

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

NOTA TÉCNICA nº 179/2016/GEROR/SUINF

Brasília, 28 de setembro de 2016.

PROCESSO: 50500.335901/2015-41

ASSUNTO: Análise do Reajuste Anual, da 7ª Revisão Extraordinária e da 27ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, da Rodovia BR-290/RS, Trecho Osório – Porto Alegre

INTERESSADA: CONCEPA – Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre S/A

1. Do objeto

1. A presente Nota Técnica se refere à análise do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, da Rodovia BR-290/RS, Trecho: Osório – Porto Alegre – Entroncamento BR 116 (Entrada para Guaíba), administrada pela Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre - CONCEPA, com vigência a partir de 26 de outubro de 2016, e, do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro por meio da 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e da 27ª REVISÃO ORDINÁRIA da Tarifa Básica de Pedágio, 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).

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. O processo licitatório para a concessão da RODOVIA BR-290/RS, TRECHO OSÓRIO – PORTO ALEGRE, e seus respectivos acessos, teve início mediante publicação no Diário Oficial da União do edital nº 0292/93-00 em 23 de agosto de 1993.

4. Em 6 de dezembro de 1994, a empresa Mendes Júnior Engenharia S.A. foi declarada vencedora daquele certame, porém, ao ser convocada para apresentar a

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

documentação exigida pelo Edital e celebrar o contrato de concessão, em 26 de abril de 1995, não compareceu para formalizar os procedimentos necessários.

5. Em 24 de abril de 1995, o Ministério Público Federal interpôs Ação Civil Pública contra o DNER, requerendo, liminarmente, a suspensão da contratação da empresa vencedora da licitação e a anulação do Edital de concorrência, bem como a admissão do Consórcio Triunfo – SBS Engenharia na lide. A Segunda Vara Federal julgou procedente a Ação Civil Pública interposta e anulou a licitação.

6. Por intermédio da Resolução nº 36, de 3 de maio de 1995, o Conselho Administrativo do DNER determinou a desclassificação da empresa Mendes Júnior Engenharia S.A. e a convocação do Consórcio Triunfo/SBS Engenharia, 2º colocado na concorrência.

7. Após decisão da 4ª Turma do Tribunal Regional Federal, em sessão de 20 de agosto de 1996, dando provimento ao requerido pelo DNER e pelo Consórcio Triunfo – SBS Engenharia, a autarquia foi autorizada a concluir o processo licitatório.

8. Em 4 de março de 1997, a Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre - CONCEPA, empresa criada pelo Consórcio Triunfo – SBS Engenharia, firmou com a União o Contrato de Concessão PG - 016/97-00.

9. Em 4 de julho de 1997, mediante celebração de Termo de Entrega e Cessão de Bens, nos termos da Cláusula 330 do Contrato de Concessão, foi efetuada a transferência do controle da rodovia para a CONCEPA, iniciando-se, então, a contagem do prazo de 20 anos de vigência do Contrato.

10. Em relação aos aspectos tarifários pactuados, o Capítulo III, Seção IV, Subseção II do Contrato de Concessão e seus Termos Aditivos estabelecem, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP será reajustado anualmente, na forma da lei, tendo novembro de 1994 como data base e 26 de outubro como aniversário para a anualidade.

11. Por sua vez, o Capítulo III, Seção IV, Subseção III do Contrato estabelece que, nos casos previstos em suas cláusulas nº 63 (alterada pelo 10º Termo Aditivo) e nº 69, serão efetuadas revisões tarifárias com vistas a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado pelas partes, de forma a manter constante a relação entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, expressa no valor da TBP.

3.1. Histórico dos Reajustes



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

12. A CONCEPA assumiu a concessão, conforme Proposta de Tarifa apresentada em 30 de novembro de 1994, mediante cobrança de uma Tarifa Básica de Pedágio - TBP no valor de R\$ 0,01/km (um centavo de real por quilometro).
13. O primeiro reajuste coincidiu com a cobrança de pedágio e implicou em um aumento de 44,61% sobre a TBP, a partir de 26 de outubro de 1997, autorizado pela Portaria MT nº 820 com base no Índice de Reajuste Tarifário - IRT provisório, no valor de 1,4461, correspondente à variação ponderada dos principais componentes de custos desde a data base a outubro de 1997, definindo, desse modo, a TBP reajustada - TBR inicial.
14. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são sempre compensadas no processo de reajuste subsequente.
15. O quadro I apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro I - Evolução do IRT e variações percentuais por período

Ano	IRT Provisório	Var. %	IRT Definitivo	Var. %	Diferenças %
1997	1,44610	44,61	1,41648	41,65	-2,05
1998	1,44130	-0,33	1,44085	1,72	-0,03
1999	1,65040	14,51	1,65036	14,54	0,00
2000	1,81250	9,82	1,82115	10,35	0,48
2001	1,96670	8,51	1,96579	7,94	-0,05
2002	2,16880	10,28	2,16457	10,11	-0,20
2003*	2,52460	16,41	2,51410	16,15	-0,42
2004	2,75126	9,02	2,76726	10,07	0,58
2005	3,02994	10,13	3,04909	10,18	0,63
2006	3,14438	3,77	3,14501	3,16	0,02
2007	3,26772	3,92	3,25970	3,65	-0,25
2008	3,59416	9,99	3,57045	9,53	-0,66
2009	3,61036	0,45	3,61679	1,30	0,18
2010	3,79530	5,12	3,76934	4,22	-0,68
2011	3,91081	3,04	3,90638	3,64	-0,11
2012	4,11109	5,12	4,11109	5,24	0,00
2013	4,36149	6,09	4,36149	6,09	0,00
2014	4,64555	6,51	4,64555	6,51	0,00
2015	5,08806	9,53	5,08806	9,53	0,00

* O reajuste tarifário do ano de 2003 foi obtido por intermédio de medida liminar

3.2. Histórico das Revisões e Adequações

16. Nos termos do Contrato de Concessão PG-016/97-00, foram protocolados 18 processos de Revisão, e, efetivamente aprovadas 21 Revisões Tarifárias, as nove primeiras foram realizadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e as restantes por esta Agência.

17. Além das revisões mencionadas, foram realizadas 4 adequações no contrato da CONCEPA, todas realizadas e aprovadas pelo DNER. Embora o instituto da adequação não conste do contrato de concessão com a CONCEPA, este foi entendido pelo DNER como uma espécie do gênero revisão, na qual o remanejamento do cronograma dos encargos, das obras e dos serviços relacionados no PER da concessionária não implica em qualquer alteração no valor de sua TBP, diferenciando-se, portanto, da revisão *stricto sensu*, por não apresentar reflexo sobre o valor da TBP.

