

NOTA TÉCNICA Nº 227 /GEROR/SUINF/2014

Brasília, 27 de agosto de 2014.

Processos nº: 50500.117921/2014-51 / 50500.114826/2014-04

Assunto: 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão das Rodovias BR 116/324/BA e BA 526/528, explorado pela VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A


Interessada: VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A

1 Objeto

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise da 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em razão da revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER para a operação dos controladores de velocidade.

2. A referida Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento ao disposto no despacho da Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - GEINV datado de 19/08/2014, fl. 33 do processo nº 50500.114826/2014-04.

3. A 5ª Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento ao disposto nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e 4.075/2013, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente no contrato de concessão celebrado entre a União e a VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do PER.

4. Observa-se que os efeitos financeiros da 5ª Revisão Extraordinária se darão em 07.12.2014, data do reajuste anual da TBP. 

2 Justificativa

5. 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.
6. A imediata operação dos controladores é necessária tendo em vista que visa aumentar a segurança dos usuários das rodovias federais concedidas, principalmente nos pontos críticos com alto índice de acidentes.
7. Ressalta-se que os radares já foram implantados e estão autorizados a operar em caráter educativo (operação branca), sendo necessária a aprovação desta Revisão extraordinária para efetivar a operação destes e conseqüentemente para que os infratores de excesso de velocidade sejam notificados.

3 Histórico

3.1 Reajuste

8. O primeiro reajuste coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 no dia 07.12.2010, e implicou em um aumento 25,36% sobre a TBP a partir de 07.12.2010, autorizado pela Resolução ANTT nº 3.608, de 01.12.2010, publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 03.12.2010, com base no IRT definitivo no valor de 1,25363, correspondente à variação entre o número índice do IPCA de outubro de 2010 ($IPCA_i$) e o número índice do IPCA de outubro ($IPCA_0$) de 2005.
9. Mediante o critério contratual os próximos reajustes anuais serão realizados, sempre, no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.
10. O Quadro 1 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária. *JL*

Quadro 1: Evolução do IRT

Ano	IRT Definitivo	Variação %
2010	1,25363	25,36
2011	1,34101	6,97
2012	1,41410	5,45
2013	1,49664	5,84

3.2 Revisões

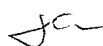
11. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas, em 2010, uma revisão extraordinária, em 2011 uma revisão ordinária e uma revisão extraordinária, e em 2012 uma revisão ordinária e uma revisão extraordinária.

12. A primeira revisão extraordinária da tarifa, autorizada por meio da Resolução ANTT nº 3.608, de 01.12.2010, alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,212 (tarifa vencedora do leilão) para R\$ 2,21011.

13. A primeira revisão extraordinária e o reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada de R\$ 2,80 para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, e de R\$ 1,60, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P1 e P2, aplicando a regra de aproximação contratual.

14. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de 07 de dezembro de 2010 sofreu um incremento de 26,58%, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7 e um incremento de 26,90%, para a categoria de veículo 1 nas praças de pedágio P1 e P2, em relação à Tarifa vencedora do Leilão (preços de dezembro de 2005).

15. Em 12.12.11 foi publicada a Resolução nº 3.746, de 07.12.11, que autorizou a 1ª Revisão Ordinária, a 2ª Revisão Extraordinária, o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio e a aplicação do desconto de reequilíbrio, entretanto tendo em vista a necessidade de divulgação aos usuários as novas tarifas só foram praticadas a partir de 14.12.2011.

