

NOTA TÉCNICA Nº 065/2014/GEINV/SUINF

Brasília/DF, 18 de dezembro de 2014.

Assunto: Proposta Complementar da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Polo Rodoviário de Pelotas/RS – Concessionária ECOSUL S.A.

Referências: Processo nº 50500.150830/2014-28
Processo nº 50500.178534/2014-91
Processo nº 50500.162542/2014-16
Processo nº 50500.162590/2014-12
Processo nº 50500.162589/2014-80
Memorando Nº 1751/2014/SUINF

I. OBJETIVO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar a análise complementar à Nota Técnica nº 041/2014/GEINV/SUINF, de 16/10/2014, e a Nota Técnica nº 057/2014/GEINV/SUINF, de 26/11/2014, no que compete a esta GEINV/SUINF, sobre a proposta de Revisão Ordinária e Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Polo Rodoviário de Pelotas/RS, concedido à Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S/A – ECOSUL S/A.

2. A presente análise decorre de solicitação da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF), encaminhada por meio do Memorando Nº 1751/2014/SUINF, de 17/12/2014, cópia em anexo, que em função de solicitação do Diretor Geral em exercício, com a finalidade de fundamentar a decisão da Diretoria Colegiada, solicita manifestação técnica, urgente, a respeito da proposta apresentada pela Concessionária ECOSUL por meio da Carta CE-1192/2014-DS, de 17/12/2014.

3. Por meio da Carta CE 1192/2014-DS, de 17/12/2014 a Concessionária encaminhou a proposta de alteração do início da execução do projeto de recuperação e manutenção dos pavimentos dos anos de 2015 a 2026, encaminhada pela Concessionária por meio das correspondências CE 1076/2014-DS, CE 1081/2014-GAC e CE 1091/2014-GAC.

4. Vale destacar ainda que todos os valores apresentados neste documento estão a preços iniciais de dezembro de 1999, data da

apresentação da proposta de tarifa vencedora da licitação do trecho rodoviário em questão.

5. Do exposto, esclarecemos que as modificações no Cronograma de Investimentos serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em revisão extraordinária e fluxo marginal. No entanto, essa classificação deverá ser ratificada pela GEROR, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.

6. Dessa forma, apresentamos comentários e discussões a respeito dos itens para os quais se propõe alterações em relação ao Cronograma Financeiro, referente às obras e serviços do Programa de Exploração da Rodovia (PER) do Polo Rodoviário de Pelotas.

A – RECUPERAÇÃO DA RODOVIA

A.2.1 – Pavimentos

A 2.4 – Elementos de Proteção e Segurança

C – MANUTENÇÃO DA RODOVIA

C.1 – Pavimentos

C.4 – Elementos de Proteção e Segurança

A – PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

7. Por meio da Correspondência CE 1192/2014-DS, de 17/12/2014, a Concessionária encaminhou proposta de alteração do início de execução do projeto de recuperação e manutenção analisado por meio da Nota Técnica Nº 057/2014/GEINV/SUINF, de 26/11/2014, conforme exposto abaixo.

Carta 1192/2014-DS

“Em continuidade ao processo da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Polo Rodoviário de Pelotas/RS, vimos esclarecer o que segue:

Considerando a proposta de Recuperação e Manutenção do Pavimento dos anos de 2015 a 2026 encaminhada pela Concessionária Ecosul por meio das correspondências CE 1076/2014-DS, CE 1081/2014-GAC e CE 1091/2014-GAC.

Considerando a aprovação técnica do projeto executivo de recuperação do pavimento através do

Relatório de Análise de Projeto – RAP nº 1654/2014, de 12/11/2014, bem como a análise da GEINV do pleito de investimentos da Ecosul através da Nota Técnica nº 057/2014/GEINV/SUINF.