18. O quadro a seguir apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma dessas modificações, decorrentes de revisões e adequações:

Quadro II - Modificações no PER da Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre

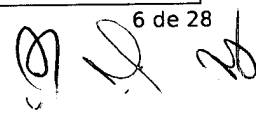
Revisão ou Adequação	Aprovação	Início da Vigência	Alteração da Tarifa - TBP	Alterações Principais (resumo)
Revisão 1	24.10.97	26.10.97	R\$ 0,01000 / km para R\$ 0,01933 / km ou R\$ 0,7466 para R\$ 1,44318	Aumento da capacidade da rodovia e segurança do trânsito. <i>Processo nº 51100.009132/97-33</i> Portaria MT nº 820, de 23/10/1997
Revisão 2	17.11.98	18.11.98	de R\$0,01933/km para R\$ 0,02116/km ou R\$ 1,44318 para R\$ 1,57981	Ampliação da largura da plataforma da rodovia e auto de número de cabines de pedágio. <i>Processo nº 51100.008893/98-95</i> Portaria MT nº 493, de 17/11/1998
Adequação 1	4.2.1999	4.2.1999	Não	Utilização de recursos do ISS arrecadados de outubro de 1997 a outubro de 1998 em sinalização refletiva. <i>Processo nº 51100.007819/98-05</i>
Adequação 2	24.6.1999	24.6.1999	Não	Dilatação do prazo para melhoramentos e aumento nos investimentos em recuperação

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

				estrutural da rodovia. Processo nº 51100.005250/99-80
Revisão 3	17.8.1999	19.8.1999	De R\$0,02216/km para R\$0,02010/km ou R\$ 1,57981 para R\$ 1,50067	Exclusão do ISSQN Processo nº 51100.008208/99-20 Portaria MT nº 278, de 16/08/1999
Revisão 4	22.12.1999	26.12.1999	de R\$0,02010 /km para R\$0,02035/km ou R\$ 1,50067 para R\$ 1,51933	Exclusão do ISS a partir de 1999; redução da tarifa a partir 18.8.1999. Processo nº 51100.010627/99-95 Portaria MT nº 444
Revisão 5 (provisória)	2.12.1999	1.1.2000	de R\$0,02035/km para R\$0,02146/km ou R\$ 1,51933 para R\$ 1,60220	Re-inclusão do ISSQN Processo nº 51100.012440/99-35 Portaria nº 962, de 30/12/1999
Revisão 6 (definitiva)	1.6.2000	1.6.2000	de R\$0,02146 /km para R\$0,02120/km ou R\$ 1,60220 para R\$ 1,58279	Coefficiente de Distribuição entre os municípios da parcela arrecadada de ISSQN e exclusão da CPMF Processo nº 51100.012440/99-35 Portaria nº 557, de 31/5/2000
Revisão 7	4.12.2000	5.12.2000	de R\$0,02210 /km para R\$0,02212/km ou R\$ 1,58279 para R\$ 1,65148	Novas obras interconexão BR-290 com a BR-116, com recursos do ISSQN em duas etapas (out/2000 e out/2001) Processo nº 51100.009557/99-12
Adequação 3	22.12.2000	23.2.2000	Não	Compensação de perda de receita e atraso no reajuste com verba de fiscalização Processo nº 51100.003930/00-29
Revisão 8	3.1.2001	3.1.2001	de R\$0,02212 /km para R\$0,02221/km	Inclusão do município de Glorinha no cálculo do coeficiente de distribuição do ISSQN

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

			ou R\$ 1,65148 para R\$ 1,65820	Processo nº 51100.013235/00-82Portaria MT nº 8, de 3/01/2001
Adequação 4	15.2.2001	15.2.2001	Não	Acerto de contas do débito de verba de fiscalização e crédito de recuperação de receita devida ao atraso na revisão/ e reajuste de 2000, recalculado em abril de 2000. Processo nº 51100.004841/01-98 e Processo nº 51100.013504/2000-19
Revisão 9	17.12.2001	1.1.2001	de R\$0,02221 / km para R\$0,02240/km ou R\$ 1,65820 para R\$ 1,67238	Inclusão dos municípios de Cachoeirinha e Porto Alegre no cálculo do coeficiente de distribuição do ISSQN. Em out/2001 a tarifa em 2,1% passando para R\$0,02287/km Processo nº 51100.000807/01-44 Portaria MT nº 1.197, de 17/12/2001
Revisão 13	30.12.2002	26.10.2002	R\$0,02287 / km para R\$0,02297 / km 1 R\$ 1,70747 para R\$ 1,71458	Repasse a modicidade de valores de ISSQN arrecadados indevidamente, perdas com atrasos no reajustes de 2000 e 2001 e com a MP 2025 com seus reflexos em um ano, retornando a R\$0,02331 em 26.10.2003, o que representa uma TBP de R\$ 1,74043 em 2003. Processo nº50500.002628/02-57 NT 072/2002, de 13.11.2002 Resolução ANTT nº 143, de 26.12.2002
Revisão 14	21.10.2004	26.10.2004	R\$0,02331/km para R\$0,02352/km R\$ 1,74043 para R\$ 1,75569	Perdas com atrasos, IRT e arredondamentos de 2002 e 2003, atendimento ao Acórdão nº 168-TCU, Alíquotas de ISSQN, PIS, RDT e Rec. Alternativas em 2003, Verbas de Fiscalização – não conclusão obras recuperação, Incorporação de trecho de 8,7 km. Processo nº 50500.188348/04-84NT 096/2004, de 8.10.2004 Resolução ANTT nº 774, de 21.10.2004.
Revisão 15	24.10.2005	26.10.2005	R\$0,02352/km para R\$0,02277/km R\$ 1,75569 para R\$ 1,83171	Ajustes pela utilização de IRT provisório, arredondamentos de 2004, Alíquotas de ISSQN, PIS, RDT e Rec. Alternativas em 2004, Verbas de Fiscalização – não conclusão obras recuperação. Processo nº 50500.065567/2005-81 NT 087/2005, de 11.10.2005 Resolução ANTT nº 1186, de 24.10.2005



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

Revisão 16	24.10.2006	26.10.2006	R\$0,02277/km para R\$0,02263/km R\$ 1,83171 para R\$ 1,82099	Ajustes pela utilização de IRT provisório, arredondamentos de 2005, Alíquotas de ISSQN, PIS, RDT e Rec. Alternativas em 2005, Verbas de Fiscalização – não conclusão obras recuperação. Processo nº 50500.045999/2006-57 NT 082/2006, de 20.10.2006 Resolução ANTT nº 1689, de 24.10.2006
Revisão 17	30.10.2007	3.11.2007	R\$0,02263 / km para R\$0,02267 / km R\$ 1,82099 para R\$ 1,82420	Ajustes pela utilização de IRT provisório, arredondamentos de 2006, RDT e Rec. Alternativas em 2006, Verbas de Fiscalização – não conclusão das obras de recuperação. Processo 50500.068559/2007-59 NT 081/2007, de 16.10.2007 Resolução ANTT nº 2350, de 30.10.2007
Revisão 18	21/10/2008	26/10/2008	R\$0,02267 / km para R\$0,02252 / km R\$ 1,82420 para R\$ 1,81175	Ajustes pela utilização de IRT provisório, arredondamentos de 2007, RDT e Rec. Alternativas em 2007, Verbas de Fiscalização – não conclusão das obras de recuperação. Processo 50500.067230/2008-51 NT 080/2008, de 14.10.2008 Resolução ANTT nº 2935, de 21.10.2008
Revisão 19	17/02/2009	26/10/2009	R\$0,02252 / km Para R\$0,02241 / km R\$1,81175 Para R\$1,80336	Alteração da TIR de 23,99% para 21,24%, Atendimento ao Acórdão nº 391/2008-TCU Processo 50500.018828/2008-17 NT007/2009/SUREF, de 13.02.2009 Resolução ANTT nº3.043, de 17.02.2009
Revisão 20	16/10/2009	26/10/2009	R\$0,02241 / km Para R\$0,02425 / km R\$1,80336 Para R\$1,95089	Ajustes Atendimento ao Acórdão no 391/2008-TCU, Destaque p/matriz de trafego, receitas e período XTIR Ajustes Atendimento ao Acórdão no 168/2004-TCU Atendimento ao Acórdão no 1894/2009-TCU ISSQN 2004, Aliq. ISSQN 2005, utilização de IRT provisório e arredondamentos de 2008, RDT e Rec. Alternativas em 2008, Verbas de Fiscalização – não conclusão das obras de recuperação. Processo 50500.027464/2009-47 NT058/2009/SUINF, de 14.10.2009

