

NOTA TÉCNICA Nº 66/GEROR/SUINF/2014

Brasília, 06 de fevereiro de 2014

Processo nº: 50500.118711/2013-16

Assunto: 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR 116/376/PR e BR 101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis, explorado pela Autopista Litoral Sul S/A

Interessada: Autopista Litoral Sul S/A

1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA, da 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA e do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) a vigorar a partir de 22 de fevereiro de 2014.
2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem aos dispostos nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005 e nº 3.651/2011, e no Contrato de Concessão e seus aditivos visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente no contrato de concessão celebrado entre a União e a AUTOPISTA LITORAL SUL S/A, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2 JUSTIFICATIVA

3. 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 28.11.2009.

3 HISTÓRICO

4. Em 09.10.2007, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6º andar, São Paulo/SP, para a Concessão de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos, conforme mostrado no Quadro 1.

Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007

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

5. Para o Edital 003, houve a apresentação de 17 (dezessete) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC.

6. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e apresentada no edital, foi de R\$ 2,754.

7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme Quadro 2:

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 003, lote 7

Classificação	Corretora	Proponente	Lance (R\$)	Deságio (%)
1	Agora Senior CTVM S.A.	OHL	1,028	62,67

Classificação	Corretora	Proponente	Lance (R\$)	Deságio (%)
2	Santander Brasil S.A. CTVM	Consórcio BRVias	1,450	47,34
3	Ativa S.A. CTCV	Consórcio PR/SC	1,610	41,53
4	Votorantim CTVM Ltda.	Consórcio Bertin Equipav	1,797	34,74
5	Mundinvest S.A. CCVM	Consórcio Cowan CBM	1,948	29,26
6	Condordia S.A. CVMCC	Copel	1,950	29,19
7	Credit Suisse Brasil S.A. CTVM	TPI Triunfo Participações	1,951	29,15
8	Merrill Lynch S.A. CTVM	Oiinco	1,954	29,04
9	Coinvalores CCVM Ltda.	Galvão-Alusa	1,971	28,43
10	HSBC CTVM S.A.	Consórcio Isolux	2,065	25,01
11	Solidus S.A. CCVM	Bolognesi	2,147	22,04
12	Planner CV S.A.	Consórcio Coparco	2,150	21,93
13	Brascan S.A. CTV	Consórcio Rodovias Brasileiras	2,340	15,03
14	UBS Pactual CTVM S.A.	CCR	2,367	14,05
15	Unibanco Investshop CVMC S.A.	Primav Ecorodovias	2,449	11,07
16	Spinelli S.A. CVMC	Consórcio Alpha-Federais	2,534	7,98
17	Finabank CCTVM S.A.	Consórcio AB-Vias	2,603	5,48

8. Assim, para o Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S. A. (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S. A., com lance de R\$ 1,028.

9. A partir do dia 10.10.2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 30.10.2007, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.

10. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 06 (seis) recursos, que receberam 07 (sete) solicitações de impugnação.

11. Em 05.12.2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.

12. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S. A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2.477, de 12.12.2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.
13. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Litoral Sul S.A., à qual, em 12.02.2008, por meio da Resolução ANTT nº 2.535, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.
14. Em 14.02.2008, a Concessionária Autopista Litoral Sul S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 382,30 km das Rodovias BR 116/376/PR e BR 101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis. O contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,028, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada.
15. O prazo de vigência da concessão é de 25 anos, a contar da data da publicação do Extrato do Contrato no D.O.U., o que ocorreu em 15.02.2008 (sexta feira) sendo que, conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do contrato de concessão, o início da vigência do prazo da Concessão passou a ser contado em 18 de fevereiro de 2008 (segunda feira).
16. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 66/2008/GEECO/SUREF, de 04.08.2008, e nº 08/2009/GEECO/SUREF, de 17.02.2009.
17. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 22.02.2009 nas praças de pedágio P1 e P2, autorizado por AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 18.02.2009 e retificado na seção 3, de 19.02.2009. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme





AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

ANEXO 1 - CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE
CONCESSÃO DE USO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA

certifica a Nota Técnica nº 009/2009/SUINF, de 17.02.2009.

18. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas, segundo autorização constante na Deliberação nº 480, publicada no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 1, de 21.11.2008. Em 12.05.2009, a praça de pedágio P4 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 11.05.2009. Em 04.06.2009, a praça P3 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 03.05.2009. E por fim, em 17.06.2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 12.06.2009. Estes avisos foram retificados no Diário Oficial da União – D.O.U., na seção 3, de 17.06.2009.

3.1 Reajustes

19. O primeiro reajuste coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças P1 e P2 no dia 22.02.2009, e implicou em um aumento de 8,89% sobre a TBP a partir de 22.02.2009 autorizado pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 18.02.2009, e retificado na seção 3, de 19.02.2009, com base no IRT definitivo no valor de 1,08892, correspondente à variação entre o número índice do IPCA de janeiro de 2009 (IPCAi) e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCA0), definindo, desse modo, a TBP reajustada – TBPR inicial.

20. Mediante o critério contratual, a cada ano, em 22.02, são realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

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

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças %
2009	-	-	1,08892	8,89	-

2010	1,13485	4,22	1,13892	4,59	0,36
2011	-	6,37	1,20718	5,99	-
2012		-	1,28224	6,22	-
2013	1,35893	5,98	1,36116	6,15	0,16

3.2 Revisões

22. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas, em 2009, uma Revisão Ordinária e uma Revisão Extraordinária, em 2010 uma Revisão Ordinária, em 2011 uma Revisão Ordinária e uma Revisão Extraordinária, em 2012 uma Revisão Ordinária e duas Revisões Extraordinárias e em 2013 uma Revisão Ordinária e duas Revisões Extraordinárias.

23. A 1ª Revisão Ordinária da tarifa alterou a Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,02800 para R\$ 1,02143. A 1ª Revisão e o Reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,10, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de fevereiro de 2009 sofreu um incremento de 7,00% em relação à Tarifa Inicial do Leilão.

24. Em 05.11.09 foi publicada a Resolução nº 3.312 que autorizou a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio devido à reprogramação do Programa de Exploração da Rodovia, a qual alterou a TBP de R\$ 1,02143 para R\$ 1,02140, porém somente com vigência a partir de 22.02.2010, data do reajuste anual da TBP.

25. Em 11.02.10 foi publicada a Resolução nº 3.419, de 09.02.10 que autorizou a 2ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, a qual alterou a TBP de R\$ 1,02140 para R\$ 1,02877, porém somente com vigência a partir de 22.02.2010, data do reajuste anual da TBP.

