

NOTA TÉCNICA Nº 87 /2017/GEROR/SUINF

Brasília, 9 de maio de 2017.

PROCESSO: 50505.089467/2016-53

ASSUNTO: Reajuste, 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão da Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE S.A.

INTERESSADO: Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE S.A.

1 DO OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste anual e das concomitantes e 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, a vigor a partir de 01 de junho de 2017, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e a Resolução nº 3.651, de 07 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727, de 26 de maio de 2015,

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 18 de março de 2015, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão para a Concessão do trecho rodoviário da Rodovia 101/RJ trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha).



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

4. A Concessão consiste na exploração, por 30 anos, da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias no trecho concedido. O projeto de concessão está previsto no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.
5. Foram incluídos no projeto de concessão uma alça de ligação do Sistema Rodoviário à Linha Vermelha (extensão de cerca de 2,5 km), evitando que os usuários da Ponte Rio-Niterói, com destino à Baixada Fluminense e à rodovia Presidente Dutra utilizem a Avenida Brasil; uma passagem subterrânea sob a Praça Renascença em Niterói (mergulhão), com o objetivo de proporcionar maior fluidez ao tráfego; e ainda, a Avenida Portuária (extensão de cerca de 3,1 km), permitindo o acesso dos veículos pesados da Avenida Brasil à área portuária (Portão 32).
6. A Tarifa de Pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a janeiro de 2014 e oferecida para o Edital 01/2015, foi de R\$ 5,18620 (cinco reais e dezoito mil seiscentos e vinte centésimos de milésimos de real).
7. Para o edital em comento houve a apresentação de 6 (seis) propostas (vide quadro 1). 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, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 1: Propostas apresentadas para o Edital 001/2013:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	R\$ 3,28442	36,67%
2	Consórcio Nova Guanabara	R\$ 3,35900	35,23%
3	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 3,86999	25,38%

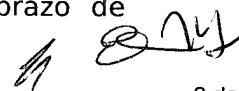
Classificação	Proponente	Lance	Deságio
4	CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais Ltda	R\$ 4,07895	21,35%
5	Infra Bertin Participações S.A.	R\$ 4,14170	20,14%
6	Consórcio Ponte	R\$ 4,24230	18,20%

8. A Comissão de Outorga consagrou vencedora a oferta de R\$ 3,28442 da Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A. após a abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Licitante.

9. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A., 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 Concessionária Ponte Rio-Niterói - ECOPONTE, em 01 de março de 2015. Por meio da Resolução ANTT nº 4.669, de 15 de abril de 2015, publicada no DOU de 16 de maio de 2015, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

11. Em 18 de maio de 2015, a Concessionária Ponte Rio-Niterói - ECOPONTE firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia 101/RJ trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha). 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 (TBP) no valor inicial de R\$ 3,28442, referenciada ao mês de janeiro de 2014. O prazo de



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

vigência da concessão é de 30 anos a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 01 de junho de 2015.

12. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 01 de junho de 2015, com transferência imediata da antiga Concessionária CCR Ponte.

3.1 Reajuste

13. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que ocorreu em 01/06/2015. O primeiro reajuste, implicou em um aumento de 12,29% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,12288, utilizado naquele processo de reajuste.

14. O IRT de 1,12288, corresponde à variação entre o número-índice do IPCA de abril de 2015 (IPCAo no valor de 4.245,19, referente à 2 meses anteriores ao mês da cobrança) e o número índice do IPCA de novembro de 2013 (IPCAi no valor de 3.780,61).

15. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 01 de junho, serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

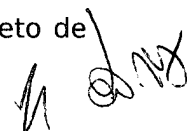
16. O Quadro 2 a seguir apresenta a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 2: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças %
2015	1,12288	12,29	1,12288	12,29	-
2016	1,22706	9,28	1,22706	9,28	-

3.2 Revisões

17. O Quadro 3 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma das revisões realizadas.



Quadro 3: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Início de cobrança	01/06/2015	01/06/2015	R\$ 3,28442	Início de cobrança (valor vencedor da licitação) Processo nº 50500.129498/2015-13 Resolução nº 4.706, de 26/05/2015
1ª Revisão Extraordinária	01/06/2016	01/06/2016	R\$ 3,29138 (0,21%)	Perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15) Processo nº 50500.036186/2016-48 Resolução nº 5.104, de 16/05/2016

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

18. O Quadro 4 apresenta a evolução da tarifa cobrada na praça de pedágio pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores D, Q, C e X, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos.