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

				Resolução ANTT nº3.043, de 17.02.2009
Revisão 21 e Extra-ordinária 1.	14/10/2010	26/10/2010	R\$ 0,02425 / km Para R\$ 0,02440 / km R\$ 1,95089 Para R\$ 1,96327	E.3.1.18-Inspeção de Tráfego na Rodovia F.1.8.5-Execução de refúgios F.1.9.3-Extensão da Concessão (BR 116 - km 291,2 ao 299,9) F.3.1.1-Alargamento OAE ampliação capacidade (km 96,6/112,3-Cap/Int) F.3.2-Construção de passarela F.7.15-Gerenciamento e Edificação IRT Definitivo e Arredondamento Receitas Alternativas - Custos Associados Recursos Desenvolvimento Tecnológico - RDT Verba de Fiscalização F.1.8.1-Pavimentação das faixas adicionais - trecho Gravataí- Osório
Revisão 22 e Extraordinária 2	19/10/2011	26/10/2011	R\$ 1,96327 para R\$ 2,05306	<u>ORDINÁRIA</u> Ajuste pela utilização de índices provisórios de reajuste e pelo critério de arredondamento Apuração de Receitas Alternativas Recursos destinados ao desenvolvimento tecnológico Item E.2.3.1 – Posto de Pesagem Fixo <u>EXTRAORDINÁRIA</u> Item E.3.1.12 - Posto de Pesagem Fixo Item F.1.8.5 - Execução de refúgios Item F.1.9.3 - Extensão da Concessão (BR 116 - km 291,2 ao 299,9) Item F.3.2 - Construção de passarela Item F.7.15 - Gerenciamento e Edificação Item E.3.1.19 - Inspeção de Tráfego na Rodovia Item F.3.1.1 - Alargamento das OAE Item F.3.4 - Proteção dos Pilares do Vão Móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba Item F.1.2 - Pavimentação das faixas adicionais G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal Item 3.1.20 – Sistema ITS
23ª Revisão Ordinária e 3ª	18/10/2012	26/10/2012	R\$ 2,05306 para R\$ 2,07727	<u>ORDINÁRIA:</u> IRT provisório e arredondamento

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

Revisão Extraordinária				Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária Apuração de Receitas Alternativas Inexecuções do PER <u>EXTRAORDINÁRIA:</u> Item PER F.3.1.1 - Alargamento de OAE para ampliação de capacidade Item PER F.3.4 - Proteção dos pilares do vão móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba Item PER E.3.1.20.1 - Sistema Integrado de Registro de Velocidade Eletrônico Item PER F.1.8.5 - Execução de Refúgios Item PER F. 1.9.3 - Extensão da Concessão (BR 116 - km 291,2 ao 299,9) Item PER G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal
24ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária	15/10/2013	26/10/2013	R\$ 2,07727 para R\$ 2,22401	<u>ORDINÁRIA:</u> IRT provisório e arredondamento Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária Apuração de Receitas Alternativas Inexecuções do PER Item PER G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal <u>EXTRAORDINÁRIA:</u> Item PER F.3.1.1 - Alargamento de OAE para ampliação de capacidade (km 96,6 ao 112,3) Item PER F.3.1.2 - Alargamento de OAE para ampliação de capacidade (km 74,3 ao 96,6) Item PER H.1 - Implantação 1ª fase da 4ª Faixa da BR-290/RS entre o km 94,3 ao km 96,7 Item PER E.3.1.19 - Inspeção de Tráfego na Rodovia Item PER G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal
25ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária	14/10/2014	26/10/2014	R\$ 2,22401 para R\$ 2,20728	<u>ORDINÁRIA:</u> IRT provisório e arredondamento Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária Apuração de Receitas Alternativas Inexecuções do PER

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

				Item PER G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal <u>EXTRAORDINÁRIA:</u> Item PER E.2.3.1 - Posto de Pesagem Fixo - INV Item PER E.3.1.12 - Posto de Pesagem Fixo - COP Item PER F.7.16 (H.1) - Implantação 1ª fase da 4ª Faixa da BR-290/RS Item PER E.3.1.21 - Operação Especial de Verão 2013
26ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária	21/10/2015	26/10/2015	R\$ 2,20728 para R\$ 2,47908	<u>ORDINÁRIA:</u> IRT provisório e arredondamento Recursos para Desenvolvimento Tecnológico na área de Engenharia Rodoviária Apuração de Receitas Alternativas Inexecuções do PER Item PER G.5 - Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal <u>EXTRAORDINÁRIA:</u> <u>Efeitos dos eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)</u> Item PER E.3.1.13 - Links de Comunicação Item PER E.3.1.20.1 - Sistema de Sensoriamento de Tráfego c/ Contagem de Eixos Item PER E.3.2.22.1 - Aquisição de Veículos de Fiscalização Item PER E.3.2.22.2 - Manutenção dos Veículos de Fiscalização Item PER F.3.1.3 - Alargamento do Viaduto da Intersecção BR-290/RS c/ Av. Assis Brasil Item PER F.7.17 - Estudo de Viabilidade – Vias Marginais BR-290/RS

3.3. Histórico das tarifas cobradas dos usuários

19. O quadro a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos usuários da rodovia em decorrência da combinação das revisões e dos reajustes, além da aplicação do critério de arredondamento. P1 é referência à praça de pedágio de Santo Antônio da Patrulha, P2 à de Gravataí e P3 à de Eldorado do Sul.

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

20. As tarifas estão expostas no formato apresentado ao usuário, ou seja, multiplicadas pela quilometragem das respectivas praças de pedágio - 74,66 km em P1 e P3 e 37,33 km em P2. A partir de 26/10/2005, com a incorporação de 8,7 km à concessão, as respectivas quilometragens foram alteradas para 80,46 km (P1 e P3) e 40,23 km (P2).