Considerando que, de acordo com o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 004/2014, a relação entre a tarifa dos veículos comerciais e a tarifa dos veículos de passeio, denominado fator multiplicador da tarifa comercial (ou fator eixo), será alterada no ano de 2015 de 1,70 para 1,90, impactando a tarifa dos veículos comerciais no próximo ano em 11,8%.

Apresentamos a seguir nova proposta para a revisão tarifária em comento, com a postergação para os anos de 2016 a 2021 do Projeto de Recuperação do Pavimento, de modo a minimizar o impacto tarifário no ano de 2015 e, ao mesmo tempo, garantir a execução integral dos projetos executivos já aprovados e devidamente analisados por esta Agência.”

(...)

8. Conforme exposto pela Concessionária, esta propõe em função dos impactos tarifários no ano de 2015, postergar para o ano de 2016 o início de execução do Projeto de Recuperação do Pavimento.

9. De acordo com a Concessionária, a nova proposta contempla a inclusão em Fluxo de Caixa Marginal no ano de 2015, os projetos executivos de implantação de drenos, dispositivos de segurança (defensas metálicas) e recursos para a Manutenção do pavimento no ano de 2015, em função da postergação do Projeto de Recuperação da Rodovia.

Carta 1192/2014-DS

“A presente proposta contempla ainda a inclusão em Fluxo de Caixa Marginal no ano de 2015 do valor de R\$ 4,45 milhões (base dez/99), incluindo valores para manutenção do pavimento e os projetos executivos de implantação de drenos de pavimento e dispositivos de segurança (defensas metálicas), aprovados por meio do RAP nº 1634/2014, conforme se observa abaixo:

Item	Descrição	Valor (dez/99)
A.2.4	Defensas Metálicas	R\$ 1.858.876,73
A.2.6 *	Drenos de Pavimento	R\$ 229.665,71
C.1 *	Manutenção do Pavimento	R\$ 2.364.982,29
Total		R\$ 4.453.524,73

* O valor dos itens A.2.6 e C.1 são descontados dos valores existentes no FCO.



10. A Concessionária justifica que a inclusão do investimento no valor de R\$ 2.364.982,29, após desconto do valor previsto no PER, no ano de 2015 para a manutenção, visa garantir a postergação em um ano do início do Projeto de Recuperação do pavimento de forma a não prejudicar a solução técnica apresentada.

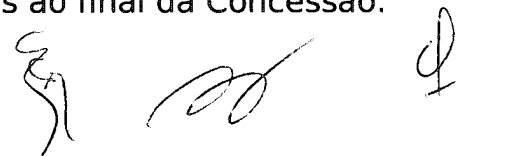
Carta 1192/2014-DS

“Conforme se observa, propõe-se a inclusão no ano de 2015 para a manutenção do pavimento do montante de R\$ 2.364.982,29, além do valor existente atualmente no fluxo de Caixa Original de R\$ 809.925,14, suficiente para garantir que a postergação em um ano do início do projeto de recuperação do pavimento não prejudique a solução técnica apresentada, bem como garantir a manutenção dos parâmetros atuais do pavimento do Polo Pelotas.

Nesta lógica, esta manutenção em 2015 se trata de uma antecipação das verbas de manutenção anteriormente apresentadas, de modo que o valor global de manutenção do pavimento do ano de 2015 a 2026 não sofrerá aumento, mas sim redução, devido à postergação da recuperação, conforme mostrado a seguir:”

ANO	PROPOSTA ATUAL	PROPOSTA ANTERIOR
2015	R\$ 2.836,94	R\$ 3.174,91
2016	R\$ 2.260,97	R\$ 2.307,78
2017	R\$ 1.814,62	R\$ 1.731,82
2018	R\$ 1.352,37	R\$ 1.285,47
2019	R\$ 942,68	R\$ 823,22
2020	R\$ 667,61	R\$ 413,53
2021	R\$ 7.204,60	R\$ 138,46
2022	R\$ 7.204,60	R\$ 7.204,60
2023	R\$ 7.204,60	R\$ 7.204,60
2024	R\$ 7.204,60	R\$ 7.204,60
2025	R\$ 7.204,60	R\$ 7.204,60
2026	R\$ 1.223,79	R\$ 1.223,79
TOTAL	R\$ 47.221,92	R\$ 39.617,48

