

NOTA TÉCNICA Nº 198 /2015/GEROR/SUINF

Brasília, 08 de dezembro de 2015.

PROCESSO: 50500.105962/2015-86

ASSUNTO: Reajuste, 8ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-381/MG/SP, trecho Belo Horizonte – São Paulo, celebrado com a Autopista Fernão Dias S/A.

INTERESSADO: Autopista Fernão Dias S/A

1. DO OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste anual e das concomitantes 8ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, a vigor a partir de 19 de dezembro de 2015, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, a Resolução nº 1.187, 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) da concessionária Autopista Fernão Dias S/A.

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 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 (km)
001	06	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,60
002	05	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,10
003	07	BR-116/376/PR e 101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,30
004	04	BR-101/RJ	Div. RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva	320,10
005	01	BR-153/SP	Div. MG/SP – Divisa SP/PR	321,60
006	02	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,70
007	03	BR-393/RJ	Div. MG/RJ – Entr. BR – 116 (Dutra)	200,10

4. Para o Edital 002, houve a apresentação de 14 (quatorze) propostas, cujas garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 1 (uma) proposta que foi aceita no Certame somente após a comunicação de decisão judicial exarada nos autos do Mandado de Segurança nº 2007.61.00.028313-3, tramitado na 16ª Vara Federal de São Paulo, que ordenou a inclusão do Consórcio Acciona em todos os lotes que ainda não haviam sido leiloados e nos lotes já leiloados, como se deles houvesse participado desde o início dos trabalhos referentes ao Leilão.

5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada à julho de 2007 e oferecida para o Edital 02, foi de R\$ 2,884.

6. Em sessão pública, após a abertura dos envelopes de Oferta, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme quadro abaixo:

Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 02, lote 05

Classificação	Proponente	Lance (R\$)	Deságio (%)
1	OHL	0,997	65,42
2	Consórcio BRVias	1,150	60,12
3	Consórcio Acciona	1,350	53,13
4	Oilicno	1,668	42,16
5	Consórcio Flora Brasil Torc	1,791	37,89
6	Consórcio Bertin Equipav	1,895	34,29
7	Consórcio Qualivias	2,186	24,20
8	CCR	2,249	22,01
9	TPI Triunfo Participações	2,251	21,94
10	Consórcio Isolux	2,307	20,00
11	Consórcio Rodovias Brasil	2,387	17,23
12	Consórcio Cegems	2,390	17,12
13	Consórcio Cowan CBM	2,419	16,12
14	Consórcio AB-Vias	2,509	13,00
15	Consórcio Rodovias Brasileiras	2,797	3,01

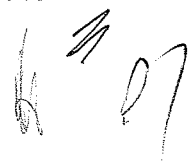
7. Assim, para o Lote 02, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 0,997.

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 Licitante vencedora, 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) como vencedora do Leilão.

9. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2.476, de 12 de dezembro de 2007, vinculando a empresa ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

10. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Fernão Dias S/A, à qual, em 12 de fevereiro de 2008, por meio da Resolução ANTT nº 2.534, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

11. Em 14 de fevereiro de 2008, a Concessionária Autopista Fernão Dias S/A firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 562,10 km da Rodovia BR 381/MG/SP, trecho Belo Horizonte – São Paulo. O contrato visa a 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\$ 0,997, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada. O prazo de vigência da concessão é de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato no Diário Oficial da União - D.O.U., o que ocorreu em 15 de fevereiro de 2008 (sexta-feira) e conforme cláusulas 2.3, 20.1 e 20.2 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).

12. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 19 de dezembro de 2008, nas praças de pedágio P6 e P8, autorizado por AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3 de 18 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 013/2008/SUINF, de 15 de dezembro de 2008.

13. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 09 de janeiro de 2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no D.O.U., Seção 3, de 07 de janeiro de 2009. Em 18 de fevereiro de 2009, a praça P4 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no D.O.U., Seção 3, de 13 de fevereiro de 2009. Em 10 de março de 2009, as praças P5 e P7 foram autorizadas a operar pelo AVISO da ANTT publicado no D.O.U., Seção 3, de 09 de março de 2009. Em 23 de março de 2009, a praça P3 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no D.O.U., Seção 3, de 19 de março de 2009. Por fim, em 09 de setembro de 2010 a praça P1 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no D.O.U., Seção 3, de 03 de setembro de 2010.

3.1 Reajuste

14. A atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças P6 e P8 no dia 19 de dezembro de 2008, e implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP a partir de 19 de dezembro de 2008 autorizado pelo AVISO acima citado, com base no 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), definindo, desse modo, a TBP atualizada – TB inicial atualizada.



15. Mediante o critério contratual serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

16. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 3 – Evolução do IRT

Ano	IRT provisório	Variação (%)	IRT definitivo	Variação (%)	Diferença (%)
2008	-	-	1,08069	8,07%	-
2009	1,12460	4,06%	1,12628	4,22%	0,15%
2010	1,18703	5,55%	1,18974	5,63%	0,23%
2011	1,26828	6,84%	1,26876	6,64%	0,038%
2012	1,33870	5,55%	1,33897	5,53%	0,020%
2013	1,41516	5,71%	1,41629	5,77%	0,08%
2014	1,50890	6,62%	1,50913	6,56%	0,015%

3.2 Revisões

17. Nos termos do Contrato de Concessão, em 2008 foi realizada a 1ª Revisão Ordinária; em 2009, a 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária, em 2010, a 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária, em 2011, a 4ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária, em 2012, a 5ª Revisão Ordinária e a 4ª Revisão Extraordinária, em 2013 a 6ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária e, em 2014 a 7ª Revisão Ordinária e 6ª e 7ª Revisão Extraordinária.

18. A 1ª Revisão Ordinária da tarifa alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 0,99700 para R\$ 0,98280. Esta primeira revisão, juntamente com a atualização monetária resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,10, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de 19 de dezembro de 2008 sofreu um incremento de 10,33% em relação à Tarifa Inicial do Leilão.