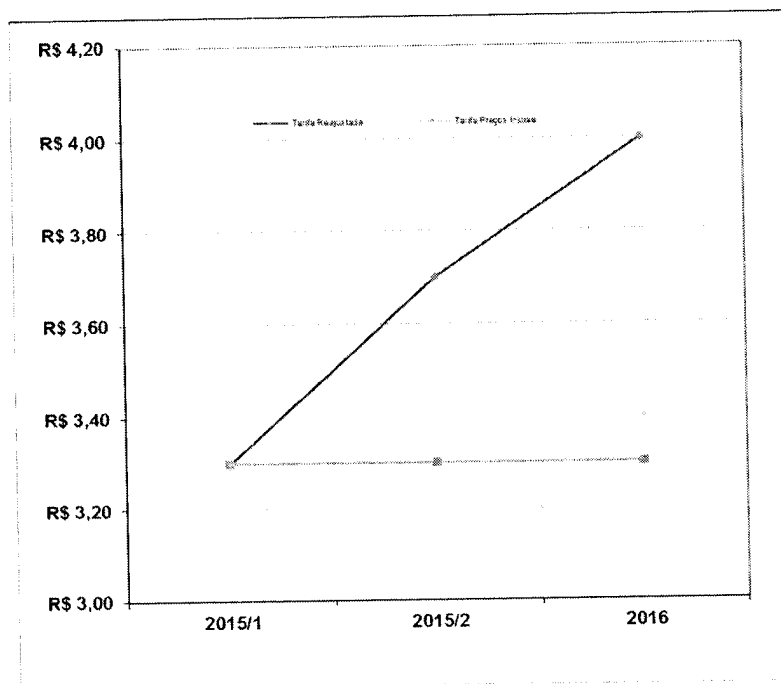
Quadro 4: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	TBP	IRT	Tarifa arredondada (R\$)	Variação %
Proposta de Tarifa	-	-	-	-	R\$ 3,28442	-	3,30	-
Reajuste 2015	-	-	-	-	R\$ 3,28442	1,12288	3,70	12,12
1ª Rev. Extraordinária Reajuste 2016	-	-	-	-	R\$ 3,29138	1,22706	4,00	8,11

19. Os efeitos dos reajustes e revisão ordinária expressos em termos de tarifa a preços iniciais estão ilustrados no gráfico seguinte.



Gráfico 1: Efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias



4 ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

20. 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.

21. Para análise da 1ª Revisão Ordinária, da 2ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50505.089467/2016-53 (GEROR)

- i. Carta EPON-DS 00969/2016, protocolada em 23/08/2016 (fl.02): Solicita a recomposição do desequilíbrio provocado pela Resolução nº 5.124, de 07/07/2016, que estabelece restrição temporária à circulação de veículos de carga na Ponte Presidente Costa e Silva no período de 18/07/2016 a 18/09/2016;

[Assinaturas manuscritas]

- ii. Carta EPON-DS 01305/2016, protocolada em 29/11/2016 (fl.11):
Apresenta fundamentos e quantificadores para implementar na próxima revisão extraordinária o desequilíbrio caudado pela Resolução nº 5.124, de 07/07/2016, que estabelece restrição temporária à circulação de veículos de carga na Ponte Presidente Costa e Silva no período de 18/07/2016 a 18/09/2016;
- iii. Memorando nº 151/2017/GEINV/SUINF, de 09/02/2017 (fl.19):
Informa a não existência de óbice para aprovação da 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da TBP, pela GEINV;
- iv. Memorando nº 139/2017/GEINV/SUINF, de 07/02/2017 (fl.23):
Encaminha a atualização da proposta de revisão da Tarifa Básica de Pedágio apresentada na Carta EPON-DS 00014/2017, de 12/01/2017;
- v. Memorando nº 076/2017/GEFOR/SUINF, de 24/02/2017 (fl.24):
Informa a listagem dos PAS em tramitação e a não existência de óbice para aprovação da 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da TBP, pela GEFOR;
- vi. Memorando nº 075/2017/GEFOR/SUINF, de 24/02/2017 (fl.26):
Informa que, para o item Frente de Melhorias do PER, deve ser aplicado o percentual total de Desconto de Reequilíbrio de 0,920%;
- vii. Memorando nº 033/2017/GEROR/SUINF, de 01/03/2016 (fl.38):
Informa que será considerado o Desconto de Reequilíbrio relativo à Frente de Melhorias do PER no valor de 0,920% e aguarda da GEFOR o valor do Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado em relação à Frente de Manutenção do PER;
- viii. Memorando nº 095/2017/GEFOR/SUINF, de 09/03/2017 (fl.39):
Informa que o Desconto de Reequilíbrio Total da Frente de Manutenção do PER corresponde a 0,71959%;

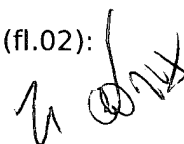


Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

- ix. Ofício nº 114/2017/SUIF, de 10/03/2017 (fl.51): Comunica à concessionária que está dando curso ao processo da 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da TBP e informa os eventos considerados no cálculo da TBP;
- x. Carta EPON-DS 00298/2017, protocolada em 21/03/2017 (fl.55): Solicita a inclusão do desequilíbrio na atual Revisão Extraordinária causado pela Resolução nº 5.124, de 07/07/2016, que estabelece restrição temporária à circulação de veículos de carga na Ponte Presidente Costa e Silva no período de 18/07/2016 a 18/09/2016;
- xi. Nota Técnica nº 054/2017/GEROR/SUINF, de 10 de março de 2017 (fl.57): Avaliou e mensurou as Receitas Extraordinárias e Custos Diretos auferidos pela ECOPONTE;
- xii. Carta EPON-DS 00324/2017, protocolada em 29/03/2017 (fl.65): Proposta de revisão complementar da concessionária;
- xiii. Carta EPON-DS 00440/2017, protocolada em 26/04/2017 (fl.265): Proposta de revisão complementar da concessionária – tratamento tributário aplicável às receitas extraordinárias;
- xiv. Memorando nº 143/2017/GEFOR/SUINF, de 28/04/2017 (fl.362): Informa que devem ser desconsiderados os descontos de reequilíbrio apresentados nos memorandos nº 075 e 095/2017/GEFOR/SUINF;
- xv. Atestado Técnico e Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro (fl. 365): apresenta análise de regularidade para os aspectos econômicos financeiros.