11. Por fim, a Concessionária informa que esta proposta não altera o projeto de recuperação do pavimento já aprovado por esta Agência para os seis anos de projeto, apresentando apenas a postergação do período de execução para os anos de 2016 a 2021, mantendo a responsabilidade da Concessionária de executar o Projeto de Recuperação e atender anualmente os novos parâmetros de desempenho e não apenas ao final da Concessão.



Carta 1192/2014-DS

“Igualmente, convém ressaltar que esta proposta não altera o projeto de recuperação do pavimento já aprovado por esta Agência, de forma que os valores para os seis anos serão mantidos, apenas com a postergação do período de execução para os anos de 2016 a 2021.


Destacamos ainda que a proposta não altera as premissas já apresentadas pela Concessionária, no que diz respeito à elevação dos parâmetros do contrato ao nível dos contratos da 2ª etapa do PROCOFE, conforme exposto na CE 1076/2014-DS, de modo que os parâmetros de qualidade do pavimento serão elevados gradualmente, de acordo com os trechos recuperados a cada ano, e ao final da execução integral do projeto, no ano de 2021, todo o Polo atenderá aos novos parâmetros.


Outrossim, mantém-se também a premissa de adotar os valores mínimos (limite inferior) da tabela de custos médios gerenciais do DNIT para os serviços intermediários de manutenção entre 2016 e 2021, visando garantir a preservação dos parâmetros atuais para aqueles segmentos a serem recuperados nos anos posteriores.

Já para a manutenção dos novos parâmetros propostos pela Concessionária (semelhantes aos da 2ª etapa do PROCOFE) após a conclusão da recuperação do pavimento, propõe-se adotar os valores médios da tabela do DNIT para o período de 2022 a 2026, conforme exposto na CE 1091/2014-DS.

Convém destacar que, caso a proposta seja aprovada integralmente, os valores globais apresentados passarão a compor o Programa de Exploração das Rodovias, de modo que a Concessionária terá a responsabilidade de executar o projeto de recuperação no período de 2016 a 2021 e cumprir os novos parâmetros anualmente e não apenas ao final do Contrato de Concessão.”

B – PROPOSTA SUINF

12. Primeiramente, importante esclarecer que não cabe a esta área técnica a análise do pleito quanto aos impactos tarifários, mas somente a análise técnica, respeitando as condições estabelecidas no Contrato de Concessão vigente. 

13. Outro ponto a ser considerado é que a necessidade quanto à incorporação de recursos adicionais em recuperação e manutenção do pavimento no Contrato de Concessão do Pólo Rodoviário de Pelotas foi 

exaustivamente analisada na Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF, de 25/11/2014, que concluiu pela necessidade de se rever o plano de investimentos do Polo.

14. Diante o exposto, considerando o volume expressivo de recursos a ser empreendido, entendemos ser necessária a análise do impacto tarifário da conclusão técnica feita por meio da Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF e ajustada por meio da presente Nota Técnica, a fim de se equilibrar a necessidade de recursos para a correta prestação do serviço, com a modicidade tarifária para os usuários.

15. Conforme exposto na Carta encaminhada pela Concessionária, em linhas gerais, esta propõe:

“A postergação para os anos de 2016 a 2021 do Projeto de Recuperação do Pavimento, de modo a minimizar o impacto tarifário no ano de 2015 e, ao mesmo tempo, garantir a execução integral dos projetos executivos já aprovados e devidamente analisados por esta Agência.”