19. Em 16 de novembro de 2009, foi publicada a Resolução nº 3.311 que autorizou a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, devido à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia, a qual alterou a TBP de R\$ 0,98280 para R\$ 0,98201, porém, somente com vigência a partir de 19 de dezembro de 2009, data do reajuste anual da TBP.

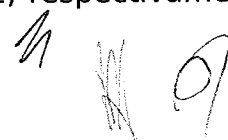
20. Em 17 de dezembro de 2009, foi publicada no DOU a Resolução nº 3.344 que autorizou a 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, alterando a TBP de R\$ 0,98201 para R\$ 0,99184 e mantendo a tarifa reajustada e aproximada em R\$ 1,10, com vigência a partir de 19 de dezembro de 2009.

21. Em 15 de dezembro de 2010, foi publicada no DOU a Resolução nº 3.618, que autorizou a 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária, alterando a TBP de 0,99184 para R\$ 0,99146 e de R\$ 0,99146 para R\$ 1,06272, respectivamente, bem como o seu reajuste. Essa mesma resolução também alterou a tarifa reajustada e arredondada de R\$ 1,10 para R\$ 1,30, com vigência a partir de 19 de dezembro de 2010.

22. Em 14 de dezembro de 2011, foi publicada no DOU a Resolução nº 3.749/2011 que autorizou a 4ª Revisão Ordinária, a 3ª Revisão Extraordinária e o reajuste anual da TBP, alterando a TBP de 1,06272 para R\$ 1,07036 e de R\$ 1,07036 para R\$ 1,08425, respectivamente, bem como o seu reajuste, alterando-a, após o critério de arredondamento, de R\$ 1,30 para R\$ 1,40.

23. Em 05 de dezembro de 2012, foi publicada no DOU a Resolução nº 3.943/2012 que autorizou a 5ª Revisão Ordinária, a 4ª Revisão Extraordinária e o reajuste anual da TBP, alterando a TBP de R\$ 1,08425 para R\$ 1,06842 e de R\$ 1,06842 para R\$ 1,06806, respectivamente, bem como o seu reajuste, mantendo-a, após o critério de arredondamento, no valor de R\$ 1,40.

24. Em 11 de dezembro de 2013, foi publicada no DOU a Resolução nº 4.208/2013, que autorizou a 6ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o reajuste anual da TBP, alterando a TBP de R\$ 1,06806 para R\$ 1,05418 e de R\$ 1,05418 para R\$ 1,03962, respectivamente, bem



como o seu reajuste, alterando-a, após o critério de arredondamento, de R\$ 1,40 para R\$ 1,50.

25. Em 29 de agosto de 2014, foi publicada no DOU a Resolução nº 4.380/2014, que autorizou a 6ª Revisão Extraordinária da TBP, alterando a TBP de R\$ 1,03962 para R\$ 1,04334, cujos efeitos financeiros se darão a partir de 19 de dezembro de 2014.

26. Em 12 de dezembro de 2014, foi publicada no DOU a Resolução nº 4.509/2014, que autorizou a 7ª Revisão Ordinária, a 7ª Revisão Extraordinária e o reajuste anual da TBP, alterando a TBP de R\$ 1,04334 para R\$ 1,03607 e de R\$ 1,03607 para R\$ 1,05254, respectivamente, bem como o seu reajuste, alterando-a, após o critério de arredondamento, de R\$ 1,50 para R\$ 1,60.

27. O Quadro 4 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma dessas revisões.

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 0,99700	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Ordinária	19/12/2008	19/12/2008	R\$ 0,98280 (-1,42%)	Alteração de alíquotas de ISSQN. Processo nº 50500.023804/2008-80. Deliberação nº 482/08 de 18/11/08. Aviso do DG de 18/12/08.
1ª Revisão Extraordinária	19/12/2009	19/12/2009	R\$ 0,98201 (-0,08%)	Retirada do Tráfego devido ao atraso no início da cobrança de pedágio. Reprogramação do cronograma do PER devido ao atraso no início da cobrança. Processo nº 50500.040558/2009-10. Resolução nº 3.311 de 05/11/09, publicada em 16/11/09.
2ª Revisão Ordinária	19/12/2009	19/12/2009	R\$ 0,99184 (1,00%)	Alteração de alíquotas de ISSQN; inexecuções no PER. Processo nº 50500.055418/2009-38. Resolução nº 3.344 de 09/12/09, publicada em 17/12/2009.
3ª Revisão Ordinária (RO) e 2ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2010	19/12/2010	R.O.: R\$ 0,99146 (-0,04%); R.E.: R\$ 1,06272 (7,19%)	RO: Alteração de alíquotas de ISS; ajustes nas verbas de RDT, PRF e Rec. Alternativas; inexecuções no PER. RE: Alterações no PER; receitas não realizadas devido à isenção na praça P02 e atraso na abertura da praça P01.

