no Contrato de Concessão e na 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.

6. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

7. Visando calcular os efeitos da inclusão do investimento citado no item 1 deste relatório, foi considerada a proposta de revisão extraordinária apresentada pelas Notas Técnicas nº 003/2015/GEINV/SUINF e 008/2015/GEINV/SUINF.



2.2.1 DA 1ª Revisão Extraordinária da TBP

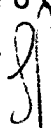
8. Por meio da Nota Técnica nº 003/2015/GEINV/SUINF, de 09/01/2015, retificada pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF, de 29/01/2015, a GEINV/SUINF encaminhou à GEROR a proposta de inclusão, no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) da concessionária, do investimento correspondente à implantação de retornos em nível, nos trechos em duplicação da BR-040/DF/GO/MG. Nestas Notas Técnicas, o valor do investimento está referenciado a junho de 2014.

9. Salienta-se, que a variação da TBP, devido à inserção do investimento, é relativa ao valor da tarifa do leilão de R\$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil, quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente à tarifa para a categoria 1 de veículos, referenciada a novembro de 2012.

2.2.1.1. Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal, inserção da taxa de desconto e do tráfego real

10. 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 nº 3.651/2011, faz-se necessário definir a taxa de desconto que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal utilizado nesta revisão extraordinária.

11. Conforme previsto no art. 8º da Resolução nº 3.651/2011, a taxa de desconto 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).



12. De acordo com a 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 taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

13. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão, como pode ser observado no Quadro 1.

Quadro 1: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação

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	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

14. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 e replicado no Quadro 2.

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)

15. Ainda de acordo com o Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, para a inclusão de investimentos inferiores a R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no FCM, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

16. Destarte, considerando que o investimento proposto pela Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF é superior a R\$ 20 milhões (vide quadro 3), que o Contrato de Concessão da Via 040 se encontra no 1º ano de concessão e que o prazo de concessão é de 30 anos, deduz-se, então, que a concessionária está no 1º estágio de maturação (vide quadro 1) e a taxa de desconto do investimento inserido no FCM da 1ª Revisão Extraordinária é de 6,57% (vide quadro 2).

Quadro 3: Investimento superior a R\$ 20 milhões

Item	Investimento Jun/2014	Investimento abril/2011	TIR
Dispositivo de Retorno (unifilar)	R\$ 97.119.645,30	R\$ 80.944.569,47	6,57%

17. Com relação ao tráfego, como ainda não foi iniciada a cobrança de pedágio, não se tem o volume real de tráfego. Por isso, no FCM foram utilizadas as projeções dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE para todo o período de concessão, disponíveis no sítio eletrônico da ANTT¹.

18. Após a apuração do tráfego real, este substituirá o tráfego projetado, considerado nesta revisão, em atendimento à Resolução nº 3.651/2011, podendo, inclusive, ser revista a projeção futura.

2.2.1.2 Implantação de Retornos em Nível nos trechos de Duplicação

19. A Nota Técnica nº 008/2015/GEINV/SUINF propôs a inclusão do investimento correspondente à implantação de retornos em nível nos trechos em duplicação no montante de R\$ 97.119.645,30, referenciado a junho de 2014 (vide Quadro 4).

20. Após a aplicação do IRT de 1,11111, relativo a abril de 2014, chega-se ao valor do investimento, a preços iniciais do Contrato, de R\$ 87.407.928,24, referenciado a novembro de 2012, Este foi o valor lançado no FCM.

¹ <http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1004/Edital.html> (Produto 24 - Atualização dos Estudos de Tráfego)

Quadro 4: Item incluído no Fluxo de Caixa Marginal

Item	Qtd.	Valor - Jun/2014	Valor PI - nov/2012
Dispositivo de Retorno (unifilar)	45	R\$ 97.119.645,30	R\$ 87.407.928,24 ^(*)

() Considerou-se a variação do IPCA entre os meses de setembro de 2012 e abril de 2014, em conformidade com a subcláusula 1.1.1 (xxvii) do Contrato de Concessão*

21. O investimento foi lançado no 2º ano da concessão, alterando a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.





**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

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

3 CONCLUSÃO

22. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

23. Os efeitos desta revisão alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,22528 (tarifa de leilão) para R\$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.