Processo nº 50500.006741/2017-32 (GEINV)

- xvi. Carta EPON-DS 0047/2017, protocolada em 12/01/2017 (fl.02): Proposta de revisão da tarifa básica de pedágio;



- xvii. Nota Técnica nº 009/2017/GEINV/SUINF, de 22/02/2017 (fl. 138): análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER antes da manifestação;
- xviii. Nota Técnica nº 020/2017/GEINV/SUINF, de 13/04/2017 (fl. 271): análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER após a manifestação.
- xix. Parecer Técnico nº 109/2017/GEINV/SUINF, de 12/04/2017 (fl. 109): análise da GEINV quanto aos pleitos de revisão apresentados pela Concessionária e alterações no PER após a manifestação.
22. Conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04, alterada pela Resolução nº 5.172/16, a concessionária ECOPONTE apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio das cartas EPON-DS 00969/2016, protocolada em 23/08/2016, Carta EPON-DS 01305/2016, protocolada em 29/11/2016 e Carta EPON-DS 00298/2017, protocolada em 21/03/2017.
23. Após a análise preliminar dessa proposta, a ANTT comunicou à concessionária o reajuste através do Ofício nº 114/2017/SUINF, de 10/03/2017.
24. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675, de 04/08/2004, se manifestou por meio da Carta EPON-DS-00324/2017, protocolada em 29/03/2017 e Carta EPON-DS 00440/2017, protocolada em 26/04/2017. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.
- 4.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste e revisão
- 4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste
25. Conforme a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, o valor da

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

Tarifa Básica de Pedágio (TBP) terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE. A definição de índice de reajustamento para atualização monetária do valor da TBP é previsto na cláusula 1.1.1, inciso xxx, do contrato do Edital nº 01/2015, conforme descrito a seguir:

“1.1.1

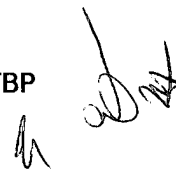
...

(xxx) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2013 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (onde: $IPCA_o$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2013, e $IPCA_i$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).”

26. Ressalta-se ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.

“Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados.”

4.1.2 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP



27. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 17.4, 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.

28. 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, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e Resolução nº 1.187/2005.

29. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 17.3.3, quanto à fórmula de cálculo da tarifa de pedágio:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = TBP \times (1-D-Q) \times (IRT-X) + C$$

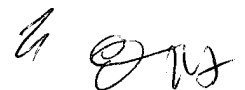
Onde:

Tarifa de pedágio: tarifa a ser efetivamente cobrada dos usuários.

TBP (Tarifa Básica de Pedágio): equivalente ao valor indicado na Proposta, de R\$ 3,28442 (três reais e vinte e oito mil, quatrocentos e quarenta e dois centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos.

D (Fator D): redutor ou incrementador da TBP, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Melhorias, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no Anexo 5.

Q (Fator Q): incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como acréscimo em razão do atendimento ao indicador de qualidade previsto no Anexo 7.



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

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da TBP e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2013 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: $IPCAo$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2013, e $IPCAi$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).

X (Fator X): redutor do reajuste da Tarifa de Pedágio, revisto na forma da subcláusula 17.4.6, referente ao compartilhamento, com os usuários do Sistema Rodoviário, dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

C (Fator C): redutor ou incrementador da TBP, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do Contrato aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

30. Cabe apresentar adicionalmente, o disposto na cláusula 17.4:

“17.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.

17.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7.

17.4.3 O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

17.4.4 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

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

17.4.5 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 21.6 e no Anexo 5.

17.4.6 O Fator X, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

17.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.5.1 E a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis.

17.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

17.6.1 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.

17.6.2 A Tarifa de Pedágio a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU."

31. Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

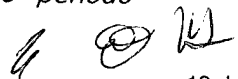
"1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para Desenvolvimento Tecnológico –RDT, conforme previsto no Contrato;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da Tarifa de Pedágio na forma prevista no Contrato;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da Tarifa de Pedágio no período anterior;



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

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da Tarifa de Pedágio;

1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do Fator Q, no montante a ser informado pela ANTT;

1.3.8 Aplicação das Receitas Extraordinárias na modicidade tarifária;

1.3.9 Alteração de receitas decorrentes da indenização ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.7 do anexo 5 do contrato de concessão;

1.3.10 Não utilização da totalidade das verbas de Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio, conforme previsto nas subcláusulas 8.1.6 e 8.2.7 do Contrato;

1.3.11 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio."

32. Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 28 de agosto de 2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

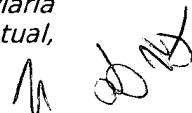
I – relativamente ao exercício anual anterior:

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;

d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.



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

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 decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária."

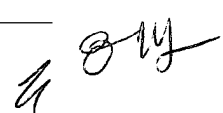
4.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

33. O reajuste da tarifa é calculado com base no IPCA defasado de dois meses em relação ao mês de aplicação do reajuste. Considerando que reajuste ocorre anualmente no mês de junho, utiliza-se para o cálculo do IRT o número-índice do IPCA divulgado para o mês de abril.