26. A 2ª Revisão Ordinária, 1ª Revisão Extraordinária e o Reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,20, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de fevereiro de 2010 sofreu um incremento de 9,09% em relação à Tarifa Praticada no ano anterior.



27. Em 15.02.11 foi publicada a Resolução nº 3.630, de 09.02.11 que autorizou a 3ª Revisão Ordinária, a 2ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, alterando a TBP de 1,02877 para 1,14709, porém somente com vigência a partir de 22.02.2011, data do reajuste anual da TBP.
28. A 3ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e o Reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,40, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de fevereiro de 2011 sofreu um incremento de 16,67% em relação à Tarifa Praticada no ano anterior.
29. Em 17.02.12 foi publicada a Resolução nº 3.783, de 15.02.12 que autorizou a 4ª Revisão Ordinária, a 3ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, alterando a TBP de 1,14709 para 1,13513, porém somente com vigência a partir de 22.02.2012, data do reajuste anual da TBP.
30. A 4ª Revisão Ordinária, 3ª Revisão Extraordinária e o Reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,50, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de fevereiro de 2012 sofreu um incremento de 7,14% em relação à Tarifa Praticada no ano anterior.
31. Em 30.08.12 foi publicada a Resolução nº 3.881, de 22.08.12 que autorizou a 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, alterando a TBP de 1,13513 para R\$ 1,31504, representando um incremento de 15,85% na TBP, porém somente com vigência a partir de 22.02.2013, data do reajuste anual da TBP.
32. A 4ª Revisão Extraordinária foi realizada em razão da transferência da Praça de Pedágio P5 (Palhoça/SC) para uma região de menor concentração urbana e da consequente incorporação à concessão de novo trecho de 23,64 km da BR 101/SC.
33. Em 18.02.13 foi publicada a Resolução nº 4.034, de 15.02.13 que autorizou a 5ª Revisão Ordinária, a 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, alterando a TBP de 1,31504 para 1,28452, porém somente com vigência a partir de 22.02.2013, data do reajuste anual da TBP.

34. A 4ª Revisão Extraordinária, 5ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 1,70, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de fevereiro de 2013 sofreu um incremento de 13,33% em relação à Tarifa Praticada no ano anterior.

35. Em 17.06.2013 foi publicada a Resolução nº 4.122, de 12.06.2013, que autorizou a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP de R\$ 1,28452 para R\$ 1,28338, com um decréscimo de 0,09 % (nove centésimos por cento), entretanto, com efeitos financeiros a partir da data da próxima revisão ordinária, 22 de fevereiro de 2014.

36. A 6ª Revisão Extraordinária foi realizada em razão da suspensão da cobrança da Praça de Pedágio P5 (Palhoça/SC) pelo período de um ano.

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

Quadro 4: Cronologia e Objeto das revisões

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09.10.07	-	R\$ 1,028	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Ordinária	22.02.09	22.02.09	R\$ 1,02143 -0,64%	Alteração de alíquotas de ISSQN Processo nº 50500.023807/2008-13 Deliberação nº 480/08 de 21.11.08 Aviso do DG de 18.02.09, retificado em 19.02.09
1ª Revisão Extraordinária	17.11.09	22.02.10	R\$ 1,02140 - 0,003%	Retirada de Tráfego e reprogramação do PER devido o atraso no início da cobrança. Processo nº 50500.039913/2009-08 Resolução nº 3.312 de 05.11.09, publicada em 17.11.09.
2ª Revisão Ordinária	22.02.10	22.02.10	R\$ 1,02877 0,72%	Arredondamento da Tarifa anterior, alteração de alíquotas de ISSQN, inexecuções / alterações no PER, verba para Aparelhamento da PRF. Processo nº 50500.070456/2009-11 Resolução nº 3.419, de 09.02.10, publicada em 11.02.10.
3ª Revisão Ordinária	22.02.11	22.02.11	R\$ 1,02402 - 0,46%	IRT provisório e Arredondamento da Tarifa anterior, alteração de alíquotas de ISSQN, inexecuções / alterações no PER, verba para Aparelhamento da PRF, Receitas Alternativas. Processo nº 50500.018644/2010-71 Resolução nº 3.630, de 09.02.11, publicada em 15.02.11.
2ª Revisão Extraordinária	22.02.11	22.02.11	R\$ 1,14709 12,02%	Passivos ambientais, inclusão na concessão de 81,9 km de vias marginais, itens referentes ao Sistema Inteligente de



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Resolução de 15 de março de 2011 (Processo nº 50500.018644/2010-71)
Resolução de 15 de fevereiro de 2011 (Processo nº 50500.098412/2011-70)

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
				Transportes. Processo nº 50500.018644/2010-71 Resolução nº 3.630, de 09.02.11, publicada em 15.02.11.
4ª Revisão Ordinária	22.02.12	22.02.12	R\$ 1,13554 -1,01%	Arredondamento da Tarifa anterior, alteração de alíquotas de ISSQN, inexecuções no PER, verba para Aparelhamento da PRF, Receitas Alternativas. Processo nº 50500.098412/2011-70 Resolução nº 3.783, de 15.02.12, publicada em 17.02.12.
3ª Revisão Extraordinária	22.02.12	22.02.12	R\$ 1,13513 -0,036	Inclusão de um novo Posto da Polícia Rodoviária Federal, alteração de balanças de pesagem móvel por fixa e redução de valores de itens de Operação das vias marginais. Processo nº 50500.098412/2011-70 Resolução nº 3.783, de 15.02.12, publicada em 17.02.12.
4ª Revisão Extraordinária	30.08.12	22.02.13	R\$ 1,31504 + 15,85%	Alterações no tráfego da praça de pedágio P5. Inserção de investimentos e custos operacionais no PER, tendo em vista a alteração da localização de P5 (incorporação de 23,64 km à concessão). Processos nº 50500.083840/2012-89 e 50500.057624/2009-82 Resolução nº 3.881, de 22.08.12, publicada em 30.08.2012.
5ª Revisão Ordinária	22.02.13	22.02.13	R\$ 1,28997 - 1,907%	Arredondamento da Tarifa anterior, inexecuções no PER, verba para Aparelhamento da PRF, Receitas Alternativas. Processo nº 50500.119600/2012-20 Resolução nº 4.034, de 15.02.13, publicada em 18.02.13.
5ª Revisão Extraordinária	22.02.13	22.02.13	R\$ 1,28452 - 0,422%	Exclusão do PER de obras executadas pelo DNIT Processo nº 50500.119600/2012-20 Resolução nº 4.034, de 15.02.13, publicada em 18.02.13.
6ª Revisão Extraordinária	17.06.13	22.02.14	R\$ 1,28338 -0,09%	Alteração da praça de pedágio P5. Processo nº: 50500.118711/2013-16 / 50500.113066/2013-29