16. A proposta da Concessionária contempla ainda:

“A inclusão em Fluxo de Caixa Marginal no ano de 2015 do valor de R\$ 4,45 milhões (base dez/99), incluindo valores para manutenção do pavimento e os projetos executivos de implantação de drenos de pavimento e dispositivos de segurança (defensas metálicas), aprovados por meio do RAP nº 1634/2014, conforme se observa abaixo:

(...)

Conforme se observa, propõe-se a inclusão no ano de 2015 para a manutenção do pavimento do montante de R\$ 2.364.982,29, além do valor existente atualmente no Fluxo de Caixa Original de R\$ 809.925,29, suficiente para garantir que a postergação em um ano do início do projeto de recuperação não prejudique a solução técnica apresentada, bem como garantir a manutenção dos parâmetros atuais do pavimento do Polo Pelotas.”

17. Por meio da proposta ora em análise, a Concessionária reforça o compromisso assumido ao longo do processo de revisão, conforme se observa abaixo:

“(...) convém ressaltar que esta proposta não altera o projeto de recuperação do pavimento já aprovado por esta Agência, de forma que os valores para os seis anos serão mantidos, apenas com a postergação do período de execução para os anos de 2016 a 2021.

Destacamos ainda que a proposta não altera as premissas já apresentadas pela Concessionária, no que

diz respeito à elevação dos parâmetros do contrato ao nível dos contratos da 2ª etapa do PROCOFE, conforme exposto na CE 1076/2014-DS, de modo que os parâmetros de qualidade do pavimento serão elevados gradualmente, de acordo com os trechos recuperados a cada ano, e ao final da execução integral do projeto, no ano de 2021, todo o Polo atenderá aos novos parâmetros.

Outrossim, mantém-se também a premissa de adotar os valores mínimos (limite inferior) da tabela de custos médios gerenciais do DNIT para os serviços intermediários de manutenção entre 2016 e 2021, visando garantir a preservação dos parâmetros atuais para aqueles segmentos a serem recuperados nos anos posteriores.

Já para a manutenção dos novos parâmetros propostos pela Concessionária (semelhantes aos da 2ª etapa do PROCOFE) após a conclusão da recuperação do pavimento, propõe-se adotar os valores médios da tabela do DNIT para o período de 2022 a 2026, conforme exposto na CE 1091/2014-DS.

Convém destacar que, caso a proposta seja aprovada integralmente, os valores globais apresentados passarão a compor o Programa de Exploração das Rodovias, de modo que a Concessionária terá a responsabilidade de executar o projeto de recuperação no período de 2016 a 2021 e cumprir os novos parâmetros anualmente e não apenas ao final do Contrato de Concessão."

18. A proposta ora em análise contempla a postergação do início do projeto de recuperação do pavimento analisado e aprovado pela ANTT em um ano, ou seja, ao invés da recuperação iniciar em 2015, ela passa a acontecer a partir de 2016, mantendo-se o prazo de seis anos. A evolução dos parâmetros de desempenho da rodovia, conforme proposto na Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF, passa, então, a ocorrer gradativamente a partir de 2016 até 2021.

19. Como premissa para que o projeto aprovado tenha validade, as condições de desempenho do pavimento devem retratar a realidade atual do Polo Pelotas, que foi considerada como marco zero para o projeto do pavimento.

20. Diante da postergação do início da execução do projeto, a Concessionária propõe executar, em 2015, a manutenção do pavimento, buscando manter a dita condição atual do pavimento. Para tanto, propõe a utilização do valor mínimo definido na planilha de Custos Médios Gerenciais do DNIT aplicado sobre a extensão total do Polo, a título de valor global.