34. Sendo a data de referência da proposta comercial janeiro de 2014, e a data do reajuste da TBP junho de 2017, o IRT será o quociente entre o número-índice do IPCA Projetado de abril de 2017 e o número-índice do IPCA de novembro de 2013 (dois meses anteriores à data da proposta comercial).

Quadro 2: Resumo IRT

MÊS	IPCA
Nov/13	3.780,61
Abr/16	4.639,05
Jan/17	4.793,85



Fev/17	4.809,67
Mar/17	4.821,69
Abr/17 (Projetado)	4.835,67
Δ(12 meses)	4,24%
IRT	1,27907

35. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT projetado para abril de 2017 é igual a 1,27907, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{4.835,67}{3.780,61} = 1,27907$$

36. Com base na projeção preliminar da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, a tarifa atual deverá ser reajustada em 4,24% (quatro inteiros e vinte e quatro por cento).

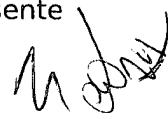
4.3 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária

37. Considerando a Tarifa Básica de Pedágio em vigor de R\$ 4,00, aprovada na 1ª Revisão Extraordinária, conforme Resolução nº 5.104, de 16 de maio de 2016, passa-se aos eventos da 1ª Revisão Ordinária da TBP.

38. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores C e D daqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

39. Pontua-se, primeiramente, que o Fator Q (parcela relativa ao Nível de acidentes), conforme Anexo 7, item 1.4, do Contrato de Concessão, somente terá efeito a partir da avaliação após 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de pedágio. Não tendo efeito, portanto, nesta revisão.

40. Segundo o item contratual 17.4.6, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão. A partir dessa data seus valores serão revistos. Permanece, portanto, sem efeito na presente revisão.



I – Eventos inseridos nos Fatores

4.3.1 Fator D

41. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento de Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER, atestado pela Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR/SUINF.

42. Por meio do Memorando nº 075/2017/GEFOR/SUINF, de 24 de fevereiro de 2017, foi definido o percentual de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Melhoria do PER no valor de 0,920%. O Desconto de Reequilíbrio total da Frente de Manutenção do PER foi definido pelo Memorando nº 095/2017/GEFOR/SUINF, de 09 de março de 2017, e corresponde a 0,71959%.

43. Porém, através do Memorando nº 143/2017/GEFOR/SUINF, de 28 de abril de 2017, a Gerência de Fiscalização informa que os percentuais apurados nos memorandos nº 075 e 095/2017/GEFOR/SUINF, sejam desconsiderados em função de análises que estão sendo realizadas naquela gerência. Assim, foi solicitada pela gerência GEFOR, a não aplicação do percentual de desconto de reequilíbrio nesta revisão.

4.3.2 Fator C

44. Por meio do Fator C se revisa a TBP visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas da concessionária ocorridos no ano concessão imediatamente anterior à data de revisão. A metodologia completa do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão.

45. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a Revisão em curso. No presente caso, os valores que já não estiverem a preços correntes no 1º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.

46. Abaixo são apresentados os itens cujo impacto nas receitas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio

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

por meio do Fator C. Nesta aplicação do Fator C, está se propondo que todos os eventos sejam repassados à TBP, não restando saldo a ser capitalizado e repassado para a próxima revisão.

47. É importante relatar que o Anexo 6, prevê o seguinte:

"2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte.

2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista na subcláusula 21.5 do Contrato definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao Fator C de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.11.

$$\text{Taxa Juros} = [(1 + i) \times (1 + f)] - 1$$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio – IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxx) do Contrato.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista na subcláusula 21.5 do Contrato."

4.3.2.1 Restrição de tráfego no período dos jogos olímpicos

48. A Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – ECOPONTE, sustenta ter a publicação da Resolução ANTT nº 5.124, de 07 de julho de 2016, engendrado desequilíbrio contratual em virtude da necessidade de restrição do tráfego para assegurar a mobilidade urbana durante o período dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos – RIO 2016, entre 18/07/2016 a 18/09/2016.

49. A Resolução nº 2294, de 19 de setembro de 2007, previa a seguinte restrição para tráfego na Ponte Rio-Niterói:



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

“Art. 1º Proibir o tráfego de veículos de carga de dois eixos na Ponte Presidente Costa e Silva e seus acessos, na rodovia BR-101, no sentido Niterói - Rio de Janeiro, nos dias úteis, de segunda a sexta-feira, no horário compreendido entre 4 (quatro) e 10 (dez) horas.

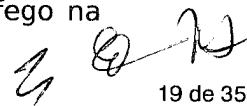
Art. 2º Proibir o tráfego de veículos de carga de três ou mais eixos na Ponte Presidente Costa e Silva e seus acessos, na rodovia BR-101, nos sentidos Niterói - Rio de Janeiro e Rio de Janeiro - Niterói, todos os dias da semana, no horário compreendido entre 4 (quatro) e 22 (vinte e duas) horas.”