Quadro III - Tarifas cobradas nas praças de pedágio - em R\$ correntes

Evento	DATA*	Valor P1 e P3	Valor P2	Variação %
Proposta de Tarifa	30.11.1994	0,75	0,37	-
Rev. 1 / Reajuste 1997**	26.10.1997	2,00	1,00	166,67
Rev. 2 / Reajuste 1998	18.11.1998	2,25	1,10	12,50
Revisão 3	18.8.1999	2,20	1,10	-2,22
Rev. 4 / Reajuste 1999	26.12.1999	2,50	1,20	13,62
Revisão 5	1.1.2000	2,60	1,30	4,00
Revisão 6	1.6.2000	2,60	1,30	-
Rev. 7 / Reajuste 2000	5.12.2000	3,00	1,50	15,38
Revisão 8	1.1.2001	3,00	1,50	-
Revisão 9	1.1.2002	3,00	1,50	-
Reajuste 2001	8.1.2002	3,40	1,70	13,33
Rev. 13 / Reajuste 2002	6.1.2003	3,70	1,90	8,82
Reajuste de 2003	14.11.2003	4,40	2,20	18,92
Rev. 14 / Reajuste 2004	26.10.2004	4,80	2,40	9,09
Rev. 15 / Reajuste 2005	26.10.2005	5,50	2,80	14,58
Rev. 16 / Reajuste 2006	26.10.2006	5,70	2,90	3,64
Rev. 17 / Reajuste 2007	3.11.2007	6,00	3,00	5,26
Rev. 18 / Reajuste 2008	26.10.2008	6,50	3,30	8,33
Rev. 19/20 / Reajuste 2009	26.10.2009	7,00	3,50	7,69
Rev. 21 / Extra 1 / Reaj 2010	26.10.2010	7,50	3,70	7,14
Rev. 22 / Extra 2 / Reaj 2011	26.10.2011	8,00	4,00	6,67
Rev. 23 / Extra 3 / Reaj 2012	26.10.2012	8,50	4,30	6,25
Rev. 24 / Extra 4 / Reaj 2013	26.10.2013	9,30	4,70	9,41
Rev. 25 / Extra 5 / Reaj. 2014	26.10.2014	10,30	5,10	10,75
Rev. 26 / Extra 6 / Reaj. 2015	26.10.2015	12,60	6,30	22,33

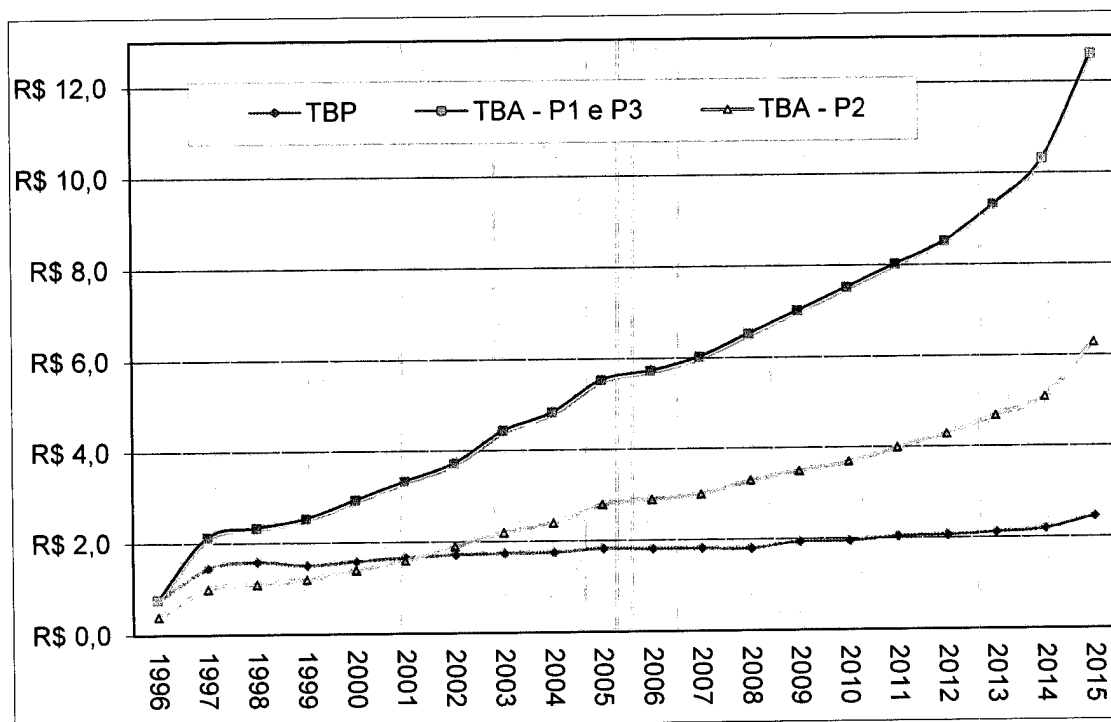
Notas:

* Data de alteração para o usuário

**Início da cobrança de pedágio

21. Os efeitos das revisões realizadas, até então, na Tarifa Básica de Pedágio - TBP estão ilustrados no gráfico 01, pela curva "TBP". Já as curvas TBA - P1 e P3 e TBA - P2 representam os efeitos dos reajustes sobre a TBP revisada, bem como do arredondamento das casas decimais para efeitos de cobrança nas praças de pedágio.

Gráfico 01 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio – TBP



Notas:

TBA - refere-se à Tarifa Básica de Pedágio Arredondada para efeitos de cobrança;

P1 e P3 - referem-se às praças de pedágio de Santo Antônio da Patrulha e Eldorado do Sul respectivamente;

P2 - refere-se à praça de pedágio de Gravataí.

4. Análise

22. Tecidas as considerações preliminares, cujo objetivo era apresentar informações gerais a respeito da concessão e da evolução tarifária ao longo do tempo, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica, o reajuste, a 27ª Revisão Ordinária e a 7ª Revisão Extraordinária.

4.1 DO REAJUSTE ANUAL

4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

23. O reajuste da tarifa é tratado no contrato de concessão no *Capítulo III, Seção IV, Subseção II - Do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio*, onde são apresentados os conceitos e metodologia a serem adotados. Abaixo são transcritas as principais cláusulas referentes à concessão do reajuste tarifário:

48. O valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO será reajustado anualmente, sem prejuízo da possibilidade da redução desse prazo, nos termos previstos no § 5º do art. 28 c/c

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

o § 1º do art. 70 da Lei nº. 9.069, de 29 de junho de 1995, considerando-se, como data-base do CONTRATO a data da celebração do CONTRATO de concessão.
(...)

24. O termo aditivo nº 12/2012, alterou a redação da cláusula 52 do contrato de concessão que dispõe sobre a fórmula do reajuste anual, passando a considerar, a partir de 2012, a variação do IPCA como parâmetro de correção. O termo aditivo incluiu ainda as cláusulas 52.1 e 52.2, cujas redações são transcritas abaixo:

52. A partir do reajuste de 2012 a Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação a partir de 2011 do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo IBGE.

52.1. A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio – TBP na data base, pelo Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT.