3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

38. O Quadro 5 apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato apresentado ao usuário.

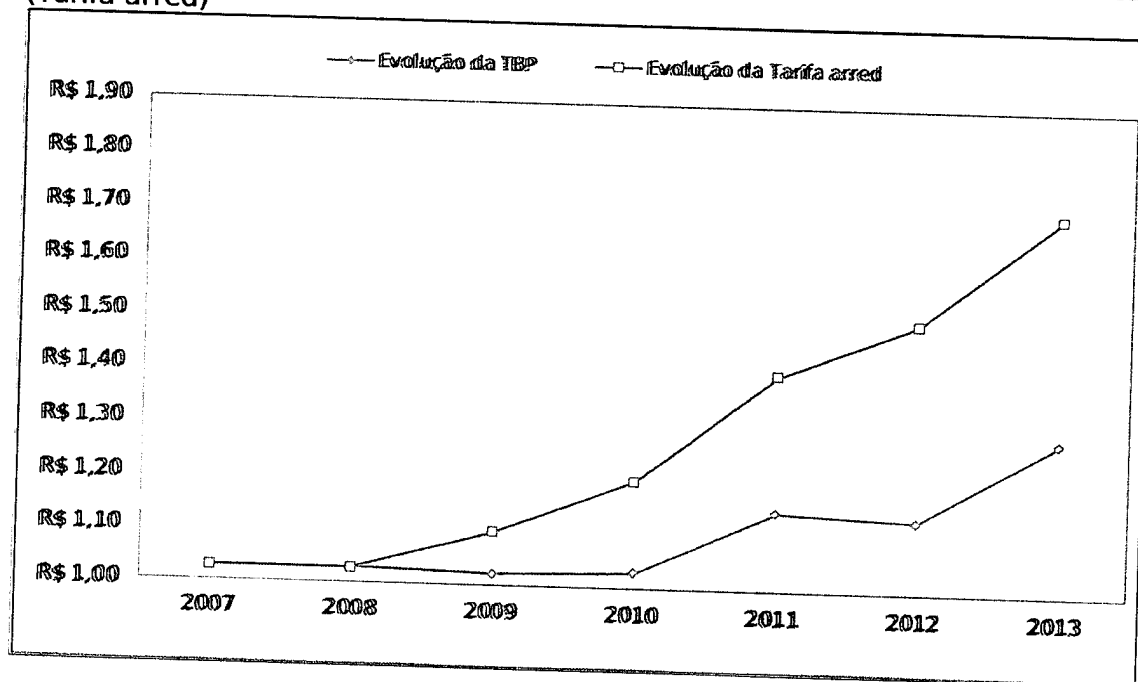
39. Ressalta-se que, em função da 6ª Revisão Extraordinária só ter efeitos financeiros na tarifa de pedágio cobrada ao usuário a partir de 22/02/2014, a revisão não está incluída no quadro abaixo.

Quadro 5: Histórico das tarifas cobradas – em R\$ preços correntes

Evento	Data	Valor P1 a P5	Variação %
Proposta de Tarifa	09.10.2007	1,028	-
Rev. Ordinária 1 / Reajuste 2009	22.02.2009	1,10	7,00
Rev. Extraordinária 1 / Rev. Ordinária 2 / Reajuste 2010	22.02.2010	1,20	9,09
Rev. Extraordinária 2 / Rev. Ordinária 3 / Reajuste 2011	22.02.2011	1,40	16,67
Rev. Extraordinária 3 / Rev. Ordinária 4 / Reajuste 2012	22.02.2012	1,50	7,14
Rev. Extraordinária 4 / Rev. Extraordinária 5 / Rev. Ordinária 5 / Reajuste 2013	22.02.2013	1,70	13,33

40. Os efeitos das revisões realizadas estão ilustrados no Gráfico 1, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual.

Gráfico 1: Evolução da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) x Tarifa Praticada (Tarifa arred)



41. 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.

42. Em 24/10/2013, por meio da Carta ALS/PLA/13050068-02 a Autopista Litoral Sul apresentou sua proposta de Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Concessão das Rodovias BR 116/376/PR e BR 101/SC, trecho Curitiba – Florianópolis, conforme disposto na Resolução ANTT nº 675/04.

43. Em 08/01/2014, por meio da carta ALS/PLA/13050068-03, a Autopista Litoral Sul se manifestou em relação ao ofício nº 1.867/2013/SUINF, de 11/12/2013 que apresentava, de forma preliminar, as ações efetuadas na 6ª revisão ordinária e 7ª revisão extraordinária.

4.1 Reajuste 2013

4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

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

"6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais – TBPI é de R\$ 1,028 (hum real e vinte e oito milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei nº 9.069/95.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa – IRT será calculado com base na variação do IPCA calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior à data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

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

Onde:

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

$IPCA_i$ – IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (jan).

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente."

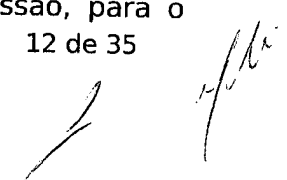
45. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu art. 4º trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário.

"Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos índices publicados."

4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT

46. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, o primeiro reajuste da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 22 de fevereiro de 2009.

47. Considerando o início da cobrança de pedágio em 22.02.2009 e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o



cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessário a apuração da variação do IPCA entre os meses de junho de 2007 e janeiro de 2014, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de janeiro de 2014 pelo número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,38).

48. Tendo em vista que o número índice do IPCA de janeiro de 2014 somente será divulgado ao final da primeira quinzena de fevereiro, e a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, art. 5º da Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, e no art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio de 2002 do Ministério da Fazenda, será adotado, para aquele mês, um número índice provisório, conforme preconiza a Resolução da ANTT em comento. As diferenças de receita entre a data de reajuste deste ano e do ano seguinte serão apuradas e consideradas para fins da próxima revisão ordinária.

49. Apresenta-se no Quadro 6 a projeção do número índice de janeiro de 2013, considerando os números-índice de outubro a dezembro de 2013.