50. Sendo assim, a Resolução ANTT nº 5.124, de 07 de julho de 2016, acrescenta mais 4 (quatro) horas, pelo prazo de 2 (dois) meses, à supracitada restrição, compreendendo o veículo de carga de dois eixos:

“Art. 1º Proibir, no período de 18 de julho de 2016 a 18 de setembro de 2016, o tráfego de veículos de carga de dois eixos na Ponte Presidente Costa e Silva e seus acessos, na Rodovia BR-101, no sentido Niterói - Rio de Janeiro, nos dias úteis, de segunda a sexta-feira, no horário compreendido entre 17 (dezessete) e 21 (vinte e uma) horas.”

51. O pleito de desequilíbrio em função das restrições de tráfego no período dos jogos olímpicos, apresentado na Carta EPON-DS 0096/2016, de 23 de agosto de 2016, foi respondido através do ofício nº 157/2016/GEROR/SUINF, de 31/08/2017, no qual foi solicitado que a ECOPONTE ofereça subsídios que comprovem que a restrição de tráfego de caminhões de 2 (dois) eixos, no sentido Niterói-Rio, ter influenciado o nível de tráfego no sentido oposto, Rio-Niterói.

52. Assim, a concessionária encaminhou a Carta EPON-DS 01305/2016, de 28 de novembro de 2016. Em resposta a esta carta, foi encaminhado o Ofício nº 114/2017/SUINF, de 10 de março de 2017, o qual informou que o pleito não demonstrou cabalmente a causalidade entre as restrições de tráfego impostas pelo município do Rio de Janeiro e a queda de tráfego na



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

Ponte Rio-Niterói. A comparação entre tráfego equivalente total do período de 18/07/2015 e 18/09/2015 com o período 18/07/2016 a 18/09/2016, não é suficiente para comprovar o pleito de desequilíbrio econômico-financeiro em questão.

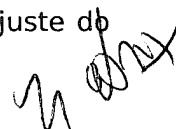
53. Por fim, a concessionária encaminhou a carta EPON-DS 00298/2017, apresentando a comparação do tráfego dos meses de julho, agosto e setembro de 2016 (meses do período dos jogos olímpicos) com os meses de janeiro, março e junho de 2016 (meses em que não houve influência dos jogos olímpicos), no período das 17 horas às 22 horas (horário que compreende o período de restrição da Resolução ANTT nº 5.124, de 07 de julho de 2016).

54. Porém, ao analisar os dados, verifica-se que não é possível inferir que houve perda de receita pela restrição de veículo de dois eixos durante os jogos olímpicos. Uma vez que o período entre 17:00 as 21:00, apresentado pela concessionária há restrição no sentido Niterói - Rio de Janeiro, mesmo horário. Assim a queda de tráfego verificada nesses período horário para veículo de categoria 2, pode ter migrado para o horários em que não há restrição de tráfego. Não é reconhecida a perda de tráfego de veículos com mais de 2 eixos, pois a Resolução nº 2294, de 19 de setembro de 2007, já restringia o tráfego desses veículo entre 4:00 às 22:00.

55. Dessa forma, com os dados disponíveis não é possível verificar a existência de perda de tráfego.

4.3.2.2 IRT provisório e Arredondamento

56. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 31 de maio de 2016, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior. Como o IRT apurado na revisão anterior foi definitivo, não há necessidade de calcular-se qualquer ajuste do IRT.



57. A atualização do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada e correspondente volume de tráfego e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada. O valor do arredondamento foi de acordo com a tarifa praticada na praça de pedágio, conforme consta da Resolução nº 4.706, de 26 de maio de 2015, a saber:

Quadro 6: Cálculo do arredondamento

Período: 01/06/2015 a 31/05/2016 366 dias	
Tarifa sem arred.	Tarifa com arred.
3,68802	3,70

58. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 341.715,02 (trezentos e quarenta e um mil, setecentos e quinze reais e dois centavos) a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

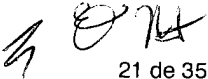
4.3.2.3 Receitas extraordinárias e custos associados

59. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, 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 anual anterior da concessão, apurados



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

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. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

60. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, tem-se:

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I –relativamente ao exercício anual 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 anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.”

61. A Concessionária alegou, no pleito interposto pela carta EPON-DS-00324/2017, de 28 de março de 2017, que para o cálculo da Receita Extraordinária a ser revertida para a modicidade tarifária através da Conta e Fator C seria necessário considerar a receita líquida de tributos, aplicando o desconto referente a COFINS, PIS, ISS, IR e CSLL.

62. Informa-se que nos pedidos de esclarecimentos ao Edital da ECOPONTE foi feito o questionamento:

“Entendemos que tanto os eventos causadores de desequilíbrio quanto o fator C a ser incorporado na tarifa para fins de reequilíbrio devem ser calculados considerando seu impacto líquido no fluxo de caixa, isto é com a consideração dos efeitos tributários de ISS, PIS, COFINS, Imposto de Renda e Contribuição Social.”