21. Com isso, a Concessionária assume o risco de manter o pavimento do Polo Rodoviário de Pelotas nas mesmas condições em que se apresenta hoje, bem como garante, desta forma, a execução do plano de recuperação aprovado pela ANTT.
22. Como forma de definir um critério de avaliação do estado do pavimento no final do próximo ano, propõe-se que os parâmetros de desempenho do pavimento e sinalização medidos ao final de 2015, obedecendo-se os prazos contratuais para realização das monitorações, sejam, no mínimo, equivalentes aos medidos no ano de 2014.
23. A Concessionária propõe, ainda, que o valor de manutenção a ser considerado em 2015 seja descontado (em seis parcelas iguais) dos valores inicialmente previstos durante os seis anos em que estiver executando a recuperação do pavimento, assumindo o risco e o compromisso da continuidade da execução da recuperação conforme o projeto aprovado.
24. Ou seja, a Concessionária estaria antecipando para 2015 parte da manutenção do pavimento que executaria entre 2016 e 2021, período em que estará recuperando o pavimento e elevando gradativamente os parâmetros de desempenho da rodovia.
25. Ressalta-se que a proposta atual apresenta o pleito para Manutenção de R\$ 39.917.376,11, a preços iniciais de contrato, que é menor do que analisado anteriormente, que apresentava o valor de R\$ 47.121.973,73, a preços iniciais, o que corresponde a uma redução de R\$ 7.204.597,62, a preços iniciais, em decorrência da proposta ora apresentada.
26. Um ponto importante da proposta da Concessionária é que ela mantém as premissas de risco e valor global das intervenções de recuperação e de manutenção do pavimento. Assim, mesmo com a redução nos valores globais, permanece a assunção dos riscos para o cumprimento dos parâmetros de desempenho do pavimento do Polo Pelotas, respeitadas, claro, as condições e prazos previstos em projeto.
27. Nesta ideia, embora os valores médios anuais por km, para manutenção da rodovia, sejam inferiores ao valor mínimo do Custo Médio Gerencial do DNIT, a Concessionária assume o risco em manter as condições do pavimento adequadas para execução do projeto de recuperação aprovado.
28. Finalizada a recuperação do pavimento, a partir de 2022, permanece a responsabilidade da Concessionária em atender os parâmetros de desempenho estipulados até o final da concessão, em 2026. Para tanto, mantém-se o proposto na Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF, em que se adotou o valor médio por km da planilha de Custo Médio Gerencial do DNIT.
29. Importante ressaltar que nesta proposta mantém-se a premissa analisada na Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF, quanto à manutenção dos valores dos recursos atualmente previstos em 2015 e 2016, a fim de

permitir a continuidade dos projetos de recuperação dos acostamentos da BR-116, trecho Pelotas-Jaguarão.

30. Além disso, os demais itens já analisados e propostos na Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF não são objeto da presente análise e, portanto, permanece o disposto na referida Nota Técnica.

31. Com base no exposto e considerando as responsabilidades assumidas pela Concessionária, entende-se que a nova proposta apresentada é viável tecnicamente. Sendo assim, os cronogramas deverão ser adequados conforme apresentado a seguir:

A.2.1 – Pavimentos (Com Novos Investimentos – Início 2016)

Cronograma físico-financeiro item A.2.1 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	58.738.605,28	2.384.406,48	3.166.638,08	2.047.765,15	2.278.459,03	1.541.414,75
	II	FM	10.237.047,77	3.524.443,78	3.524.443,78	-	-	-
RE	III	FO	53.904.109,75	2.810.789,38	2.770.970,57	2.532.338,71	2.278.459,03	1.541.414,75
	IV	FM	55.126.912,09	3.504.093,19	2.550.630,91	0,00	11.179.289,34	8.899.853,45
Total	V	CT	109.031.021,84	6.314.882,57	5.321.601,48	2.532.338,71	13.457.748,36	10.441.268,20
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FO	58.738.605,28	2.500.357,66	1.899.948,45	1.038.440,00	2.747.293,20	2.454.686,95
	II	FM	10.237.047,77	-	-	-	-	-
RE	III	FO	53.904.109,75	2.500.357,66	1.899.948,45	1.038.440,00	2.747.293,20	0,00
	IV	FM	55.126.912,09	7.073.886,72	6.990.897,95	6.646.689,57	5.093.410,74	0,00
Total	V	CT	109.031.021,84	9.574.244,38	8.890.846,40	7.685.129,57	7.840.703,94	0,00
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2023	2024	2025	2026	
VIGENTE	I	FO	58.738.605,28	2.314.107,53	0,00	580.990,00	0,00	
	II	FM	10.237.047,77	-	-	-	-	
RE	III	FO	53.904.109,75	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IV	FM	55.126.912,09	0,00	0,00	0,00	0,00	
Total	V	CT	109.031.021,84	0,00	0,00	0,00	0,00	