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

Mês	IPCA
Out/13 (apurado)	3.760,30
Nov/13 (apurado)	3.780,61
Dez/13 (apurado)	3.815,39
Δ% out-nov/13	0,54%
Δ% nov-dez/13	0,92%
Δ% Média	0,73%
Jan/14 (projetado)	3.843,24

50. A partir dessa projeção e do número índice do IPCA de junho de 2007, apurou-se o valor do IRT provisório de 2013, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{3.843,24}{2.669,38} = 1,43975$$

51. Em relação ao IRT definitivo utilizado na revisão de 2013 (1,36116), a variação do IRT este ano foi de 5,77%, que é o percentual de reajuste a ser concedido na tarifa.

4.2 Revisão

52. O Contrato de Concessão estabelece no Capítulo VI, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

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

4.2.1 Dispositivos Contratuais Aplicáveis à Revisão da TBP

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

"6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

CONTRATO DE CONCESSÃO DE USO E EXPLOATAÇÃO DE BENS IMÓVEIS
DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES TERRESTRES

data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;

b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;

c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;

d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior à verba indenizatória prevista no PER;

e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;

f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados à Concessão.

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

6.42 Revisão Quinquenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT."

55. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 04.08.2004, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício fiscal anterior:

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:

- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;*
- b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;*
- c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;*

III – as repercussões no cronograma financeiro decorrentes de:

- a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;*
- b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.”*

4.3 6ª REVISÃO ORDINÁRIA

56. Para a realização da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA, foram consideradas as informações constantes das Notas Técnicas nº 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF que discriminam as inexecuções e reprogramações de investimentos e serviços constantes do Programa de Exploração da Rodovia – PER. Foram ainda consideradas as informações provenientes da GEFOR, por meio do memorando nº 462/2013/GEFOR/SUINF, a respeito da apuração de receitas alternativas pela concessionária, e, por fim, da GEROR, a respeito da aplicação de recursos para o desenvolvimento tecnológico na área de

engenharia rodoviária, expressas na Nota Técnica nº 076/2013/GEROR/SUINF.

57. As ações decorrentes da 6ª 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.
58. Vale ressaltar que no escopo da 6ª Revisão Ordinária, foi processada a alteração na Taxa Interna de Retorno – TIR do Fluxo de Caixa Marginal – FCM decorrente da publicação da Resolução ANTT nº 4.075/2013. Esta alteração está descrita entre os eventos da revisão ordinária no FCM.
59. 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 apurados e informados à ANTT pela concessionária, através do RETOFF (Relatório Técnico Operacional Físico Financeiro).
60. A alteração da Taxa Interna de Retorno – TIR do Fluxo de Caixa Marginal – FCM, aberto por ocasião da 6ª Revisão Extraordinária, também foi processada no escopo desta 6ª revisão ordinária em atendimento ao previsto no 1º termo aditivo contratual, conforme Nota Técnica nº 071/2013/GEROR/SUINF.
61. Informa-se que a Concessionária, baseando-se no Decreto Presidencial nº 6.957/2009, de 09/09/2009, solicita computar no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato o aumento do índice de contribuição previdenciária sobre os “Riscos Ambientais de Trabalho” em alguns dos itens do PER. São os itens relacionados à Administração, 14.1, e à Operação, 6. Conforme previsto no artigo 2º da Resolução nº 675/2004, inciso I, alínea c, nas revisões ordinárias serão considerados “criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária”. Em que pese a previsão de reequilíbrio supracitada, no caso de alteração de encargos decorrentes de disposições legais, esta SUINF entende que a alteração não deva ser considerada no fluxo de caixa, pois na proposta vencedora do leilão, apresentada pela concessionária, os custos administrativos não estão detalhados, de forma que não há como alterar o Índice de Contribuição Previdenciária, pois ele não está expresso. Futuramente, caso, a concessionária tenha interesse, deverá

apresentar os custos administrativos de forma detalhada, possibilitando à ANTT verificar a incidência de tal índice.

62. 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 4.122/2013, no valor de R\$ 1,28338 e vigente ao início desta revisão.

4.3.1 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL – FCO

63. Abaixo estão elencados os eventos da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA que foram processados no Fluxo de Caixa Original – FCO.

4.3.1.1 Correção do IRT provisório e Arredondamento

64. Evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e/ou da utilização do IRT provisório no ano anterior.

65. 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 aplicação do IRT provisório (quando for o caso) e da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2013.

66. Este ajuste implicou em uma variação da TBP de +0,18% (dezoito centésimo percentual positivo).

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

67. O contrato de concessão prevê a destinação anual, por parte da concessionária, de R\$ 642.400,00, a preços iniciais de junho de 2007, para pesquisas de desenvolvimento tecnológico na área de engenharia rodoviária.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

ANEXO 1 - Relatório de Gestão 2013
Relatório de Gestão 2013 - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Com base na Nota Técnica Nº 076/2013/GEROR/SUINF, de 10 de junho de 2013, foram aprovados gastos na totalidade do valor previsto em contrato (R\$ 642.400).

68. Como a concessionária comprovou ter aplicado a totalidade dos recursos obrigatórios, não houve reversão de valores à modicidade tarifária. Portanto, o evento não teve impacto na TBP.

4.3.1.3 Receitas Alternativas

69. Item de revisão ordinária regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14/2/2008, 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.

70. Assim, com base no Memorando nº 462/2013/GEFOR/SUINF que informa as receitas extraordinárias referentes ao 5º ano de concessão, foram feitos os lançamentos no FCO, aba "BASE", item 2.4.1. De acordo com o mesmo memorando, não houve custos diretamente associados às receitas alternativas.

71. Este evento resultou em variação da TBP de -0,005% (cinco milésimos percentuais negativos).

4.3.1.4 Inexecuções do PER e Reprogramações - Resolução 675, Art. 2º, inciso III

72. A Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV encaminhou as Notas Técnicas nº 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF por meio das quais analisa 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. As inexecuções apuradas foram lançadas na planilha "BASE", para cada item correspondente.