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

63. Em resposta, foi apresentado que: *"O impacto a ser considerado na tarifa deverá ter efeito financeiro neutro para o concessionário."*

64. Dessa forma, para avaliar o efeito financeiro neutro, apresenta-se a seguir, nos quadros 7 e 8, uma análise comparativa do efeito da reversão para a modicidade tarifária quando se é utilizada a receita extraordinária líquida, após dedução de todos os tributos, e quando é utilizada a receita extraordinária bruta, com exclusão dos custos e 15% da receita bruta. Na análise foi considerado que a soma dos tributos de ISS, PIS e COFINS é igual a 8,65% e que a soma do IR e CSLL é de 34%. Os valores de Custos associados e Receita extraordinária Bruta são os auferidos para o 1º ano concessão, conforme Nota Técnica nº 054/2017/GEROR/SUINF, de 10/03/2017.

Quadro 7: Modicidade tarifária Receita Líquida

	Ano t - Receita Extraordinária	Ano t+1 Modicidade tarifária na Receita de Pedágio	Total
Receita Extraordinária Bruta	2.596.417	- 1.184.290	1.412.127
(-) PIS (0,65%) /Cofins (3%) /ISS (5%) sobre Receita Extraordinária	- 224.590	102.441	- 122.149
Receita Extraordinária antes do IR	2.371.827	- 1.081.849	1.289.978
(-) Custos Associados à Receita Extraordinária	- 187.986	-	- 187.986
(-) 15% da Receita Extraordinária Bruta	- 389.463	-	- 389.463
Base de cálculo IR e CSLL	1.794.378	- 1.081.849	712.530
(-) IR (25%) e CSLL (9%)	- 610.089	367.829	- 242.260
Resultado líquido	1.184.290	- 714.020	470.270

4 07/12

Quadro 8: Modicidade tarifária Receita Bruta (menos os custos)

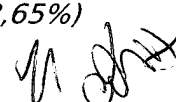
	Ano t - Receita Extraordinária	Ano t+1 Modicidade tarifária na Receita de Pedágio	Total
Receita Extraordinária Bruta	2.596.417	- 1.964.289*	632.128
(-) PIS (0,65%) /Cofins (3%) /ISS (5%)sobre Receita Extraordinária	- 224.590	169.911	- 54.679
Receita Extraordinária antes do IR	2.371.827	- 1.794.378	577.449
(-) Custos Associados à Receita Extraordinária	- 187.986	-	- 187.986
(-) 15% da Receita Extraordinária Bruta	- 389.463	-	- 389.463
Base de cálculo IR e CSLL	1.794.378	- 1.794.378	-
(-) IR (25%) e CSLL (9%)	- 610.089	610.089	-
Resultado líquido	1.184.290	- 1.184.290	-

Fórmula: (Receita Bruta(1-8,65%)- custos associados e 15% da receita bruta)/(1-8,65%)

65. No quadro 7, verifica-se que não houve equilíbrio econômico financeiro do contrato, uma vez que há um saldo positivo de R\$ 470.270 no resultado líquido da coluna total. Dessa maneira, demonstra-se que não há efeito neutro no reequilíbrio pelo Fator C, caso seja revertido para modicidade no ano t+1 o mesmo valor constante no resultado líquido do ano t (R\$ 1.184.290).

66. Ao verificar o quadro 8, observa-se que para haver impacto neutro no caso das receitas extraordinárias, é necessário que o resultado líquido positivo, arrecadado no ano em análise (ano t), seja igual ao resultado líquido negativo do ano de incidência do Fator C (ano t+1). Assim, esse efeito somente é verificado quando é revertido para a modicidade tarifária a divisão da receita extraordinária bruta, menos os tributos de PIS/COFINS/ISS, menos os custos associados e 15% da receita extraordinária bruta, sobre (1- PIS/COFINS/ISS). Ou seja, o valor de base de cálculo de IR e CSLL sobre (1- PIS/COFINS/ISS). Dessa forma, o valor de R\$ 1.964.289, revertido para a modicidade no ano t+1, foi obtido com a fórmula:

Receita Bruta(1-8,65%)- custos associados e 15% da Rec. Bruta)/(1-8,65%)*



67. Assim, não cabe a reversão para a modicidade tarifária do resultado líquido das receitas extraordinárias, não procedendo assim o pleito da concessionária apresentado na carta carta EPON-DS-00324/2017, de 28 de março de 2017.

68. Dessa forma, considerando o método de cálculo apresentado e promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, do 1º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 1.964.289 (um milhão, novecentos e sessenta e quatro mil e duzentos e oitenta e nove reais).

4.3.2.4 Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

69. Para o RDT ao contrato de Concessão prevê:

“15.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 420.718,15 (quatrocentos e vinte mil, setecentos e dezoito reais e quinze centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.

15.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

15.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT.”

70. O valor da verba, foi corrigido com o mesmo índice de reajuste da tarifa básica de pedágio. Com a aplicação do IRT de 1,12288, a concessionária poderia utilizar o valor total de R\$ 472.418,07.

71. Promovidos os cálculos, considerando que a concessionária não apresentou prestação de contas sobre a utilização da verba anual de RDT, o repasse à modicidade por meio da Conta C, no 1º ano concessão, resultou

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

em um saldo negativo de R\$ 472.418,07 (quatrocentos e setenta e dois, quatrocentos e dezoito mil e sete centavos).

72.

4.3.2.5 Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

73. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 14.11 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

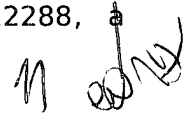
“14.11 Segurança no Trânsito

14.11.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 536.629,86 (quinhentos e trinta e seis mil, seiscentos e vinte e nove reais e oitenta e seis centavos), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária”

74. O valor da verba, foi corrigido com o mesmo índice de reajuste da tarifa básica de pedágio. Com a aplicação do IRT de 1,12288, a concessionária poderia utilizar o valor total de R\$ 602.573,58.