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
				Processo nº 50500.021258/2010-67. Resolução nº 3.618, de 15/12/10, publicada em 17/12/10.
4ª Revisão Ordinária (RO) e 3ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2011	19/12/2011	R.O.: R\$ 1,07036 (+0,72%) R.E.: R\$ 1,08425 (+1,3%)	Correções do IRT e arredondamento do ano anterior; Alteração de alíquotas de impostos municipais; Correção de depreciação para itens de ITS; Utilização de RDT; Repasse ao convênio PRF; Apuração de Receitas Extraordinárias; Inexecuções e alterações do PER; Inclusão de novos investimentos (FCM); Processo: 50500.079992/2011-04 Resolução: 3.749/2011 de 14.12.11
5ª Revisão Ordinária (RO) e 4ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2012	19/12/2012	R.O.: R\$ 1,06842 (1,46%) R.E.: R\$ 1,06806 (0,03%)	Apuração de Receitas Extraordinárias; inexecuções e alterações do PER; Inclusão de novos investimentos (FCM); Processo: 50500.104948/2012-12 Resolução: 3.943/2012 de 05.12.12
6ª Revisão Ordinária (RO), e 5ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2013	19/12/2013	R.O.: R\$ 1,05418 (-1,30%) R.E.: R\$ 1,03962 (-1,38%)	Apuração de Receitas Extraordinárias; inexecuções e alterações do PER; Termo de Ajustamento de Conduta (TAC); Inclusão de novos investimentos (FCM); Processo: 50500.111202/2013-46 Resolução: 4.208/2013 de 11.12.13
6ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2014	19/12/2014	R.E.: R\$ 1,04334 (+0,47%)	Revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER para operação dos controladores de velocidade. Processo: 50500.117919/2014-82/ 50500.114826/2014-04 Resolução: 4.380/2014 de 29.08.2014
7ª Revisão Ordinária (RO), e 7ª Revisão Extraordinária (RE)	19/12/2014	19/12/2014	R.O.: R\$ 1,03607 (-0,70%) R.E.: R\$ 1,05254 (+1,59%)	Apuração de Receitas Extraordinárias; inexecuções e alterações do PER; Processo: 50500.105962/2015-86 Resolução: nº 4.509/2014 de 11.12.2014

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

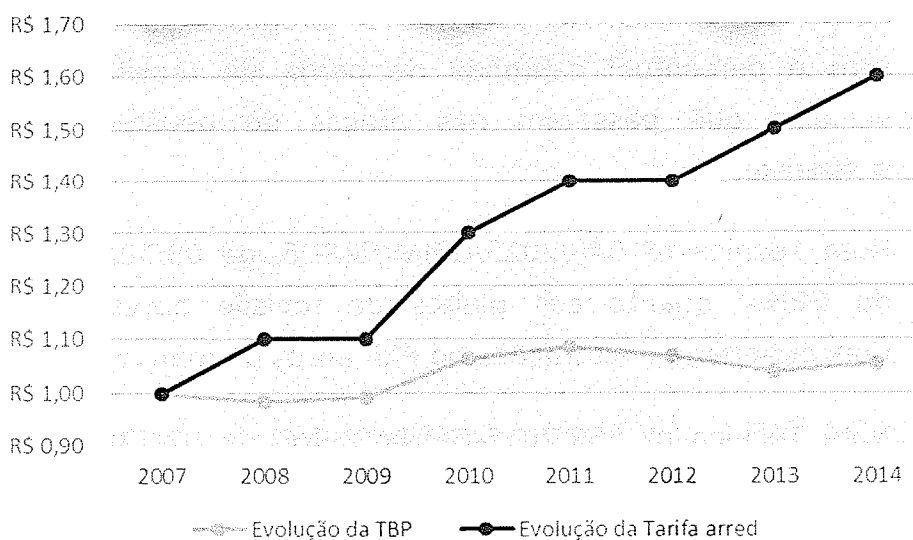
28. O Quadro 5 a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária dos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento.

Quadro 5: Histórico das tarifas cobradas nas praças de pedágio

Evento	Data	Valor (R\$)	Variação (%)
Proposta de Tarifa	09/10/07	0,997	-
1ª RO / Reajuste 2008	19/12/08	1,10	10,33
2ª RO / Reajuste 2009	19/12/09	1,10	0,00
3ª RO e 2ª RE/ Reaj. 2010	19/12/10	1,30	18,18
4ª RO e 3ª RE / Reaj. 2011	19/12/11	1,40	7,69
5ª RO e 4ª RE / Reaj. 2012	19/12/12	1,40	0,00
6ª RO e 5ª RE / Reaj. 2013	19/12/13	1,50	7,14
7ª RO, 6ª RE e 7ª RE / Reaj. 2014	19/12/14	1,60	6,67

29. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas até o momento estão ilustrados no Gráfico 1 seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual.

Gráfico 1: Evolução da TBP e da TBR

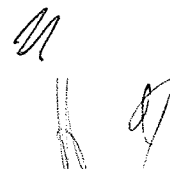


4. ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

30. 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.

31. Para análise da 8ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

- i. Carta BSB-008/2015, de 16/03/2015: encaminhou os dados de volume de tráfego real da Concessionária;
- ii. Carta GPE-193/2015, de 11/05/2015: proposta de revisão da Concessionária;
- iii. Carta GPE-452/15, de 13/11/2015: manifestação da concessionária acerca do Ofício nº 2.411/2015/SUINF, com análise preliminar da presente revisão;
- iv. Carta GPE-449/15, de 11/11/2015: proposta da concessionária com o percentual estimado de perda de receita devido aos veículos que passaram nas praças de pedágio com eixos suspensos;
- v. Nota Técnica nº 048/2015/GEINV/SUINF, de 09/10/2015: análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER antes da manifestação;
- vi. Nota Técnica nº 059/2015/GEINV/SUINF, de 02/12/2015: análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER após a manifestação;
- vii. Nota Técnica nº 009/2015/GEINV/SUINF: inclusão dos custos referentes ao fornecimento e manutenção de viaturas para fiscalização rodoviária;



- viii. Nota Técnica nº 010/2015/GEINV/SUINF: substituição de “Call Box”;
- ix. Nota Técnica nº 011/2015/GEINV/SUINF: retirada das balanças móveis do PER;
- x. Nota Técnica nº 021/2015/GEINV/SUINF: retificação da Nota Técnica nº 010/2015/GEINV/SUINF, sobre a substituição de “Call Box”;
- xi. Nota Técnica nº 025/2015/GEINV/SUINF: inclusão no contrato dos custos para disponibilidade de link de comunicação nos postos de fiscalização de rodovias e nos postos de pesagem;
- xii. Nota Técnica nº 187/2015/GEROR/SUINF e Relatório Técnico 027/GEROR/SUINF/2015: apresenta análise sobre regularidade dos seguros e garantias da Concessionária;
- xiii. Memorando nº 1.108/2015/GEINV/SUINF, de 02/10/2015: manifestação GEINV relativa ao cumprimento, por parte da Concessionária, das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão;
- xiv. Memorando nº 291/2015/GEFOR/SUINF, de 14/09/2015: manifestação GEFOR relativa à existência de algum óbice para aprovação do pleito de revisão da Concessionária; listagem de 045 PAS em tramitação.
- xv. Despacho CODEF/GEROR sem nº, de 28/10/2015: encaminha o Relatório de Fiscalização Financeira e Atestado de Regularidade Contratual (aspectos econômico-financeiros) e os valores das receitas extraordinárias e custos associados auferidas pela Concessionária, retificado pelo Despacho CODEF/GEROR nº 237/2015, de 30/11/2015;

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'S' followed by a vertical line.A handwritten signature in dark ink, featuring a large 'H' and a circle.

32. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, a concessionária Autopista Fernão Dias apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio das cartas BSB-008/2015 e GPE-193/2015, de 16/03/2015 e 11/05/2015, respectivamente.

33. Após a análise dessa proposta, a ANTT comunicou a concessionária sobre o reajuste através do Ofício nº 2411/2014/SUINF, de 23/10/2015.

34. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675, de 04.08.2004, se manifestou através da Carta GPE-452/15, de 13.11.2015.

35. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

4.1 Reajuste

4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

36. Vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

"6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI é de R\$ 0,997 (novecentos e noventa e sete 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 9.069/95.

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 à data de referência da apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o}$$

Onde:

IPCAo – IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

IPCAi – 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.”

37. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços 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 3 (três) últimos índices publicados.”



4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

38. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, a primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 19 de dezembro de 2008.

39. Considerando o início da cobrança de pedágio em 19 de dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de junho de 2007 e novembro de 2015, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de novembro de 2015, pelo número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,380).

40. Tendo em vista que o número índice do IPCA de novembro de 2015 somente será divulgado ao final da primeira quinzena de dezembro, e a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, art. 5º da Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, no art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002 do Ministério da Fazenda e no art. 1º da Portaria DG nº 467 de 21 de setembro de 2015 da ANTT, será adotado, para aquele mês, um número índice provisório, conforme preconiza a Resolução da ANTT em comento. As diferenças de receita entre a data de reajuste deste ano e do ano seguinte serão apuradas e consideradas para fins da próxima revisão ordinária.

41. Apresenta-se no Quadro 6 a projeção do número índice de novembro de 2015, considerando os números-índice de agosto, setembro e outubro do mesmo ano.

Quadro 6: Projeção do número índice do IPCA para novembro de 2014

MÊS	IPCA
AGO/15 (apurado)	4.346,65
SET/15 (apurado)	4.370,12
OUT/15 (apurado)	4.405,95
Δ% ago-set/15	0,54%
Δ% set-out/15	0,82%
Δ% Média	0,68%



NOV/15 (projetado)

4435,90

42. A partir dessa projeção e do número índice do IPCA de junho de 2007, apurou-se o valor do IRT provisório de 2015, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.435,90}{2.669,38} = 1,66177$$

4.2 Revisão

43. 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.

44. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004 e nº 1.187/2005.

4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP

45. Vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária:

"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 à 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 à 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.

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.





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.

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."

46. 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."*



4.2.2 8ª Revisão Ordinária

47. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 1,05254, aprovada na 7ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e o reajuste anual da TBP – cf. Resolução nº 4.509, de 11 de dezembro de 2014, passa-se aos eventos da 8ª Revisão Ordinária da TBP.

48. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas a seguir foram calculadas em relação à TBP aprovada na 7ª Revisão Extraordinária, ou seja, de R\$ 1,05254.

49. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original e aqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

4.2.2.1 - Correção do IRT e do arredondamento da tarifa

50. Item de revisão ordinária correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 18 de dezembro de 2015, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e/ou por utilização do IRT provisório. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo (1,50913) no quadro de ponderação de tarifas, item “2.2.2 – TARIFA BASE PARA IRT” da planilha “BASE”. Este ajuste implicou em uma variação da TBP de -0,058%.

4.2.2.2 - Inexecuções no Programa de Exploração da Rodovia – PER

51. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito e a manifestação da concessionária, conforme Notas Técnicas nº 048/2015/GEINV/SUINF e nº 059/2015/GEINV/SUINF, constantes no processo 50515.048742/2015-89, foram consideradas inexecuções no cronograma de obras e serviços da Autopista Fernão Dias. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER, conforme Quadro 7 abaixo.



Quadro 7: R.O. - impacto na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original

Itens revisados	Numeração no PER	Tipo	Variação
RECUPERAÇÃO DA RODOVIA - TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO - Passivos ambientais (rev 2010)	1.2.5.3	INV	-0,058%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	5.1.3	INV	-0,030%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria - km 41,8 - Atibaia	5.1.11.1	INV	-0,014%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Implantação de defensas metálicas (rev 2010)	5.1.16.1	INV	-0,115%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Implantação de barreiras de concreto (rev 2010)	5.1.17.1	INV	-0,038%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Implantação das Edificações - Balança Fixa	6.5.1.1	INV	-0,040%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Telefonia de Emergência - Call Boxes (Obras Civas)	6.6.1.2.B	INV	-0,036%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	5.1.3	INV	-0,005%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Melhoria de Acessos Existentes - 64 Acessos	5.1.4.1	INV	-0,0001%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Melhoria de Interseções Existentes - 10 unidades	5.1.5.1	INV	-0,011%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Melhoria de Interseções Existentes - 12 unidades	5.1.5.2	INV	-0,012%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - 3 unidades	5.1.9.1	INV	-0,028%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo - 5 unidades	5.1.10.1	INV	-0,011%

Quadro 7: R.O. - impacto na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original

MELHORAMENTOS DA RODOVIA - MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS - Execução de Passarelas sobre Pista Dupla - 50 passarelas	5.1.14.1	INV	0,011%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE - Execução de Terceiras Faixas - 88 km, nos dois sentidos: km 90,4 ao km 64,7/SP e km 478,2 ao km 490,0/MG; 13 km entre o km 515 e km 580/MG	5.2.2.1	INV	-0,119%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Sistema de Detecção de Altura	6.3.1.5	INV	-0,001%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação - Sistema de Detecção de Altura	6.3.3.2.5	COP	-0,002%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Implantação das Edificações - Balança Fixa	6.5.1.1	INV	-0,008%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação - Balança Fixa	6.5.4.1.1	COP	-0,092%

4.2.2.3 - Receitas extraordinárias e custos associados

52. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2.552, de 14.2.2008, 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.