16. A primeira revisão ordinária alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,21011 para R\$2,21010.
17. A segunda revisão extraordinária alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,21010 para R\$ 2,33305.
18. Após a aplicação do desconto de reequilíbrio de 3,29%, a Tarifa Básica de Pedágio válida para o período de 12 de dezembro de 2011 até 06 de dezembro de 2012, foi igual a R\$ 2,25629.
19. A primeira revisão ordinária, segunda revisão extraordinária, aplicação do desconto de reequilíbrio e o reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada de R\$ 3,00 para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, e de R\$ 1,70, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P1 e P2, aplicando a regra de aproximação contratual.
20. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de 14 de dezembro de 2011 sofreu um incremento de 7,14%, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7 e um incremento de 6,25%, para a categoria de veículo 1 nas praças de pedágio P1 e P2, em relação à Tarifa praticada no ano anterior.
21. Em 30.11.12 foi publicada a Resolução nº 3.941/12, de 28.11.12, que autorizou a 2ª Revisão Ordinária, a 3ª Revisão Extraordinária, o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio e a aplicação do desconto de reequilíbrio, sendo assim as novas tarifas foram praticadas a partir de 07.12.2012.
22. A segunda revisão ordinária alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,33305 para R\$2,33301.
23. A terceira revisão extraordinária alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,33301 para R\$ 2,29675.
24. Após a aplicação do desconto de reequilíbrio de 3,49%, a Tarifa Básica de Pedágio válida para o período de 07 de dezembro de 2012 até 06 de dezembro de 2013, foi igual a R\$ 2,21659. 

25. A segunda revisão ordinária, terceira revisão extraordinária, aplicação do desconto de reequilíbrio e o reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada de R\$ 3,10 para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, e de R\$ 1,80, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P1 e P2, aplicando a regra de aproximação contratual.

26. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de 07 de dezembro de 2012 sofreu um incremento de 3,33%, para a categoria de veículo 1, nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7 e um incremento de 5,88% para a categoria de veículo 1 nas praças de pedágio P1 e P2, em relação à Tarifa praticada no ano anterior.

27. O Quadro 2 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma dessas revisões:

Quadro 2: Cronologia e Objeto das revisões

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	20.10.2009	-	R\$ 2,212	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	07.12.2010	07.12.2010	R\$ 2,21011 -0,085%	Alteração de alíquotas de ISSQN. Correção relativa ao arredondamento das Tarifas de P1 e P2. Processo nº 50500.0018825/2010-06 Resolução nº 3.608/10 de 01.12.2010
1ª Revisão Ordinária	12.12.2011	14.12.2011	R\$ 2,21010 -0,0003%	Receitas extraordinárias Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
2ª Revisão Extraordinária	12.12.2011	14.12.2011	R\$ 2,33305 +5,56%	Alteração de alíquotas de ISSQN. Inexecuções e Antecipação no PER do 2º para o 1º ano Alterações/Inclusão de valores em itens de ITS Inclusão de iluminação e barreiras fixas na BR-324 Conclusão de obra do DNIT (viaduto de Simões Filho) Inserção de Investimentos e Custos Operacionais nas BAs-526/528 Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
Aplicação do desconto de reequilíbrio	12.12.2011	14.12.2011	2,25629 -3,29%	Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
2ª Revisão Ordinária	07/12/2012	07/12/2012	2,33301 -0,002%	Reversão das receitas extraordinárias auferidas, Processo nº 8350500.094853/2012-83

3ª Revisão Extraordinária	07/12/2012	07/12/2012	2,29675 -1,56%	Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012 Atraso na concessão do reajuste do ano anterior e inexecuções no 2º ano de concessão Processo nº 8350500.094853/2012-83 Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012
Aplicação do desconto de reequilíbrio	07/12/2012	07/12/2012	2,21659 -3,49%	Processo nº 8350500.094853/2012-83 Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012
3ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária	07/12/2013	07/12/2013	2,16959 -2,12%	Reversão das receitas extraordinárias auferidas, Inexecuções do PER, Reprogramação do PER (Termo de Ajuste de Conduta – TAC). Processo nº 50500.156088/2013-83 Resolução nº 4.203/13 de 03/12/2013

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

28. O Quadro 3 apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões, aplicação de desconto de reequilíbrio, reajuste e aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato apresentado ao usuário.