QUADRO 7 – Impacto na TBP de Itens de Inexecução no PER e Reprogramação

	Item PER	Var. %
1.2.5.3	Passivo ambiental incorporado no PER	-0,077%
5.1.4	Melhoria de Acessos Existentes – 18 acessos	-0,001%
5.1.7	Elevação da Ponte Sobre o Rio Camburiú, 1 no entroncamento com a PR-281 - km 647, e 2 a definir	-0,033%
5.1.8	Contorno de Florianópolis: Trevo de Interseção c/ a SC 408; Trevo de Interseção c/ a SC 407; 2 Trevos na Interseção c/ Vias Locais	-0,019%
5.1.9	Complementação PR-09-Estrada da Graciosa - km 73,3; 4 Adicionais a serem definidos	-0,046%
5.1.10.1	BR-101/SC: Santo Amaro da Imperatriz - km 218,5; Contorno de Florianópolis: 2 Trevos nas Interseções c/ BR-101/SC; Interseção c/ a BR-282/SC	-0,039%
5.1.11.1	7 unidades, sendo 4 unidades no Contorno de Florianópolis, 1 unid. no km 619 (Bairro Barro Preto) da BR-376/PR e 2 unidades a definir	-0,064%
5.1.12	Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Viaduto - Contorno Florianópolis: 12 unidades;	-0,116%
5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,083%
5.3	Complementação de Obras do DNIT, de acordo com o PER	-0,072%
16.1 (6.3.1.1)	Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista	0,003%
6.3.1.5	Sistema de Detecção de Altura	-0,001%
6.3.1.6.B	Inspeção de Tráfego (Veículos)	0,004%
6.3.1.6.C	Inspeção de Tráfego (Equipamentos)	0,0003%
6.3.2.5	Sistema de Detecção de Altura	-0,001%
6.3.3.1.8	Sistema de Controle de Velocidade	-0,421%
6.6.1.2.C	Call boxes (Equipamentos)	-0,020%
6.6.1.3.B	Estação Repetidora e Torre Metálica	0,00005%
6.6.1.3.C	Estação Central e Estação Fixa de Radiofonia	0,00004%
6.6.1.3.D	Estação Móvel, Estação Portátil e Sistema "NO BREAK"	0,001%
6.6.1.4	Telefonia Operacional	0,0002%
5.1.2	Contorno de Florianópolis - Pista Dupla	-0,517%
5.1.3.1	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,023%
5.1.3.2	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,011%
5.1.3.3	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,001%
5.1.3.4	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,131%
5.2.2.1	Execução de Terceiras Faixas – 15 km	-0,035%
5.2.2.2	Execução de Terceiras Faixas – 15 km	-0,035%
6.7.2.1.B	Sistemas de Atendimento Emergencial	-0,002%
6.7.2.1.C	Sistemas de Atendimento Emergencial	-0,002%
6.7.2.1.D	Sistemas de Atendimento Emergencial	-0,002%
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	-0,381%



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Relatório de Avaliação Econômica do Projeto
de Implantação e Operação da Rodovia

11.1	Verba para Aparelhamento da PRF	-0,001%
	SUBTOTAL	-2,125%

73.O efeito das inexecuções apontadas pela GEINV e lançadas no FCO, foi de - 2,125% (dois inteiros e cento e vinte e cinco milésimos percentuais) sobre a TBP.

4.3.2 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL

74.Passa-se agora ao exame das alterações promovidas nos Fluxos de Caixa Marginais – FCMs.

4.3.2.1 Correção do Volume de Tráfego e da Taxa Interna de Retorno – TIR do FCM, conforme Resolução nº 3.651/11;

75.Em atendimento ao que dispõe a resolução nº 3.651/11 no que diz respeito aos valores de tráfego e à taxa interna de retorno a ser praticada nos fluxos de caixa marginais, no escopo da 6ª Revisão Ordinária foram promovidas as alterações previstas para ambos.

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

77.A publicação da Resolução ANTT nº 4.075/13 disciplinou a forma de cálculo da Taxa WACC a ser considerada no FCM de cada concessão e permitiu a aplicação do que era previsto na Resolução 3.651/11. A Nota Técnica nº 039/GEROR/2013, Anexo V da Resolução 4.075/13, dispõe que o WACC é função do “Estágio de Maturação” da concessão, que, por sua vez, leva em consideração o volume dos investimentos e o percentual de execução de investimentos previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

78.O critério de enquadramento conforme o estágio da concessão é apresentado no quadro 08 a seguir:

Quadro 8: Critério de enquadramento conforme o estágio da concessão

Percentual de execução de investimentos previstos no PER		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
até 50%	entre 50 e 80%	acima de 80%

Fonte: Nota Técnica nº 039/GEROR/2013 (Anexo V da Resolução 4.075/13)

79.O WACC para cada estágio de maturação é apresentado no Quadro 09 a seguir:

Quadro 9: WACC para cada estágio da concessão

Custo Médio Ponderado de Capital – WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
6,57%	7,17%	8,01%

Fonte: Nota Técnica nº 039/GEROR/2013 (Anexo V da Resolução 4.075/13)

80. Para obter o percentual de execução de que trata o Quadro 8, deverão ser analisados os investimentos previstos no PER e a apuração das inexecuções dos mesmos. Desta forma, o percentual de investimentos executados no PER a ser considerado será baseado no valor apurado na Revisão Tarifária imediatamente anterior àquela em que se propõe a inclusão de investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal. Conforme a equação a seguir:

$$\%_{\text{execução}} = \left(\frac{\text{Inv}_{\text{Realizado}}}{\text{Inv}_{\text{PER}} + \text{Inv}_{\text{novo}}} \right) \times 100$$

Onde:

$\text{Inv}_{\text{Realizado}}$ - Montante dos investimentos realizados, até a Revisão Tarifária imediatamente anterior àquela em que se propõe a inclusão de investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal;

Inv_{PER} - Montante Total aprovado no Programa de Exploração, até a Revisão Tarifária imediatamente anterior àquela em que se propõe a inclusão de investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal;

Inv_{novo} - Montante de Novos Investimentos a serem inseridos no Programa de Exploração através do Fluxo de Caixa Marginal na Revisão Tarifária em curso.

81. A Nota Técnica nº 039/GEROR/2013, Anexo V da Resolução 4.075/13, também dispõe que para a inserção de investimentos de até R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, deve-se adotar uma Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,01%.

4.3.2.2 Enquadramento do FCM criado em 2012, por ocasião da 4ª Revisão

Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária (FCM 1).

82. Para se definir a TIR do Fluxo de Caixa Marginal aberto em 2012, faz-se necessário definir o Estágio de Maturação da concessão no momento da abertura do fluxo, o que é apresentado em seguida.