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004.”



53. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, tem-se:

“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;

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício fiscal anterior.”

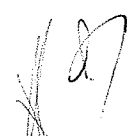
54. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 7º ano concessão, após deduzidos os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a Resolução ANTT nº 2552/2008.

55. As receitas auferidas, aprovadas para o 7º ano concessão, constam do Despacho nº 237/2015, de 30.11.2015, às fls. 081 a 083 do processo 50500.105962/2015-86. As receitas foram lançadas na planilha “BASE”, item “2.4.1. RECEITAS ALTERNATIVAS”.

56. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, no 7º ano concessão, resultou em um decréscimo da TBP de - 0,586%.

4.2.2.4 - Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

57. Conforme a Nota Técnica nº 426/GEROR/SUINF/2015, de 10.11.2015, anexo ao Ofício nº 2524/SUINF/2015 foram aprovados gastos de RDT no valor de R\$ 661.906,65 (a preços iniciais), para os períodos de 18.02.2013 a 31.12.2013 e de 01.01.2014 a 17.02.2014 (6º ano concessão).



58. Como o valor aprovado é inferior à verba anual de RDT pactuada durante a concessão (R\$ 791.600,00, a preços iniciais), foram feitas modificações na planilha FCO, item 2.4.

59. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da parcela da verba anual de RDT não utilizada, no 6º ano concessão, resultou em um decréscimo da TBP de - 0,007%.

4.2.2.5 - Verba para Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF

60. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no Capítulo XIII do contrato de concessão referente ao Edital nº 002/2007, transcrito parcialmente a seguir:

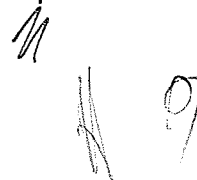
“13.1 A Concessionária deverá firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia concedida.

13.2 Para cumprimento do disposto no item 13.1, a Concessionária proporcionará ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal os meios e instrumentos necessários à fiscalização, a serem indicados pela ANTT, no montante anual de até R\$ 1.037.500,00 (um milhão, trinta e sete mil e quinhentos reais), em valores de julho de 2007, corrigidos conforme estabelecido no item 12.3.

13.5 Os recursos para o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal serão corrigidos com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio.

13.6 Os recursos para o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, serão revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias.”

61. O valor utilizado pela concessionária e aprovado pela ANTT para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 7º ano concessão foi de R\$ 704.173,15, a preços iniciais, conforme informado na Nota Técnica nº 059/2015/GEINV/SUINF, de 02.12.2015. Ademais, conforme Nota Técnica nº 048/2015/GEINV/SUINF foram revistos para maior valores do 6º ano de concessão. O impacto desses ajustes incluindo o repasse para a modicidade



tarifária do montante não utilizado da verba anual resultou em um acréscimo da TBP de 0,005%.

4.2.2.6 – Verba de Desapropriação

62. A Concessionária apresentou comprovação de verba utilizada para fins de desapropriação de áreas de terceiros nos 6º e 7º anos.

63. A ANTT analisou a documentação complementar encaminhada pela concessionária, referente ao período em questão, com apoio no Relatório de Análise de Desapropriações nº 0203/2015/GEINV/SUINF, de 19/11/2015, anexo à Nota Técnica nº059/2015/GEINV/SUINF.

64. O valor utilizado pela concessionária e aprovado pela ANTT resulta em repasse para a modicidade tarifária, com decréscimo da TBP de - 0,887%.

II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

4.2.2.7 - Cálculo da TIR

65. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui os seguintes Fluxos de Caixa Marginais (FCM):

- FCM de TIR igual a 6,57% (FCM1), criado em 2011, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 3.749/11, de 2011; e
- FCM2 de TIR igual a 8,01% (FCM2), criado em 2012, por ocasião da 4ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 3.943/12, de 2012.
- FCM3 de TIR igual a 7,17% (FCM3), criado em 2014, por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 4.509/2014 de 2014; e



- FCM4 de TIR igual a 9,77% (FCM4), criado em 2015, por ocasião desta 8ª Revisão Extraordinária.

66. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 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 nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pela Resolução nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 de 21.10.2015, 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 3.651/11.

67. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/13, 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.

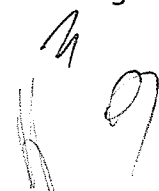
68. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza como critério o tempo de concessão, conforme o quadro a seguir.

Quadro 8: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação 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	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

69. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxa de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.



70. Conforme previsto no art. 8º da Resolução nº 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).

71. 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 seguinte:

Quadro 9: WACC para cada estágio da concessão

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
9,43%	9,77%	9,95%

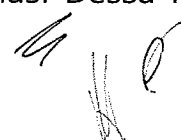
Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)

72. Para o caso da 8ª Revisão Extraordinária da Autopista Fernão Dias, foram incluídos novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal 4 (FCM 4). Considerando que os investimentos incluídos são maiores que R\$ 20 milhões a preços de abril de 2011 e que o prazo da concessão é de 25 anos, a concessionária enquadra-se no 2º estágio. Assim, os novos investimentos serão incluídos no fluxo de TIR igual a 9,77%, o FCM4.