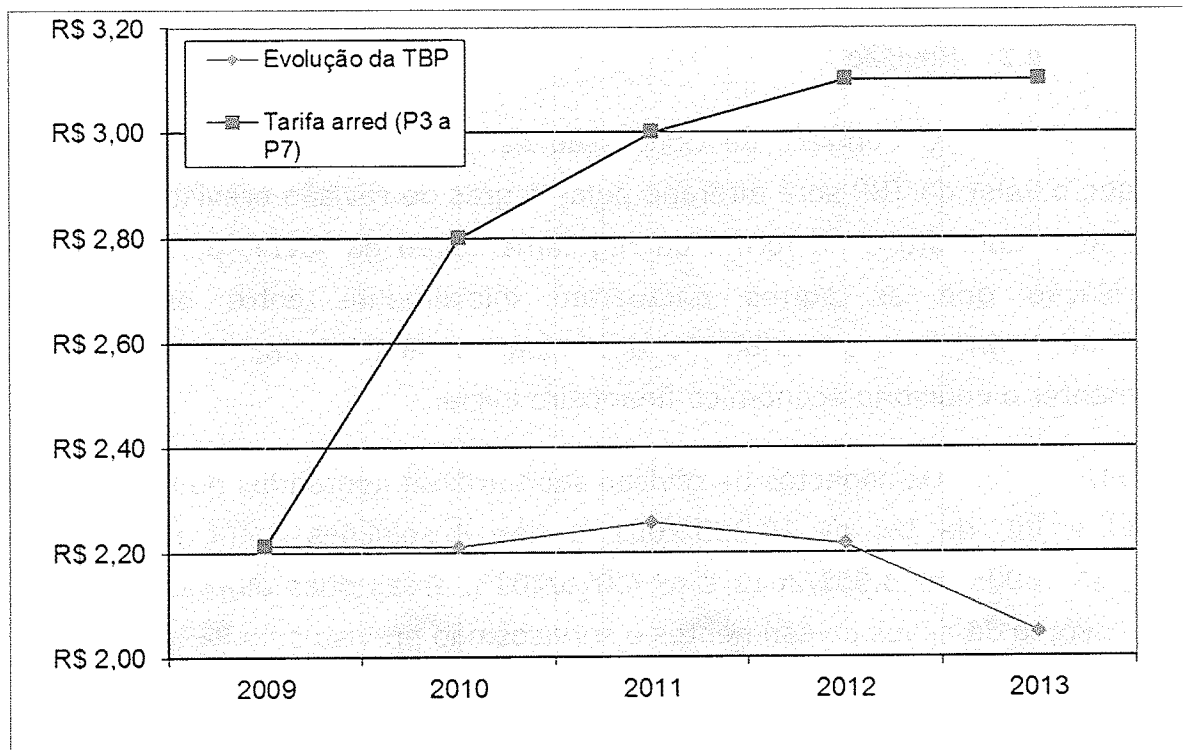
Quadro 3: Evolução da tarifa cobrada ao usuário

Tarifas cobradas nas diversas praças em R\$ correntes					
Evento	Data	Valor P1 e P2	Variação %	Valor P3 a P7	Variação %
Proposta de Tarifa	20/10/2009	1,26084	-	2,212	-
1ª Rev. Extraordinária Reajuste 2010	07/12/2010	R\$ 1,60	26,90	R\$ 2,80	26,58
1ª Rev. Ordinária, 2ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2011	14/12/2011	R\$ 1,70	6,25	R\$ 3,00	7,14
2ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2012	07/12/2012	1,80	5,88	3,10	3,33
3ª Rev. Ordinária 4ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2013	07/12/2013	1,70	-5,56	3,10	0,00



29. Os efeitos das revisões realizadas e da aplicação do desconto de reequilíbrio estão ilustrados no gráfico seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual nas praças P3 a P7.

Gráfico 1: Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada



4 Análise

30. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, bem como um breve histórico sobre a problemática para a operação dos controladores de velocidade, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.

4.1 Reajuste

31. De acordo com a cláusula 16.3.2 do contrato de concessão, a Tarifa Básica de Pedágio será reajustada, a cada ano, na data de início da cobrança de pedágio (07.12).