Quadro 10: Cálculo do percentual de execução de investimentos

Parâmetros da fórmula	Comentário	Fonte	Valor extraído do Fluxo de Caixa
Inv _{Realizado}	Investimento realizado até o ano concessão 3	FCO da 4ª RE, aba "Base"	R\$ 279.080.915,69
Inv _{PER}	Investimento total previsto no PER	FCO da 4ª RE, aba "Base"	R\$ 1.503.377.067,63
Inv _{novo}	Investimento novo, inserido no FCM	FCM da 4ª RE, aba "Simulador"	R\$ 20.481.044,50
% _{execução}	-	-	18,31%

83. Com um percentual de execução de 18,31%, conclui-se que a concessionária encontrava-se no 1º estágio (cf. Quadro 08), quando da 3ª Revisão Extraordinária, realizada em 2012. Devendo, portanto, ser considerada uma TIR de 6,57% (cf. Quadro 9) para o FCM 1.

4.3.2.3 Enquadramento do FCM criado em 2012, por ocasião da 4ª Revisão Extraordinária (FCM 2).

84. Apesar do enquadramento da concessionária em função dos níveis de investimentos realizados, os eventos integrantes da 4ª Revisão Extraordinária, por previsão do 1º Termo Aditivo ao contrato, terão a TIR do FCM igual a 7,17%.

4.3.2.4 Enquadramento do FCM criado em 2013, por ocasião da 6ª Revisão Extraordinária (FCM 2).

85. Vale destacar o que diz o parágrafo 47 da Nota Técnica nº 071/2013/GEROR/SUINF, de 10/06/2013, que trata da 6ª Revisão Extraordinária, ao tratar dos valores de TIR e do fluxo de tráfego utilizados no Fluxo de Caixa Marginal aberto naquela revisão:

“47. Apesar de ter sido publicada a Resolução nº 4.075, de 03.04.2013, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto, ressalta-se que os cálculos referentes ao Fluxo de Caixa Marginal foram mantidos com os valores do Fluxo de Caixa Original, no que tange ao tráfego e à taxa interna de retorno – TIR (conforme aprovado na 4ª Revisão Extraordinária). De acordo com o artigo 5º da Resolução 3.651, que trata da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, os dados lançados deverão ser revistos quando da revisão ordinária; desta forma, na ocasião da próxima revisão ordinária o tráfego projetado será substituído pelo tráfego real, bem como a TIR, que será substituída por 7,17%, conforme consta no 1º Termo Aditivo ao contrato.”

86. Portanto, em obediência ao 1º Termo Aditivo do contrato foi processada a alteração da Taxa Interna de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal (FCM 2) para 7,17%.

4.3.2.5 Enquadramento do FCM criado em 2014, por ocasião da 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária (FCM 3).

87. Os novos investimentos informados pela GEINV nas notas técnicas nº 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF somam R\$ 1.503.518,90, a preços iniciais, que convertidos a preços de abril de 2011 totalizam R\$ 1.858.189,58.

88. Conforme preconiza a Nota Técnica nº 039/GEROR/2013, Anexo V da Resolução 4.075/13, para a inserção de investimentos de até R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, dever-se-á adotar uma Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,01%.

89. Portanto, a TIR considerada no FCM 3 aberto na presente revisão foi de 8,01%.

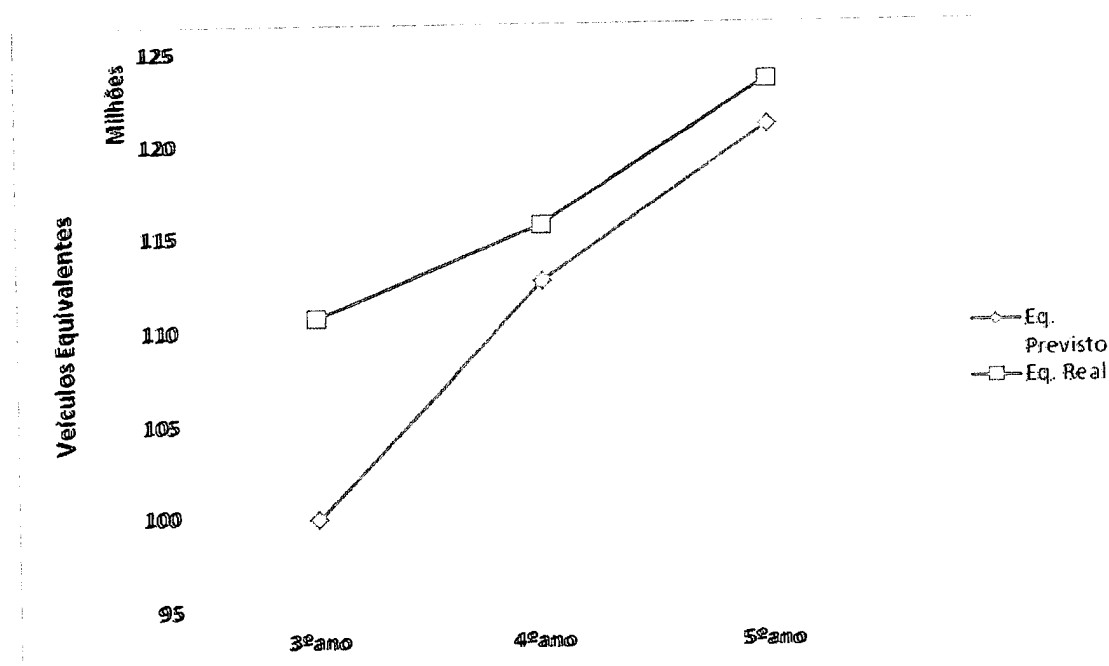
4.3.2.6 Correção dos Valores referentes aos Fluxos de Tráfego:

90. Já 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 os valores de tráfego da proposta pelos valores de tráfego reais apurados pela concessionária, e informados à ANTT por meio do RETOFF.

91. 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. Após análise dos dados de tráfego, projetados e reais, referente aos últimos 03 anos (2010-2012) constatou-se que embora haja divergências entre os valores absolutos de cada uma das séries, as taxas de crescimento são semelhantes. Informa-se que não foram considerados os valores de tráfego do ano 2 em função da série de dados daquele ano ser incompleta, pois as praças de pedágio ainda estavam em processo de instalação e início de operação.

92. Ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

Gráfico 2 – Tráfego Real x Tráfego de Proposta – em Veículos Equivalentes



FCM 2		
6.7.2.1.B	Sistemas de Atendimento Emergencial	-0,001%
FCM 2		
6.7.2.1.C	Sistemas de Atendimento Emergencial	-0,003%
FCM 2		
SUBTOTAL		-0,104%

98.O impacto conjunto das inexecuções e/ou reprogramações que fizeram parte do escopo da 6ª Revisão Ordinária e foram processadas nos FCM 1 e FCM 2 foi de -0,104% (cento e quatro milésimos percentuais negativos).