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FM

V - Cronograma Total do Item - FO+FM

A 2.4 – Elementos de Proteção e Segurança (Com Novos Investimentos – Início 2016)

Cronograma físico-financeiro item A.2.4 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
				2013	2014	2015	2016	2017	
VIGENTE	I	FO	10.260.833,88	1.351.930,00	275.244,63	180.280,00	270.170,00	206.540,00	
	II	FM	4.546.083,42	1.805.031,53	1.805.471,68	-	-	-	
RE Proposto	III	FO	7.881.436,37	451.230,32	376.541,13	180.280,00	270.170,00	206.540,00	
	IV	FM	7.237.843,07	1.813.036,99	1.763.277,11	1.858.876,73	452.356,25	177.092,90	
Total		V	CT	15.119.279,43	2.264.267,31	2.139.818,24	2.039.156,73	722.526,25	383.632,90
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
				2018	2019	2020	2021	2022	
VIGENTE	I	FO	10.260.833,88	251.390,00	246.690,00	66.430,00	233.500,00	302.010,00	
	II	FM	4.546.083,42	-	-	-	-	-	
RE Proposto	III	FO	7.881.436,37	251.390,00	216.830,07	66.430,00	207.433,42	0,00	
	IV	FM	7.237.843,07	8.065,37	79.157,44	150.400,07	0,00	0,00	
Total		V	CT	15.119.279,43	259.455,37	295.987,51	216.830,07	207.433,42	0,00
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
				2023	2024	2025	2026		
VIGENTE	I	FO	10.260.833,88	309.684,51	856.643,31	55.730,00	0,00		
	II	FM	4.546.083,42	-	-	-	-		
RE Proposto	III	FO	7.881.436,37	0,00	0,00	0,00	0,00		
	IV	FM	7.237.843,07	0,00	0,00	0,00	0,00		
Total		V	CT	15.119.279,43	0,00	0,00	0,00	0,00	

Legenda:

I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FM

V - Cronograma Total do Item - FO+FM






C.1 – Pavimentos (Com Novos Investimentos – Início 2016)

Cronograma físico-financeiro item C.1 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2013	2014	2015	2016	2017
VIGENTE	I	FO	18.224.143,97	737.397,38	586.853,70	605.235,35	605.235,35	605.235,35
	II	FM	1.384.162,79	690.490,91	693.671,88	-	-	-
RE	III	FO	26.047.017,25	731.086,67	490.362,66	809.925,13	713.434,09	713.434,09
	IV	FM	25.047.394,87	300.180,41	5.301,61	2.364.982,30	1.594.350,32	1.018.381,99
Total	V	CT	51.094.412,11	1.031.267,08	495.664,27	3.174.907,43	2.307.784,41	1.731.816,08
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2018	2019	2020	2021	2022
VIGENTE	I	FO	18.224.143,97	560.077,03	523.796,66	605.235,35	605.235,35	605.235,35
	II	FM	1.384.162,79	-	-	-	-	-
RE	III	FO	26.047.017,25	760.274,36	740.544,94	413.531,75	138.461,05	3.470.131,03
	IV	FM	25.047.394,87	525.194,03	82.676,92	0,00	0,00	3.734.465,84
Total	V	CT	51.094.412,11	1.285.468,39	823.221,86	413.531,75	138.461,05	7.204.596,87
		Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)				
				2023	2024	2025	2026	
VIGENTE	I	FO	18.224.143,97	605.235,35	1.347.516,36	581.747,30	-	
	II	FM	1.384.162,79	-	-	-	-	
RE	III	FO	26.047.017,25	3.337.226,12	2.599.884,16	1.478.613,13	0,00	
	IV	FM	25.047.394,87	3.867.370,76	4.604.712,71	5.725.983,74	1.223.794,25	
Total	V	CT	51.094.412,11	7.204.596,87	7.204.596,87	7.204.596,87	1.223.794,25	