4.2.2.8 - Inserção do tráfego real no FCM

73. O Fluxo de Caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado pelo real até o 7º ano de concessão. O Tráfego real, fornecido pela concessionária por meio da carta BSB-008/2015 de 16 de março de 2015, foi lançado na planilha “tráfego real” do FCM.

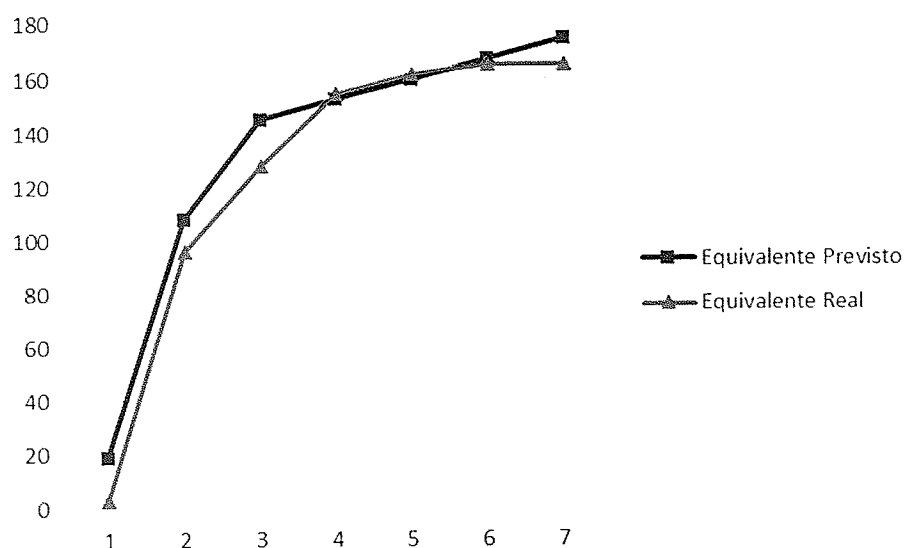
74. No que diz respeito à projeção de tráfego, prevista no Art. 4º da Resolução nº 3.651, a análise do comportamento do tráfego desde o início do contrato (segundo gráfico a seguir) mostra que as curvas de tráfego equivalente real e de proposta são relativamente próximas. Dessa forma,



para projeção do tráfego no Fluxo de Caixa Marginal, está sendo adotada a taxa de crescimento de proposta. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução nº 3.651/2011.

75. 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.

Gráfico 2: Tráfego total equivalente real x previsto em ano concessão (em milhões)



76. A inserção do tráfego real para o 7º ano no FCM de TIR igual a 6,57% gerou um decréscimo na TBP de 0,170%.

77. A inserção do tráfego real para o 7º ano no FCM2 de TIR igual a 8,01% gerou um decréscimo na TBP de 0,052%.

78. A inserção do tráfego real para o 7º ano no FCM3 de TIR igual a 7,17% gerou um decréscimo na TBP de 0,104%.

4.2.2.9 - Correção do IRT e do arredondamento da tarifa

79. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 18 de dezembro de 2015, 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 decréscimo da TBP de -0,001% para o FCM1, decréscimo de -0,0005% para o FCM2 e decréscimo de -0,001% para o FCM3.

4.2.2.10 - Inexecuções no Programa de Exploração da Rodovia – PER

80. De acordo com a Nota Técnica nº 048/2014/GEINV/SUINF e a Nota Técnica nº 059/2015/GEINV/SUINF, constante no processo 50515.048742/2015-89, ocorreram inexecuções no cronograma de obras e serviços da Autopista Fernão Dias. O quadro 10 apresenta o impacto nos itens do PER.

Quadro 10: R.O. - Impacto na TBP de cada rubrica do PER – Fluxos de Caixa Marginais

Itens revisados	FCM	Item PER	Tipo	Variação %
RECUPERAÇÃO DA RODOVIA - TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO - Passivos ambientais (rev 2010)	FCM2	1.2.5.3	INV	-0,002%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Implantação das Edificações - Balança Fixa	FCM1	6.5.1.1	INV	-0,103%
MELHORAMENTOS DA RODOVIA - AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE - Complementação de Obras do DNIT, de acordo com o PER	FCM1	5.3.1	INV	0,028%
APARELHAMENTO DA PRF - Verba para implementação do	FCM2	11.2	COP	0,048%

3o Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2009				
--	--	--	--	--

4.2.2.11 - Efeito final da revisão ordinária

81. Considerando todos os itens da 8ª Revisão Ordinária, explicitados acima, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofre decréscimo de -0,073%, passando de R\$ 1,05254 para R\$ 1,05177.

4.2.3 - 8ª Revisão Extraordinária

82. A Nota Técnica nº 048/2014/GEINV/SUINF, constante no processo 50515.048742/2015-89 e nº 059/2014/GEINV/SUINF, apresentou a esta GEROR itens a serem revistos no PER, em caráter extraordinário.

83. Pontua-se que as percentagens de variação da TBP citadas a seguir foram calculadas em relação à TBP aprovada na 8ª Revisão Ordinária, de R\$ 1,05177.

I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

4.2.3.1 - Alterações no PER

84. Em função de análise procedida pela GEINV, conforme as Notas Técnicas nº 048/2015/GEINV/SUINF e nº 059/2015/GEINV/SUINF, foram consideradas alterações no cronograma de obras e serviços da Autopista Fernão Dias. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme indicado no Quadro 11.