4.2.3 EFEITOS FINAIS DA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA

99.Considerados todos os eventos da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA, lançados tanto no FCO quanto nos FCM 1 e FCM 2, bem como seus efeitos, chega-se à alteração da TBP de R\$ 1,28338 para R\$ 1,28265, implicando, portanto, em variação de -0,06% (seis centésimos percentuais negativos) da TBP vigente.

100. O quadro 12 demonstra os impactos dos principais itens da revisão e por tipo de fluxo de caixa.

QUADRO 12 - RESUMO DA 6ª REVISÃO ORDINÁRIA

	FLUXO DE CAIXA	ITEM DE REVISÃO	IMPACTO NA TBP
6ª RO	FC ORIGINAL	Substituição do IRT provisório e Arredondamento	0,180%
		Receitas Alternativas	-0,005%
		Aplicação dos Recursos Destinados ao Desenvolvimento Tecnológico na Área de Engenharia Rodoviária (RDT)	0,000%
		Inexecuções do PER e Reprogramações	-2,125%
		SUBTOTAL RO / FCO	-1,95%
	FC MARGINAL 1	Correção dos volumes de tráfego de proposta pelo tráfego real	+0,400%
		Alteração da TIR do FCM para 6,57%	-0,076%
		Correção das distorções decorrentes da utilização do IRT provisório e do arredondamento de tarifas.	+0,017%
		Inexecuções do PER e Reprogramações	-0,095%
		SUBTOTAL RO / FCM 1	+0,246%

93.As alterações decorrentes da correção das TIR e dos valores de tráfego foram realizadas nas abas "BASE" e "TRÁFEGO REAL", respectivamente, dos FCM 1 e FCM 2. O impacto das alterações no FCM1 foi de +0,324% e no FCM2 foi de +1,657%. Por fim, o impacto conjunto proveniente das alterações foi de +1,981% (Um inteiro e novecentos e oitenta e um milésimos percentuais positivos) sobre a TBP vigente.

4.3.2.7 Correção das distorções decorrentes da utilização do IRT provisório e do arredondamento de tarifas nos FCM 1 e FCM 2

94.Evento que visa compensar as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e/ou da utilização do IRT provisório no ano anterior.

95.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 2013.

96.O impacto da correção no FCM1 foi de +0,017% (dezessete milésimos percentuais positivos). No FCM2 fez-se desnecessária a correção uma vez que os resultados dos lançamentos nele realizados devem tomar efeitos financeiros apenas em fevereiro de 2014.

4.3.2.8 Inexecuções do PER - Resolução 675, Art. 2º, inciso III

97.As inexecuções referentes aos itens elencados na tabela abaixo foram processadas nos fluxos de caixa marginais (FCM 1 e/ou FCM 2). Os respectivos impactos na TBP estão destacados na tabela.

QUADRO 11 – Impacto na TBP de Inexecuções do PER

Item PER	Itens revisados pela GEINV (inexecuções)	Var. %
6.1.1.3 FCM 1	Implantação das Edificações - Posto da PRF	-0,013%
6.5.1.1 FCM 1	Balança Fixa	-0,076%
6.5.2.1 FCM 1	Balança Fixa	-0,006%
6.3.3.1.6	Sistema de Inspeção de Tráfego	-0,005%

FC MARGINAL 2	Correção dos volumes de tráfego de proposta pelo tráfego real	+1,984%
	Alteração da TIR do FCM para 7,17%	-0,327%
	Inexecuções do PER e Reprogramações	-0,009%
	SUBTOTAL RO / FCM 2	+1,648
TOTAL DA 24ª REVISÃO ORDINÁRIA (FCO + FCM)		-0,057%

4.3.3 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

101. Assim como foi feito na revisão ordinária, a 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA também utilizou tanto o Fluxo de Caixa Original - FCO, quanto os Fluxos de Caixa Marginais – FCM 1, FCM 2 e FCM 3 para o restabelecimento do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Os eventos inseridos em cada um deles, bem como seus efeitos, estão demonstrados abaixo. As alterações no PER baseiam-se nas informações contidas nas Notas Técnicas 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF.

102. Convém destacar que nas notas técnicas citadas acima, a GEINV apontou a incorporação de novos investimentos ao PER, bem como reprogramações de investimentos em função do Termo de ajustamento de Conduta (TAC) firmado entre a ANTT e a Autopista Litoral Sul S.A. Os impactos decorrentes das inclusões e reprogramações do TAC foram calculados de forma separada, embora ambos integrem a 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA.

103. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos na TBP apresentados a seguir - sempre em relação à última TBP aprovada, de R\$ 1,28338.

4.2.3.1 EVENTOS CONTEMPLADOS NO FLUXO DE CAIXA ORIGINAL - ALTERAÇÕES NO PER

104. A tabela a seguir apresenta os itens de revisão extraordinária considerados no Fluxo de Caixa Original, assim como a variação resultante na TBP:

QUADRO 13 – Impacto na TBP de Itens de Reprogramações no PER

Item PER	Itens revisados pela GEINV	Var. %
5.1.6	Implantação de trevo em nível, com alças	-0,591%
5.3	Complementação de Obras do DNIT, de acordo com o PER	0,002%
6.3.3.1.8	Sistema de Controle de Velocidade	-0,217%
	SUBTOTAL	-0,807%

105. Os eventos elencados acima foram tratados no Fluxo de Caixa Original, na aba "BASE", nas respectivas linhas correspondentes a cada um dos itens do PER em questão.

4.2.3.2. EVENTOS INSERIDOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL - ALTERAÇÕES NO PER

106. Nas notas técnicas 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF também foi informado a inclusão de novos itens e/ou acréscimos de valores no Programa de Exploração da Rodovia – PER. O quadro 14 apresenta as inclusões solicitadas e seus respectivos impactos na TBP vigente.

QUADRO 14 – Impacto na TBP de Novas Inclusões no PER

Item PER	Itens revisados pela GEINV	Var. %
6.1.1.3 (FCM 1)	Implantação das Edificações - Posto da PRF - acréscimo no valor	0,074%
6.3.1.2 (FCM 1)	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis	0,021%
13.1 (FCM 1)	Cadastro	0,000%
1.2 (FCM 2)	Recuperação da Rodovia	0,090%
3 (FCM 2)	Monitoração da Rodovia	0,003%
6.1.4.2 (FCM 2)	Conservação do CCO	0,003%
6.3.3.2.1 (FCM 2)	Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista	0,0002%
6.3.3.2.2 (FCM 2)	Conservação – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis	0,009%
6.3.2.2 (FCM 3)	Reposição – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis	0,031%
5.1.21	Alteração sinalização	0,0005%

(FCM 3)		
	SUBTOTAL	+0,231%

4.2.3.3 REPROGRAMAÇÃO REFERENTE AO TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA - TAC

107. A GEINV propõe, nas Notas Técnicas 043/2013/GEINV/SUINF e 002/2014/GEINV/SUINF, a reprogramação dos itens em razão do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC). As reprogramações foram feitas tanto no Fluxo de Caixa Original (FCO), quanto nos Fluxos de Caixa Marginal, o quadro abaixo apresenta cada um deles e os respectivos impactos na TBP.