75. A Nota Técnica nº 020/2017/GEINV/SUINF, de 13/04/2017, avaliou os montantes informados pela concessionária de uso da verba e calculou os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.

76. Os valores, a preços correntes, não utilizados pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 1º ano concessão de R\$ 421.801,51 (quatrocentos e vinte e um mil, oitocentos e um reais e cinquenta e um reais). O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

77. Por sua vez, os valores, a preços correntes, não utilizados pela concessionária para o atendimento de Redução de Acidentes durante o 1º ano concessão foi de R\$ 180.772,08 (cento e oitenta mil, setecentos e setenta e dois reais e oito centavos). O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

78. Portanto, para o total de verbas de segurança no trânsito, o montante negativo da Conta C foi de R\$ 602.573,58 (seiscentos e dois mil, quinhentos e setenta e três mil e cinquenta e oito centavos).

4.3.2.6 Ajuste de perda de arrecadação por eixos suspensos

79. A concessionária apresentou o total de eixos suspensos para o período de 01/06/2015 a 31/05/2016. A quantidade de eixos suspensos quando multiplicada pelo valor da tarifa aprovada pela Resolução nº 4.706, de 26 de maio de 2015, antes do arredondamento, totalizou o montante de R\$ 266.883,98 (duzentos e sessenta e seis mil, oitocentos e oitenta e três reais e noventa e oito centavos). Tendo em vista que esse valor já está a preços do 1º ano concessão deverá ser feita a reversão para a modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.

80. Valores de tráfego apresentados foram confrontados pelos valores retirados do sistema do centro de controle de arrecadação da concessionária.



I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

4.3.2.7 Cálculo da TIR

81. Cabe ressaltar que anteriormente a esta revisão, a concessão não possuía Fluxos de Caixa Marginais (FCM).

82. 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 pelas Resoluções nº 4.339/2014, de 29.05.2014, e nº 4.727, de 26 de maio de 2015, 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 pelas Resoluções 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.

83. 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.

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

Quadro 9: 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

85. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores a 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 à taxa de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse

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

caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

86. 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).

87. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, atualizada pela Resolução nº 4.903/2015, e replicado no Quadro seguinte:

Quadro 10: 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)

88. A inclusão de custos operacionais no Fluxo de Caixa Marginal será remunerada à mesma taxa de retorno estabelecida para a inclusão de investimentos no mesmo FCM.

89. Para o caso desta 1ª Revisão Ordinária e da 2ª Extraordinária da ECOPONTE, foram incluídos somente custos operacionais em novo Fluxo de Caixa Marginal. Conforme Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015, a inclusão de custos operacionais no Fluxo de Caixa Marginal será remunerada à mesma taxa de retorno estabelecida para a inclusão de investimentos no mesmo FCM. Considerando que não há investimento inserido nesta revisão, o prazo da concessão é de 30 anos e a concessionária enquadra-se no 1º estágio, tem-se que os novos custos serão incluídos no fluxo de TIR igual a 9,43%, o FCM.



4.3.3 Seguro para cobertura para terrorismo e sabotagem durante o período dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos RIO 2016

90. Conforme Ofício nº 073/2017/SUINF, de 9 de fevereiro de 2017, constante no processo nº 50500.254198/2016-52 (apenso a este processo de revisão), a parcela correspondente ao seguro para terrorismo e sabotagem nas Olimpíadas/2016 será reequilibrada nesta revisão. O referido ofício citou que o meio de reequilíbrio seria o Fator C, porém, considerando que são custos não previstos no contrato da concessionária, e que para incluir novos custos e investimentos é necessário obedecer a Resolução 3.651, o reequilíbrio será realizado através do Fluxo de Caixa Marginal, na aba “Custos Operacionais”.

91. Assim, a concessionária encaminhou a Apólice de Seguro nº 087372016010171001391, emitida pela AIG Seguros Brasil S/A, com vigência de 31/07/2016 a 30/10/2016, conforme descrito no quadro abaixo:

Quadro 11: Dados da Apólice do Seguro terrorismo

Limite Máximo de Garantia	R\$ 324.866.500,00
Prêmio Total	R\$ 434.136,42
Data do pagamento do prêmio	27/09/2016

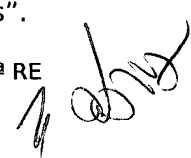
92. Tendo em vista que a data de pagamento do prêmio do seguro está dentro do 2º Ano Concessão, 01/06/2016 a 31/05/2017, o valor considerado no Fluxo de Caixa Marginal foi deflacionado a preços iniciais, conforme demonstrado a seguir:

Quadro 12: Atualização do valor do prêmio

Prêmio Total (preços correntes)	R\$ 434.136,42
IRT – Mês Junho/2016	1,22706
Prêmio Total (preços iniciais)	R\$ 353.800,99

93. Dessa forma, o valor de R\$ 353.800,99 (trezentos e cinquenta e três mil, oitocentos reais e noventa e nove centavos), a preços iniciais, foi incluído no Fluxo de Caixa Marginal na aba “Custos Operacionais”.