52.2. A partir do Reajuste de 2012, o Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT é calculado, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = IRT_{2011} * \frac{IPCA_i}{IPCA_o},$$

Onde:

IRT₂₀₁₁ – é o IRT do reajuste de 2011 calculado pela fórmula paramétrica do contrato com base nos índices de reajuste definitivos;

IPCA_o – IPCA de dois meses anteriores à data do aniversário do reajuste de 2011 (Número Índice do IPCA do mês de agosto de 2011);

IPCA_i – IPCA de dois meses anteriores à data do aniversário de reajuste da Tarifa de Pedágio no ano “i” (Número Índice do IPCA do mês de agosto do ano “i”).

25. Na hipótese de não serem publicados os números índices do IPCA a tempo de serem utilizados nas revisões anuais, projetar-se-á o IRT PROVISÓRIO.

26. A esse respeito é estabelecido na Resolução ANTT nº 675/2004:

“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.”

27. Ressalta-se que eventuais ganhos ou perdas financeiras decorrentes da utilização do IRT PROVISÓRIO são, automaticamente, compensados na revisão anual subsequente.

4.1.2 Índice de Reajuste Tarifário – IRT de 2016

28. Em função das disposições citadas acima, procede-se ao cálculo do IRT de agosto de 2016:



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

QUADRO IV – Projeção do IRT

Mês	
IRT 2011 (apurado)	3,90638
IPCA Ago/11 (apurado)	3.337,16
IPCA Ago/16 (apurado)	4.736,74

29. De posse dos dados, temos:

$$IRT\ 2016 = 3,90638 * \frac{4736,74}{3337,16} = 5,54469$$

30. Portanto, o Índice de Reajuste Tarifário – IRT, a ser considerado no processo de reajuste de 2016, é de 5,54469 e de caráter definitivo.

4.2 DA 27ª REVISÃO ORDINÁRIA

31. Em observância ao Capítulo III, Seção I, subseção III, e, Seção IV, Subseção III do Contrato de Concessão PG-016/97-00 e seus aditivos, bem como ao preconizado no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5/6/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, 1.187/2005 e 3.651/2011, procedeu-se à revisão da TBP, no fluxo de caixa original e marginal da concessão, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico financeiro inicial do contrato, conforme a seguir se apresenta.

32. Para a realização da 27ª REVISÃO ORDINÁRIA, foram consideradas as informações constantes das Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2016, nº 031/2016/GEINV/SUINF, de 08/09/2016 e nº 035/2016/GEINV/SUINF, de 22/09/2016, que discriminam as alterações de investimentos e serviços constantes do Programa de Exploração da Rodovia – PER. Foram ainda consideradas as informações da Nota Técnica nº 154/2016/GEROR/SUINF, de 03/08/2016, a respeito da apuração de receitas alternativas obtidas pela concessionária, e a Nota Técnica nº 111/2016/GEROR/SUINF, de 21/06/2016, a respeito da aplicação de recursos para o desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária.

33. As ações decorrentes da 27ª Revisão Ordinária foram processadas tanto no Fluxo de Caixa Original (FCO), quanto no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) da concessão, e estão discriminadas nos subitens seguintes.



34. Merece destaque, ainda, a alteração dos volumes de tráfego lançados no FCM. Em atenção ao disposto na resolução ANTT nº 3.651/13, os valores de tráfego de proposta foram substituídos pelos dados de tráfego reais.

35. Por fim, esclarece-se que todas as percentagens de variação da TBP, citadas ao longo desta nota técnica, se referem à TBP aprovada pela Resolução Nº 4.906/2015, de 21/10/2015, no valor de R\$ 2,47908 e vigente ao início desta revisão.

4.2.1 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL – FCO

36. Abaixo estão elencados os eventos da 27ª RO que foram processados no Fluxo de Caixa Original – FCO.

4.2.1.1 – Correção das distorções decorrentes da utilização arredondamento de tarifas

37. Trata-se de um evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário no ano anterior.

38. Essa correção realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada, do IRT definitivo e do cálculo da TBP efetivamente praticada no período, no quadro de ponderação de tarifas (Quadro 2.2.2 – TARIFA BASE PARA IRT da planilha “BASE”), definida pelo quociente entre o valor da tarifa praticada e o valor do IRT definitivo, sendo compensadas as distorções decorrentes da regra de arredondamento no reajuste tarifário aplicada em 2015.

39. Este ajuste implicou em uma variação da TBP de -0,100% (um centésimo percentual negativo).

4.2.1.2 Receitas Alternativas

40. Item de revisão ordinária regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14/02/2008, que determina que sejam repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no ano anterior, depois de deduzidos os custos diretamente associados, além do 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.

41. Assim, com base na Nota Técnica nº 154/2016/GEROR/SUINF, de 03/08/2016, que informa as receitas extraordinárias e os respectivos custos associados referentes ao ano de 2015, foram feitos os lançamentos no FCO, aba “BASE”, item 2.4.1, e os custos associados foram lançados na mesma aba, no item 2.4.2.



42. Este evento resultou em variação da TBP de -0,387% (trezentos e oitenta e sete milésimos percentuais negativos).

4.2.1.3 Aplicação dos Recursos Destinados ao Desenvolvimento Tecnológico na Área de Engenharia Rodoviária (RDT)

43. Com base na Nota Técnica Nº 111/2016/GEROR/SUINF, de 21 de junho de 2016, foram aprovados gastos no valor de R\$ 641.741,26 para os Recursos de Desenvolvimento Tecnológico do ano de 2015, a preços correntes, o que equivale a R\$ 133.135,29 (cento e trinta e três mil, cento e trinta e cinco reais e vinte e nove centavos) a preços iniciais. O contrato de concessão prevê a destinação de 0,25% da receita anual de pedágio para pesquisas de Desenvolvimento Tecnológico na Área de Engenharia Rodoviária, o que, no ano de 2015, equivaleu a R\$ 188.523,43 (cento e oitenta e oito mil, quinhentos e vinte e três reais e quarenta e três centavos), a preços iniciais.

44. Como o valor aprovado é inferior à verba anual de laboratório pactuada no contrato de concessão, os recursos não utilizados (R\$ 55.388,14 - a preços iniciais) foram revertidos à modicidade tarifária. Esta alteração é feita na aba "Base" da planilha FCO, na rubrica "FOMENTO À PESQUISA NÃO APLICADO", na coluna referente ao 19º ano de concessão.

45. A reversão dos valores implicou em variação da TBP de -0,113% (cento e treze milésimos percentuais negativos).

4.2.2 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL

46. Passa-se agora ao exame das alterações no Fluxo de Caixa Marginal - FCM decorrentes das informações constante nas Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF e nº 031/2016/GEINV/SUINF. Abaixo estão detalhados os impactos decorrentes de cada uma delas após reestabelecido o equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão.

4.2.2.1 Correção de erro material

47. Trata-se de um evento que visa corrigir erros na planilha eletrônica.

48. Foi detectado, na planilha do Fluxo de Caixa Marginal (FCM1), a existência de erros materiais devido a inconsistências nos vínculos das fórmulas utilizadas na Tarifa de pedágio da P2, sendo necessário proceder à correção deste erro, previamente ao lançamento de qualquer evento no FCM1.