QUADRO 15 – Impacto na TBP das Reprogramações do TAC

Fluxo de Caixa	Item PER	Itens revisados pela GEINV	Var. %
FCO	5.1.3.1	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,008%
	5.1.3.2	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,006%
	5.1.3.4	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-0,044%
	5.1.7	Implantação de Trevos em desnível c/ alças	-0,032%
	5.1.9	Implantação de Trevos em desnível c/ alças	-0,017%
	5.1.12	Implantação de Passagens em Desnível Inferior	-0,030%
	5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-0,007%
	5.2.2.1	Execução de Terceiras Faixas	-0,006%
	5.2.2.2	Execução de Terceiras Faixas	-0,006%
FCM2	6.3.1.4	Sistema de Sensoriamento Meteorológico	0,000%
	6.1.1.3	Implantação das edificações – Posto PRF	-0,004%
	6.3.1.7	Sistema de CFTV	+0,002%
	6.4.1	Implantação de Edificação – Nova P5	-0,039%
	6.6.1.2.B	Call Boxes – Obras Cíveis	+0,004%
SUBTOTAL DO TAC			-0,19%

108. Portanto, conforme demonstrado acima, o impacto das reprogramações dos itens PER em função do Termo de Ajustamento de Conduta – TAC firmado entre a concessionária e a ANTT foi de -0,19% (dezenove centésimos percentuais negativos) em relação à TBP vigente.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO Nº 1.282/2018
DO CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

4.3.3 EFEITOS FINAIS DA 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

109. O resultado consolidado das alterações no PER, inseridas tanto no FCO quanto nos FCMS, classificadas como 7ª Revisão Extraordinária reduz a TBP de R\$ 1,28265 para R\$ 1,27278, com variação percentual negativa de -0,77% (setenta e sete centésimos percentuais negativos) em relação à TBP decorrente da 6ª RO.

4.4 EFEITOS FINAIS DAS REVISÕES

110. O efeito final de todos os itens da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA altera a TBP vigente de R\$ 1,28338, resultante da 6ª revisão extraordinária, para R\$ 1,28265, representando, portanto, decréscimo de -0,06% (seis centésimos percentuais negativos).

111. A 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, em função de inclusões ao PER, altera a TBP resultante da 6ª revisão ordinária de R\$ 1,28265 para R\$ 1,27526, representando decréscimo de -0,58% (cinquenta e oito centésimos percentuais negativos). Já o efeito das reprogramações derivadas do Termo de Ajustamento de Conduta – TAC reduz a TBP de 1,27526 para 1,27278, representando redução de -0,19% (dezenove centésimos percentuais negativos). Assim, o efeito final de todos os itens da 7ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 6ª revisão ordinária de R\$ 1,28265 para 1,27278, representando redução de -0,77% (setenta e sete centésimos percentuais negativos).

112. O efeito combinado da 6ª REVISÃO ORDINÁRIA e da 7ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA reduza TBP vigente em -0,83% (oitenta e três centésimos percentuais negativos), alterando-a de **R\$ 1,28338 para R\$ 1,27278**.



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

PROPOSTA DE CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE EXPLOATAÇÃO E MANUTENÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE RODOVIAS E
CONDIÇÕES GERAIS DE CONTRATO DE EXPLOATAÇÃO DE RODOVIAS

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Multiplicador da Tarifa	... serem Praticados
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla.	2	2,0	3,60
3	Automóvel com semirreboque, caminhonete com semirreboque.	2	1,5	2,70
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus.	3	3,0	5,40
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	4	4,0	7,20
6	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	2,0	3,60
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	5	5,0	9,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semirreboque	6	6,0	10,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto.	2	0,5	0,90

6 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA DA CONCESSIONÁRIA

116. A Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR encaminhou por meio do Memorando 462/2013/GEFOR/SUINF, o Relatório Consolidado de Fiscalização 2013, no qual não constam irregularidades por parte da Concessionária Autopista Litoral Sul S.A. inclusive em relação às obrigações relativas aos seguros e garantias de execução do contrato.

117. A Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV encaminhou o Memorando nº 1902/2013/GEINV/SUINF, por meio do qual informa que não existe óbice para a aprovação do Reajuste.

118. A Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – GEROR, por meio da Nota Técnica nº 076/2013/GEROR/SUINF, aprova a prestação de

contas dos Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT) da Concessionária referente ao ano de 2012.

7 CONCLUSÃO

119. Conforme exposto, a presente análise trata do reajuste anual, da 6ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão celebrado com a Autopista Litoral Sul S.A.
120. O efeito combinado de todos os itens acima apontados, tanto na 6ª revisão ordinária, quanto na 7ª revisão extraordinária, altera a TBP, com vigência a partir de 22 de fevereiro de 2014, no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 1,28338 para R\$ 1,27278, correspondendo a uma variação percentual negativa de -0,83% (oitenta e três centésimos percentuais negativos).
121. O processo de reajuste indicou o percentual de 5,77% (cinco inteiros e setenta e sete centésimos por cento), correspondente à variação do índice de preços ao consumidor amplo – IPCA, no período de janeiro de 2014 e janeiro de 2013.
122. O efeito conjugado das revisões e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, antes da aplicação do critério de aproximação, resulta na TBP reajustada de R\$ 1,83248 representando em acréscimo de +4,98% (quatro inteiros e noventa e oito centésimos percentuais positivos).
123. Após a aplicação dos critérios de arredondamento, a tarifa de pedágio foi majorada em 5,88% (cinco inteiros e oitenta e oito centésimos percentuais positivos), sendo alterada para R\$ 1,80 (Um real e oitenta centavos).



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Assessoria de Planejamento e Desenvolvimento
Rua da Assembleia, 100 - Centro - São Paulo - SP - 05001-900

124. 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 6ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão referente ao edital nº 003/2007, com vigência a partir de 22 de fevereiro de 2014.