Quadro 13: Item relacionado ao Fluxo de Caixa Marginal – 1ª RO e 2ª RE



Itens revisados	Tarifa FCM (Preços iniciais)
Seguro para terrorismo e sabotagem nas Olimpíadas/2016	0,00160

4.3.4 Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

94. O impacto conjunto da 1ª Revisão Ordinária e da 2ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP e do reajuste segundo o IRT projetado podem ser observados nos quadros abaixo. Separa-se os itens inseridos no FCM e na Conta C, mostrando a agregação e cálculo do Fator C.

Quadro 14 : Fluxo de Caixa Marginal

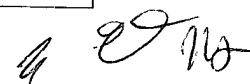
Tarifa Acumulada	Tarifa (Preços iniciais)
FCM (TIR 9,43%) - Seguro para terrorismo e sabotagem para Olimpíadas 2016	0,00160
Total	0,00160

Quadro 12 – Itens da Conta C

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Arredondamento	-341.715,02
Eixos Suspensos	266.883,98
Segurança no trânsito: PRF (ano 1)	-421.801,51
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 1)	-180.772,08
RDT (ano 1)	-472.418,07
Receitas Extraordinárias	-1.964.289,28
Saldo Conta C	-3.114.111,98

Quadro 13 – Cálculo Fator C

Montante aplicado (Cdt+1)	-3.114.111,98
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	0
Fator C anterior (ct)	0
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	28.537.431,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	29.108.179,62
Taxa de juros (rt)	0
Fator C (ct+1) (R\$ correntes)	-0,10698



4.3.5 Atualização da Projeção de Perda de Eixos Suspensos

95. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei 13.103/15 para esta 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária será aplicada à tarifa do contrato para promover o reequilíbrio de eixos suspensos.

96. No período de 01 de junho de 2015 a 31 de maio de 2017, foi aferida a perda de eixos equivalentes devido à isenção no percentual de 0,2529%. Ao converter-se este percentual no incremento de recomposição tarifária obtém-se 0,2536%, conforme fórmula abaixo:

$$\text{Percentual de reequilíbrio} = 100 * [(1 / 1 - 0,2529\%) - 1] = 0,2536\%$$

97. A aplicação deste percentual sobre a TBP de Contrato original (3,28442) resulta na TBP de Contrato a ser considerada nesta revisão (3,29275).

4.4 Atualização da Tarifa revisada por praça

98. Considerando-se o IRT projetado de 1,27907 identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

Quadro 14 – Cálculo da tarifa na praça

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT ²	Fator X	Fator C
Praça	4,10673	4,10	Contrato ¹	FCM	0%	0,00	1,27907	0,00	-0,10698
			3,29275	0,00160					

¹ A TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R\$ 3,28442) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso. A perda de receita por eixo suspensos é de 0,253% e o acréscimo necessário na tarifa é de 0,254%.

² O reajuste corresponde à uma variação de 4,24%, em relação ao IRT vigente do período anterior.

99. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as Tarifas antes e depois do arredondamento na 1ª Revisão Extraordinária e da presente 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária.



Quadro 15 – Percentual de variação tarifária: comparação com a tarifa da 1ª RO e 2ª

RE

Praça	1ª RE		1ª RO e 2ª RE		% Variação (1a RO e 2a RE)	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1	4,03874	4,00	4,10673	4,10	1,68%	2,50%

5 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

100. Em atendimento ao Memorando Circular nº 003/2017/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional - GEFOR encaminhou o Memorando nº 076/2017/GEFOR/SUINF, fl. 24, atestando a regularidade técnico-operacional e contratual da ECOPONTE. Outrossim, informa que não há óbice ao processo de Revisão e Reajuste em curso.

101. A Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro elaborou o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2016 e Atestado de Regularidade Fiscal da ECOPONTE Rodovias em referência aos aspectos econômico-financeiros, juntado à fl. 365, validando a regularidade da concessionária nestes quesitos.

102. Da mesma forma, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do Memorando nº 151/2017/GEINV/SUINF, juntado à fl. 019, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da ECOPONTE.

103. 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 200/2017/SUINF, de 08 de maio de 2017, e ao Ministério dos Transportes o ofício nº 199/2017/SUINF, também de 08 de maio de 2017, informando os efeitos de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão.



6 TABELA DE TARIFAS

104. Considerando-se as Tarifas de pedágio por praça resultantes da 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT projetado de 1,27907, tem-se, na praça de pedágio a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

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

105. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada na praça de pedágio.

Praça de pedágio

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	4,10
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	8,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	6,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	12,30
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	8,20
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	16,40
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	20,50
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	24,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,05

7 CONCLUSÃO

106. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 1ª Revisão Ordinária e a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECOPONTE, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

107. O processo de reajuste indicou o percentual de 4,24% (quatro inteiros e vinte e quatro centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

108. A 1ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e reajuste alteram a tarifa em 1,68% (um inteiro e sessenta e oito centésimos por cento) em relação à aprovada na 1ª Revisão Extraordinária.

109. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 1ª Revisão Ordinária e da 2ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a ECOPONTE, cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio praticada de R\$ 4,00 (quatro reais), para a categoria 1, para R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) com vigência a partir de 01 de junho de 2017.