Legenda:

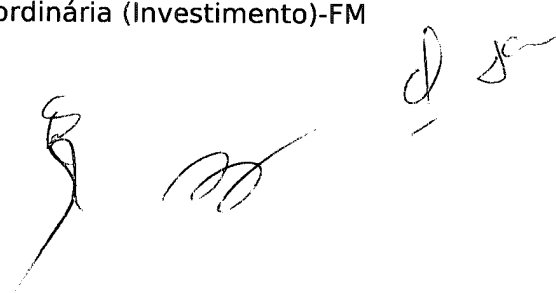
I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FM

V - Cronograma Total do Item - FO+FM



C.4 – Elementos de Proteção e Segurança (Com Novos Investimentos – Início 2016)
Cronograma físico-financeiro item C.4 (valores em R\$ - data base: dez/1999)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			2013	2014	2015	2016	2017	
VIGENTE	I	FO	6.026.894,80	149.690,00	255.942,36	108.198,73	108.198,73	108.198,73
	II	FM	381.762,48	190.881,24	190.881,24	-	-	-
RE	III	FO	4.072.235,79	121.591,09	159.589,31	0,00	0,00	0,00
	IV	FM	70.722,29	70.722,29	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	V	CT	4.142.958,08	192.313,38	159.589,31	0,00	0,00	0,00
	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			2018	2019	2020	2021	2022	
VIGENTE	I	FO	6.026.894,80	200.197,33	216.748,28	108.198,73	108.198,73	108.198,73
	II	FM	381.762,48	-	-	-	-	-
RE	III	FO	4.072.235,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IV	FM	70.722,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	V	CT	4.142.958,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			2023	2024	2025	2026		
VIGENTE	I	FO	6.026.894,80	108.198,73	395.724,49	260.145,83	0,00	
	II	FM	381.762,48	-	-	-	-	
RE	III	FO	4.072.235,79	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IV	FM	70.722,29	0,00	0,00	0,00	0,00	
Total	V	CT	4.142.958,08	0,00	0,00	0,00	0,00	

Legenda:

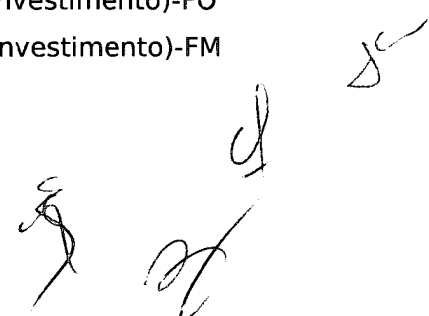
I - Cronograma Vigente - Fluxo Original (FO)

II - Cronograma Vigente - Fluxo Marginal (FM)

III- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FO

IV- Cronograma Proposto ANTT - Revisão Extraordinária (Investimento)-FM

V - Cronograma Total do Item - FO+FM



III. CONCLUSÃO

32. Ressaltamos que, exceto as alterações propostas nesta presente Nota Técnica, mantem-se integralmente todas as outras análises, ressalvas, informações e conclusões da Nota Técnica nº 57/2014/GEINV/SUINF, de 26/11/2014.

33. Diante do exposto, submete-se a presente Nota Técnica Complementar, com a análise da nova proposta apresentada pela Concessionária para a Revisão da Tarifa Básica de Pedágio, para apreciação superior.