49. Este ajuste no FCM significou variação da TBP de -0,181% (cento e oitenta e um milésimos percentuais negativos).

4.2.2.2 Correção das distorções decorrentes da utilização arredondamento de tarifas

50. Trata-se de um evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário no ano anterior.

51. Essa atualização realiza-se por meio da inserção, na aba BASE, no quadro 2.2.3. TARIFA BASE PARA IRT, da tarifa efetivamente praticada e do IRT definitivo utilizado no ano de 2015.

52. Este ajuste no FCM significou variação da TBP de -0,004% (quatro milésimos percentuais negativos).

4.2.2.3 Substituição do Volume de Tráfego Projetado pelo Real

53. Em atendimento ao que dispõe a resolução nº 3.651/11 no que diz respeito aos valores de tráfego a serem lançados nos fluxos de caixa marginais, no escopo da 27ª Revisão Ordinária foram promovidas as alterações previstas para ambos.

54. Os artigos 4º e 5º da resolução nº 3.651/11 tratam das correções dos valores de tráfego lançados nos FCM. Em atendimento, foram substituídos no FCM da CONCEPA os valores de tráfego da proposta pelos valores de tráfego reais apurados pela concessionária, e informados à ANTT por meio de correio eletrônico.

55. No que diz respeito à projeção de tráfego, prevista no Art. 4º da Resolução nº 3.651, informa-se que foram mantidos os índices anuais de crescimento do tráfego utilizados na proposta da concessionária. Ressalta-se que o tráfego projetado será, anualmente, substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011. Foi necessário corrigir a taxa de crescimento em função do tráfego do FCO, o impacto na TBP foi de 0,194% (cento e noventa e quatro milésimos percentuais),

56. As alterações decorrentes da correção dos valores de tráfego foram realizadas nas abas "BASE" e "TRÁFEGO REAL", respectivamente, do FCM. O impacto proveniente das alterações da TBP foi de 0,556% (quinhentos e cinquenta e seis milésimos percentuais).



4.2.2.4 Inexecuções do PER

57. A Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV encaminhou as Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF e nº 031/2016/GEINV/SUINF, por meio das quais analisam as atividades executadas pela Concessionária, considerando as obrigações estabelecidas no PER e a necessidade de novas obras ou serviços na rodovia. Conciliando as informações, foram promovidas alterações nos valores e cronogramas dos mesmos. Os respectivos valores foram considerados no reequilíbrio econômico-financeiro e estão apontados os respectivos impactos na TBP.

58. Houve o apontamento de inexecução de um único item PER (F.1.9.3) a ser lançado no FCM cujo efeito está descrito no quadro VI abaixo:

QUADRO VI – Impacto na TBP de Itens de Inexecução no PER

Item PER	Itens revisados pela GEINV (inexecuções)	Var. %
F.1.9.3	Extensão da Concessão – BR116 Km 291,2 ao Km 299,9	-0,061

4.2.2.5 Convênio de Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF

59. Conforme informado pela GEINV, no Parecer Técnico nº 194/2016/GEINV/SUINF, de 29/08/2015, foram aprovados gastos no valor de R\$ 53.535,41, a Preços Iniciais, referentes à prestação de contas do convênio nº 05/2011 que prevê o aparelhamento da 9ª Superintendência da PRF no ano de 2015.

60. As alterações foram lançadas na aba “F11” que corresponde ao Fator 11 do FCM. O impacto decorrente na TBP foi de -0,065% (sessenta e cinco milésimos percentuais negativos).

4.2.3 EFEITOS FINAIS DA 27ª REVISÃO ORDINÁRIA

61. Considerados todos os eventos da 27ª Revisão Ordinária, lançados tanto no FCO quanto no FCM, bem como seus efeitos, chega-se à alteração da TBP de R\$ 2, 47908 para R\$ 2,47029, implicando, portanto, em variação de -0,35% (trinta e cinco centésimos percentual negativo) da TBP vigente.

62. O quadro VII demonstra os impactos dos principais itens da revisão e por tipo de fluxo de caixa.



QUADRO VII - RESUMO DA 27ª REVISÃO ORDINÁRIA

	FLUXO DE CAIXA	ITEM DE REVISÃO	IMPACTO NA TBP – em %
27ª RO	FC ORIGINAL	Substituição do IRT provisório e Arredondamento	-0,100
		Receitas Alternativas	-0,378
		Aplicação dos Recursos Destinados ao Desenvolvimento Tecnológico na Área de Engenharia Rodoviária (RDT)	-0,113
	FC MARGINAL	Correção de erro material	-0,181
		Correção das distorções decorrentes da utilização do IRT provisório e do arredondamento de tarifas	-0,004
		Correção dos volumes de tráfego de proposta pelo tráfego real	0,556
		Extensão da Concessão	-0,061
		Convênio de Aparelhamento da PRF	-0,065
	TOTAL DA 26ª REVISÃO ORDINÁRIA (FCO + FCM)		-0,335

4.3 DA 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

63. Assim como foi feito na revisão ordinária, a revisão extraordinária em curso também utilizou tanto o Fluxo de Caixa Original - FCO, quanto o Fluxo de Caixa Marginal - FCM para o restabelecimento do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Os eventos inseridos em cada um deles, bem como seus efeitos, são demonstrados abaixo. As alterações no PER baseiam-se nas informações contidas nas Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF, de 22/07/2016, nº 031/2016/GEINV/SUINF, de 08/09/2016 e nº 035/2016/GEINV/SUINF, de 22/09/2016.

64. Vale ressaltar que no escopo da 7ª Revisão Extraordinária houve necessidade de abertura de novo fluxo de caixa com TIR diferente daqueles já em utilização.

4.3.1. CÁLCULO DA TIR

65. Para os lançamentos da 27ª revisão ordinária realizados no FCM foi utilizado o fluxo de caixa marginal aberto em 2011, com a TIR de 8,01%, e a inserção de novos investimentos foi feita no novo fluxo ora aberto (FCM2), com TIR de 9,95%, conforme a seguir se apresenta.

66. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29/05/2014, que aprova a metodologia de recomposição

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

do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296/2014, de 27/03/2014, e nº 4.903/2015, 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 3.651/11, faz-se necessário definir a TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal (FCM2) utilizado nesta Revisão Extraordinária.

67. 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).

68. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento nos estágios de maturação definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, a 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.

69. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão.

Quadro 1: Critério de enquadramento conforme o estágio 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	1 ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1 ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

70. Atualmente, o contrato de concessão da CONCEPA encontra-se no 19º ano de concessão, e considerando que o prazo da concessão da concessionária é de 20 anos, de acordo com o quadro acima, a Concessionária encontra-se no 3º Estágio.

71. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução 4.075/2013, cuja atualização ocorreu por força da resolução nº 4.903/2015, de 21/10/2015, e replicado no Quadro seguinte:

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

Quadro 2: 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)

4.3.2 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL

4.3.2.1 EXCLUSÃO DO 6,24% CUSTO ADMINISTRATIVO

72. Por meio da Nota Técnica nº 035/2016/GEINV/SUINF, de 22.09.16, foi retificado os valores apresentados na Nota Técnica nº 031/2016/GEINV/SUINF, de 08.09.16, em relação ao item G1 – Custos Administrativos do Cronograma Financeiro.