Quadro 11: RE - Impacto na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original e Marginal

Itens revisados	Item PER	Tipo	Fluxo	Nota Técnica	Variação
Remoção de interferências	5.4.1	Investimento Inclusão	FCM4		0,036%

OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação - Sistema de Controle de Velocidade	6.3.3.1.8	Custo operacional Inclusão	FCM2	NT 048/2015/GEINV/SUINF	0,059%
Revisão do Enquadramento de Riscos das Alíquotas RAT (Riscos Ambientais de Trabalho)	15.1	Investimento Inclusão	FCM4		0,268%
Revisão do Enquadramento de Riscos das Alíquotas RAT (Riscos Ambientais de Trabalho)	15.2	Custo operacional Inclusão	FCM4		0,471%
Administração da Concessionária Resolução 3.651	14.2	Custo operacional Inclusão	FCM1		0,119%
Administração da Concessionária Resolução 3.651	14.2	Custo operacional Inclusão	FCM2		0,054%
Administração da Concessionária Resolução 3.651	14.2	Custo operacional Inclusão	FCM3		0,100%
Administração da Concessionária	14.1	Custo operacional Exclusão	FCO		-0,125%
Administração da Concessionária Resolução 3.651 (FCM4)	14.2	Custo operacional Inclusão	FCM4		0,032%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - VEÍCULOS PARA FISCALIZAÇÃO DA ANTT - Aquisição dos Equipamentos e Sistemas	6.9.1	Investimento Inclusão	FCM4	NT 009/2015/GEINV/SUINF	0,011%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - VEÍCULOS PARA FISCALIZAÇÃO DA ANTT - Reposição dos Equipamentos e Sistemas	6.9.2	Investimento Inclusão	FCM4		0,027%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - VEÍCULOS PARA FISCALIZAÇÃO DA ANTT - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação	6.9.3.2	Custo operacional Inclusão	FCM4		0,016%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.1.7	Investimento Inclusão	FCM4		0,171%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.2.7	Investimento Inclusão	FCM4		0,213%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.3.2.7	Custo operacional Inclusão	FCM4		0,061%

NT

OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Telefonia de Emergência - Call Boxes (Equipamentos)	6.6.1.2.C	Investimento Exclusão	FCO	010/2015/GEINV/SUINF	-0,426%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas - Telefonia de Emergência - Call Boxes (Equipamentos)	6.6.2.2.F	Investimento Exclusão	FCO		-0,207%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação - Telefonia de Emergência - Call Boxes	6.6.3.2.2	Custo operacional Exclusão	FCO		-0,085%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Implantação das Edificações - Balança Móvel	6.5.1.2	Investimento Exclusão	FCO	NT 011/2015/GEINV/SUINF	-0,108%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação - Balança Móvel	6.5.4.1.2	Custo operacional Exclusão	FCO		-0,080%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Conservação - Balança Móvel	6.5.4.2.2	Custo operacional Exclusão	FCO		-0,004%
OPERAÇÃO DA RODOVIA - SISTEMAS DE PESAGEM - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Operação - Balança Fixa	6.5.4.1.1	Custo operacional Inclusão	FCM1	NT 025/2015/GEINV/SUINF	0,027%

4.2.3.1 – Eixos Suspensos (Lei 13.103/2015)

85. A Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), com efeitos a partir de 17/04/2015, prevê em seu artigo 17 que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”
86. Em relação à cobrança por eixos, cabe transcrever o disposto na subcláusula 6.22 do Contrato de Concessão:

“6.22 Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do



veículo, independentemente de serem suspensos ou não ...”

87. Diante disso, faz-se necessário promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da perda de receita decorrente da isenção tarifária de eixos suspensos estabelecida na referida lei.
88. Por meio da Carta GPE-449/15, de 11/11/2015, a Concessionária apresentou as informações relativas à perda de receita decorrente dos veículos que transpuseram as praças de pedágio com eixos suspensos no período de 17/04/2015 a 31/10/2015.
89. A partir dos dados apresentados pela Concessionária obteve-se o percentual médio de perda de receita para o período informado.
90. Os percentuais médios foram lançados nas abas “TRAFEGO REV” do FCO e “TRAFEGO REAL” dos fluxos de caixa FCM1, FCM2 e FCM3, nas categorias de veículos das praças de pedágio, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro abaixo:

Quadro 1: Impactos nos fluxos de caixa pelos efeitos da isenção de eixos suspensos – Lei 13.103/2015

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Variação percentual	4,221%	0,128%	0,046%	0,085%	0,056%

91. Salienta-se que os percentuais médios de eixos suspensos considerados para as praças de pedágio serão substituídos pelos percentuais efetivamente mensurados no período de um ano após a vigência da referida Lei e a partir daí anualmente o valor projetado será substituído pelo valor real.
92. Ademais, cumpre informar que a ANTT realizará auditoria das informações referentes aos eixos suspensos, conforme solicitação constante do Memorando nº 1.047/2015/SUINF, de 04/09/2015, e do Ofício Circular nº 060/2015/SUINF, de 04/09/2015.
93. O impacto total desse evento causa um acréscimo da TBP de 4,51%.



4.2.3.2 - Efeito final da revisão extraordinária

94. Considerando os itens da 8ª Revisão Extraordinária, explicitados acima, para o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, a TBP sofre acréscimo de 5,17%, passando de R\$ 1,05177 para R\$ 1,10616.

4.2.4 - Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

95. O impacto conjunto da 8ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP foi um acréscimo de 5,09%, passando de R\$ 1,05254, valor aprovado na 7ª Revisão Extraordinária por meio da Resolução nº 4.509, de 11 de dezembro de 2014, para R\$ 1,10616.

4.3 Atualização da TBP revisada

96. Considerando-se o IRT provisório de 1,66177, bem como a nova TBP de R\$ 1,10616, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

- * R\$ 1,83819, representando uma variação de 15,74% sobre a tarifa aprovada em dezembro de 2014 (R\$ 1,58818), antes da aplicação do critério de arredondamento; e

- * R\$ 1,80, após a aplicação do critério de arredondamento, apresentando variação em relação à tarifa aprovada em dezembro de 2014 (R\$ 1,60) de 12,50%.

5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

97. Em atendimento ao Memorando Circular nº 015/2015/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional - GEFOR encaminhou o Memorando nº 291/2015/GEFOR/SUINF, juntado ao processo nº 50500.105962/2015-86, fl. 14, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da Autopista Fernão Dias. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de Revisão e Reajuste em curso.