73. O efeito da exclusão dos custos administrativos dos investimentos retirados no FCO, em conformidade com a Resolução nº 4.727/2015, de 26/05/2015 gerou uma variação negativa na TBP de 1,098% (um inteiro e noventa e oito milésimos por cento), em relação à última TBP aprovada.

4.3.2.2 AJUSTE DO PERCENTUAL DE EIXOS SUSPENSOS (Lei 13.103/2015)

74. Na 6ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 26/10/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), vigente a partir de 17/04/2015. O artigo 17 da referida Lei estabelece que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.”

75. Em relação à cobrança por eixos, o contrato de concessão dispõe que será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

76. Diante do exposto, 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.

77. Na 6ª Revisão Extraordinária a apuração do percentual de perda de tráfego pedagiado foi feita com base nos dados referentes ao histórico das passagens de caminhões com eixos suspensos nas Praças de Pedágio da Concessionária durante o período de 01/01/2015 a 15/08/2015. Os percentuais de perda de receita do quadro

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

anterior, devido à isenção do eixo suspenso, para cada praça de pedágio, foram consideradas para os anos 19, 20 e 21 dos fluxos FCO e FCM.

78. O reequilíbrio a ser realizado consiste em apurar a diferença entre a perda de receita devido à isenção dos eixos suspensos estimada na 6ª Revisão Extraordinária e a perda real de receita no ano 19.

79. O efeito da retirada dos eixos suspensos do tráfego do FCO gerou uma variação negativa na TBP de 2,997% (dois inteiros e novecentos e noventa e sete milésimos por cento), em relação à última TBP aprovada.

4.3.3. EVENTOS INSERIDOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL 1

80. Nas Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF, nº 031/2016/GEINV/SUINF e nº 035/2016/GEINV/SUINF, a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV também informou a inclusão/exclusão de valores no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

4.3.3.1 EXCLUSÃO DE ITEM DO PER

81. A GEINV analisou as atividades executadas pela Concessionária, considerando as obrigações estabelecidas no PER e a necessidade de novas obras ou serviços na rodovia. Conciliando as informações, foram promovidas alterações nos valores e cronogramas dos mesmos. Os respectivos valores foram considerados no reequilíbrio econômico-financeiro e estão apontados os respectivos impactos na TBP.

82. Houve o apontamento de exclusão de um único item PER (F.1.9.3) a ser lançado no FCM cujo efeito está descrito no quadro VI abaixo:

QUADRO VI – Impacto na TBP de Itens de Inexecução no PER

Item PER	Itens revisados pela GEINV (inexecuções)	Var. %
F.1.9.3	Extensão da Concessão – BR116 Km 291,2 ao Km 299,9	-0,573

4.3.3.2 INCLUSÃO DE CUSTO ADMINISTRATIVO

83. O efeito da inclusão de 6,24% referentes aos Custos administrativos das obras alocadas no FCM 1, em conformidade com a Resolução 4.727/2015, de 26/05/2015, gerou uma variação na TBP de 1,630% (um inteiro e seiscentos e trinta milésimos por cento), em relação à última TBP aprovada.



4.3.4. EVENTOS INSERIDOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL 2

84. Nas Notas Técnicas nº 024/2016/GEINV/SUINF, nº 031/2016/GEINV/SUINF e nº 035/2016/GEINV/SUINF, a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV também informou a inclusão de valores no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

4.3.4.1 INCLUSÃO DE CUSTO ADMINISTRATIVO

85. O efeito da inclusão dos custos administrativos gerou uma variação na TBP de 0,237% (duzentos e trinta e sete milésimos por cento), em relação à última TBP aprovada.

4.3.4.2 INCLUSÃO DE ITEM DO PER

86. Além dos itens relacionados às despesas administrativas e custos operacionais, itens de investimento foram também incluídos. O quadro abaixo discrimina os itens incluídos no FCM2 e o respectivo impacto na TBP.

QUADRO XII – Impacto na TBP

Item PER	Itens revisados pela GEINV	Var. %
C.1	Manutenção do Pavimento	+3,105
F.7.18	Posto de Pesagem	+0,654

4.3.5 ADEQUAÇÃO RESULTANTES DO ATRASO NO PAGAMENTO DO APORTE – 13º TERMO ADITIVO

87. Trata-se de adequação acerca do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, devido ao atraso no pagamento do aporte de recursos para execução da 4ª Faixa, entre Porto Alegre e Gravataí/RS, previsto no 13º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. O aporte estava previsto para ocorrer em 31/12/2015 (Ano 19), porém foi efetivado em 31/03/2016 (Ano 20).

88. A análise acerca do reequilíbrio econômico-financeiro do referido Aporte foi feita nas Notas Técnicas nº 099/2016/GEROR/SUINF, de 02.06.2016, e nº 170/2016/GEROR/SUINF, de 16/09/2016.

89. Os procedimentos utilizados para recomposição do equilíbrio econômico financeiro, através de aporte ou extensão de prazo da concessão, em função dos investimentos aditivados ao contrato de concessão PG nº 016/97-00, estão presentes

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

nos Anexos II e III do 13º Termo Aditivo. Em conformidade ao descrito nos anexos do Termo Aditivo, foram realizadas adequação nos Fluxos de Caixa em função de erros materiais identificados nas planilhas, porém as premissas de cálculo não foram alteradas.

90. Primeiramente foi realizada alteração da alíquota de CSLL de 9,0909% para 9% no Fluxo de Caixa Marginal 1, aberto em 2011. As alterações foram realizadas na fórmula da linha 147 da aba “Simulador”, para o cálculo da CSLL e na linha 159, para a consideração da alíquota de 9,00%.

91. Além disso, no Fluxo de Caixa Marginal, é considerado na linha 105 da aba simulador, a contabilização de RDT. O RDT conforme contrato, corresponde a 0,25% da receita de pedágio. Porém, não é necessária a incidência desse percentual sobre a receita de aporte. Assim, a fórmula de RDT foi alterada para que a incidência do percentual ocorra somente em função da receita de pedágio.

92. As alterações decorrentes dessas adequações resultaram em um impacto negativo de 0,041% (quarenta e um milésimos percentuais), e foram realizadas tanto no FCM 1 quanto no FCM 2.

93. Para o caso de Seguros, foi necessária a realização de adequação na fórmula da linha 115 da aba Simulador para que em caso de uma eventual prorrogação fossem considerados os valores previstos para Seguros no fluxo de caixa original.

94. Para o casos de Custos Operacionais e Polícia Rodoviária Federal, foi realizada uma adequação na fórmula do ano 21, células Z114 e Z116, pois os valores estavam colados, não buscando dessa forma os valores previstos no fluxo de caixa marginal para esses itens.

95. As alterações decorrentes da alteração dos valores de custos operacionais, verbas para Polícia Rodoviária Federal e verbas para Seguros resultaram em um impacto negativo de 0,161% (cento e sessenta e um milésimos percentuais) no FCM 1.

4.3.6 EFEITOS FINAIS DA 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

96. O resultado consolidado das alterações no PER, inseridas no FCO, FCM1 e FCM2, classificadas como 7ª Revisão Extraordinária aumenta a TBP de R\$ 2,47029 para R\$ 2,49382, com variação percentual positiva de +0,95% (noventa e cinco centésimos percentuais) em relação à TBP decorrente da 27ª RO.



4.4 EFEITOS FINAIS DAS REVISÕES

97. O efeito final de todos os itens da **27ª REVISÃO ORDINÁRIA** altera a TBP vigente de R\$ 2,47908, previsto na Resolução Nº 4.445/2014, para R\$ 2,47029, representando, portanto, decréscimo de 0,35% (trinta e cinco centésimos percentuais).

98. A **7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA** altera a TBP resultante da 27ª revisão ordinária de R\$ 2,47029 para R\$ 2,49382, representando acréscimo de 0,95% (noventa e cinco centésimos por cento).

99. O efeito combinado da **27ª REVISÃO ORDINÁRIA** e da **7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA** aumenta a TBP vigente em +0,59% (cinquenta e nove centésimos percentuais negativos), majorando-a de R\$ 2,47908 para R\$ 2,49382 a partir de 26 de outubro de 2016.

4.5 ATUALIZAÇÃO E ARREDONDAMENTO DA TARIFA REVISADA

100. Considerando-se o IRT definitivo de 2016 como sendo 5,54469, conforme deduzido no item 29 desta Nota Técnica, e utilizando-se a TBP das revisões ora realizadas (R\$ 2,49382), tem-se o novo valor para a tarifa a ser praticado como sendo de:

101. ANTES DA APLICAÇÃO DO CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO:

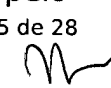
- a. Para as praças de pedágio P1 e P3: R\$ 13,82744, representando uma variação de 9,62% (nove inteiros e sessenta e dois centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 12,61371);
- b. Para a praça de pedágio P2: R\$ 6,91372, representando uma variação de 9,62% (nove inteiros e sessenta e dois centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 6,30686).

102. APÓS A APLICAÇÃO DO CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO:

- c. Para as praças de pedágio P1 e P3: R\$ 13,80, representando uma variação de +9,52% (nove inteiros e cinquenta e dois centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 12,60);
- d. Para a praça de pedágio P2: R\$ 6,90, representando uma variação de +9,52% (nove inteiros e cinquenta e dois centésimos percentuais) sobre a tarifa reajustada de 2015 (R\$ 6,30).

5. Da Verificação da Adimplência da Concessionária

103. Em atendimento ao Memorando nº 015/2016/GEROR/SUINF, de 22/07/2016, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se, pelo

  
25 de 28

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

Memorando nº 792/2015/GEINV/SUINF, de 25/07/2015, à fl. 849 do processo 50500.117972/2016-45, informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnico-operacional e que não existe óbice por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

104. Em atendimento ao Memorando nº 015/2016/GEROR/SUINF, de 22/07/2016, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se, pelo Memorando nº 267/2016/GEFOR/SUINF, de 26/07/2015, à fl. 06 do processo 50505.335901/2015-41, informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Também informou a existência de um total de 16 Processos Administrativos Simplificados.

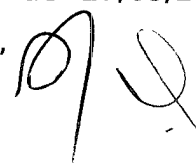
105. Consta do presente processo o Relatório Consolidado de Fiscalização, acompanhado do Atestado de Regularidade Contratual (aspectos econômico-financeiros). Com relação ao Relatório de Fiscalização, verifica-se que a Concessionária apresenta *status* regular em todos os tópicos abordados no Relatório. Quanto ao Atestado de Regularidade Contratual, verifica-se que o documento apresenta validade até 30/11/2016 e atesta que a Concessionária está regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras.

106. Em relação à Garantia de Execução Contratual, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias (GEROR) atestou, por meio da Nota Técnica nº 150/GEROR/SUINF/2016, de 29/07/2016, que a Apólice de Seguro-Garantia em questão atende ao disposto no Contrato de Concessão.

107. Sobre o Programa de seguros contratado pela Concessionária, a GEROR, por meio da Nota Técnica nº 150/2016/GEROR/SUINF, de 29/07/2016, e acompanhamento posterior, concluiu que as apólices de Responsabilidade Civil e de Riscos Operacionais encontram-se em plena vigência, atendendo ao disposto no Contrato de Concessão.

108. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que:

- Foi encaminhado ao Ministério da Fazenda, o Ofício nº 715/2016/SUINF, de 20/09/2016, retificado pelo Ofício nº 731/2016/SUINF, de 27/09/2016, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002,



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

- Em atendimento à Portaria da ANTT nº 467 de 21/09/2015, que determina que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério dos Transportes com antecedência mínima de 15 dias, encaminhou-se ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPAC o Ofício nº 714/2016/SUINF, de 20.09.2016, retificado pelo Ofício nº 732/2016/SUINF, de 27.09.2016, comunicando os efeitos desta revisão tarifária.
109. Por fim, foi encaminhado à concessionária o Ofício nº 640/2016/SUINF de 02.08.2016 com a informação dos resultados preliminares da revisão e do reajuste em análise.

6. Conclusão

110. Conforme exposto, a presente análise trata do reajuste anual, da 27ª REVISÃO ORDINÁRIA (RO) e da 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA (RE) da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão celebrado com a Concessionária da Rodovia Osório – Porto Alegre S.A. – CONCEPA.
111. Todas as percentagens de variação da TBP, citadas ao longo desta nota técnica, se referem à TBP aprovada pela Resolução Nº 4.906/2015, de 21.10.2015, no valor de R\$ 2,47908 e vigente ao início desta revisão.
112. O efeito combinado de todos os itens acima apontados, tanto na 27ª RO, quanto na 7ª RE, altera a TBP, com vigência a partir de 26 de outubro de 2016, no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,47908 para R\$ 2,49382, correspondendo a uma variação percentual positiva de 0,59% (cinquenta e nove centésimos percentuais).
113. O processo de reajuste indicou o percentual de 8,97% (oito inteiros e noventa e sete centésimos por cento), correspondente à variação do índice de preços ao consumidor amplo – IPCA, no período de agosto de 2015 a agosto de 2016.
114. Após a aplicação dos critérios de arredondamento, a tarifa de pedágio foi majorada em 9,52% (nove inteiros e cinquenta e dois centésimos percentuais) para as praças P1, P2 e P3.
115. Em P1 e P3, a tarifa passa de R\$ 12,60 (doze reais e sessenta centavos) para R\$ 13,80 (treze reais e oitenta centavos). Em P2 a tarifa passa de R\$ 6,30 (seis reais e trinta centavos) para R\$ 6,90 (seis reais e noventa centavos).





**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES**

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

116. Em razão do exposto nesta Nota Técnica, submetemos ao exame da Diretoria da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do reajuste anual, da 7ª Revisão Extraordinária e da 27ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão PG-016/97-00, com vigência a partir de 26 de outubro de 2016.