98. Por meio do despacho sem nº, de 28 de outubro de 2015, a Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro anexou o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2015 e Atestado de Regularidade Fiscal da Autopista Fernão Dias em referência aos aspectos econômico-financeiros, juntado ao processo nº 50500.105962/2015-86, fl. 52, validando a regularidade da concessionária nestes quesitos.

99. Da mesma forma, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do Memorando nº 1.108/2015/GEINV/SUINF, de 02.10.2015, juntado ao processo nº 50500.105962/2015-86, fl. 19, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da Autopista Fernão Dias.

100. Em tempo, informamos que em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002, ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514– 3.4.1.11/2010 e à Portaria ANTT nº 467, de 21/09/2015, foram encaminhados à Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE o ofício nº 2648/2015/SUINF, de 02 de dezembro de 2015, e ao Ministério dos Transportes o ofício nº 2647/2015/SUINF, também de 02 de dezembro de 2015, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária Autopista Fernão Dias S/A.

6. TABELA DE TARIFAS

101. Considerando-se a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 1,10616, resultante da 8ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT provisório de 1,66177, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P8, para a categoria 1, a Tarifa de Pedágio arredondada de R\$ 1,80, conforme a fórmula abaixo:

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



102. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada nas praças P1 a P8.

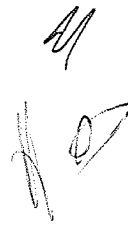
TABELA DE TARIFAS

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	R\$ 1,80
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	R\$ 3,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	R\$ 2,70
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	R\$ 5,40
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	R\$ 3,60
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	R\$ 7,20
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	R\$ 9,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	R\$ 10,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	R\$ 0,90

7. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

I - Correção dos valores anuais das Receitas Acessórias e das Despesas Administrativas com Receitas Alternativas

103. A concessionária, por meio da carta GPE-671/14, constante às fls. 02 a 36, do processo 50500.120082/2014-59, solicitou a alteração dos valores correspondentes às receitas do 4º ao 6º ano de concessão, bem como a correção dos valores anuais das Despesas Administrativas com Receitas Alternativas.



104. A demanda foi encaminhada por meio do Memorando nº 180/2014/GEROR/SUINF, de 13/11/2014, para análise e manifestação sobre o assunto por parte da Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro (CODEF).

105. O Memorando nº 336/2015/SUINF, de 23 de março de 2015, considerou insuficiente o elenco de documentos apresentados pela concessionária. Desse modo, na análise desta revisão, foram consideradas as informações encaminhadas por meio do despacho CODEF sem nº, de 28 de outubro de 2015, promovendo-se o reequilíbrio e o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida da concessão.

II - Reequilíbrio PIS e COFINS em função do REIDI

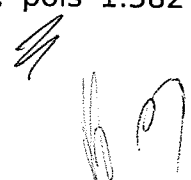
106. Por meio das cartas DS 348/2014, de 22.08.2014, e GPE-671/14, mencionada anteriormente, a concessionária solicitou a inclusão do valor de R\$ 4.302.270,18 na revisão da TBP em função do período de tempo que ficou sem a cobertura do benefício tributário do REIDI (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura).

107. O assunto foi analisado como improcedente pela SUINF, por meio do Ofício nº 339/2015/SUINF, contido no processo 50500.148254/2014-59. A PF corroborou o entendimento de ausência de desequilíbrio econômico-financeiro por meio do Parecer nº 3.189/2014/PF-ANTT/PGF/AGU.

III - Perdas de Receitas

108. Também por meio da carta GPE-671/14, a concessionária solicitou a inclusão de valores relativos a perdas de receitas nas praças de pedágio P1 e P6, conforme a seguir:

- P1 (Mairiporã):
 - Manifestação popular em 21.06.2013, resultando numa perda de receita no valor de R\$ 3.295,60, pois 1.582



veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.

- P6 (Santo Antônio do Amparo):

- Manifestação do MST em 17.04.2012, resultando numa perda de receita no valor de R\$ 11.238,50, pois 2.868 veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.
- Manifestação do MST em 15.01.2013, resultando numa perda de receita no valor de R\$ 11.438,00, pois 3.491 veículos foram liberados para passar pelo pedágio sem a necessidade de pagar a tarifa.

109. Por meio da carta GPE-840/14, de 31.10.2014, a concessionária apresentou informações complementares acerca dos eventos ocorridos nas referidas praças.

110. O assunto foi analisado nesta gerência por meio da Nota Técnica nº 088/2015/GEROR/SUINF e Nota Técnica nº 159/2015/GEROR/SUINF – processo 50500.018723/2015-97, as quais avaliaram o pleito como improcedente. Portanto, os pleitos não serão considerados em revisão tarifária.

8. CONCLUSÃO

111. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 8ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Fernão Dias S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

112. O processo de reajuste indicou o percentual de 10,13% (dez inteiros e treze centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

113. A 8ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio aprovada na 7ª Revisão Ordinária de R\$ 1,05254 para R\$ 1,10616, a preços de julho de 2007, representando um acréscimo de 5,09% (cinco inteiros e nove centésimos percentuais).



114. Os efeitos combinados do reajuste, da 8ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária resultam no acréscimo de 15,74% em relação à tarifa aprovada em 2014, antes do critério de arredondamento, passando a vigorar com valor de R\$ 1,83819.

115. Após a aplicação do critério de arredondamento, a TBPR passa a vigor com o valor de R\$ 1,80, apresentando uma variação de 12,50% em relação à TBP aprovada em 2014 e praticada desde então.

116. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 8ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Autopista Fernão Dias S.A., cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) para R\$ 1,80 (um real e oitenta centavos), nas praças de pedágio P1, em Mairiporã/SP, P2, em Vargem/SP, P3, em Cambuí/MG, P4, em Careagu/MG, P5, em Carmo da Cachoeira/MG, P6, em Santo Antônio do Amparo/MG, P7, em Carmópolis de Minas/MG, e P8, em Itatiaiuçu/MG, com vigência a partir de 19 de dezembro 2015.