Ja

32. Como esta 5ª Revisão Extraordinária terá seus efeitos financeiros a partir da data da próxima revisão ordinária, 07.12.2014, data contratual para o próximo reajuste; entendemos desnecessário proceder nesta Nota Técnica à análise do reajuste.

4.2 Revisão

33. O Contrato de Concessão estabelece na Cláusula 16, 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.

34. 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.

35. Visando calcular os efeitos da inclusão nos Contratos de Concessões objeto do Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, dos procedimentos estabelecidos no 3º Termo Aditivo ao mencionado Convênio, foi considerada a proposta de Revisão Extraordinária apresentada por meio da Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF, de 18.08.2014.

4.2.1 Dispositivos Contratuais Aplicáveis à Revisão da TBP

36. Vale transcrever o que dispõe o Cláusula 16 do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária.

“16.2.3 A diferença de arrecadação proveniente do arredondamento aplicado à Tarifa de Pedágio, para mais ou para menos, não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

(...)

16.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 16.1.7.

16.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

16.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada anualmente, para cada categoria de veículo, pelas seguintes fórmulas:

(i) Nas praças P1 e P2:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{Multiplicador da Tarifa} \times 0,57 \times \text{IRT}$$

(ii) Nas praças P3, P4, P5, P6 e P7:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{Multiplicador da Tarifa} \times \text{IRT}$$

Sendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser aquele resultante das revisões estabelecidas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, com a dedução do Desconto de Reequilíbrio para o respectivo ano nos termos da subcláusula 20.6.

16.3.4 A Tarifa 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:

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

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

16.3.5 O valor da Tarifa de Pedágio será autorizado mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

16.3.6 A partir do 5º dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

(...)

16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, conforme disposto na subcláusula 17.6.

16.4.2 A revisão Tarifa Básica de Pedágio com o objetivo de incorporar os recursos mencionados na subcláusula 16.4.1 acima, será realizada conforme disposto no item (iii) da subcláusula 20.4.2.

(...)

16.6 Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.6.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20.”

37. A cláusula 20.1, transcrita abaixo, descreve o cabimento da recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato.

“20.1 Cabimento da Recomposição

20.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro. JF-

20.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 19.1.3 acima.”

38. A cláusula 19.1.3 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

“19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(i) manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem (a) 15 (quinze) dias, contados nos termos da subcláusula 19.1.2 (ix) acima, e apenas em relação aos dias ao(s) dia(s) que exceder(em) os 15 (quinze) dias de responsabilidade da concessionária, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência e (b) 90 (noventa) dias, contados nos termos da subcláusula 19.1.2 (ix) acima, e apenas em relação ao(s) dia(s) que excederem os 90 (noventa) dias de responsabilidade da concessionária, caso as perdas e danos causados por tais eventos sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

(ii) decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa de Pedágio ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão;

(iii) descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente;

(iv) caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

(v) alteração, pelo poder concedente, dos encargos atribuídos à concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER;

(vi) criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais após a apresentação da Proposta, exceto os impostos sobre a renda; e


(vii) implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas.”

4.2.2 5ª Revisão Extraordinária

39. Por meio da Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF, de 18.08.2014, a GEINV/SUINF encaminhou à GEROR os elementos a serem inseridos no reequilíbrio econômico-financeiro, decorrentes da inclusão nos Contratos de Concessões objeto do Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, de verba para os serviços de correios, bem como de eventual publicação no Diário Oficial da União (DOU) das notificações emitidas pela DPRF em decorrência da operação dos controladores eletrônicos de velocidade, conforme procedimentos estabelecidos no 3º Termo Aditivo ao mencionado Convênio.

40. A Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF também apresenta, no seu anexo, uma revisão dos custos relacionados ao Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego, inicialmente estabelecido na Resolução ANTT nº 3.323, de 18/11/2009.

41. Observa-se que os valores apresentados estão a Preços Iniciais (PI), e consideram o início da operação dos equipamentos no dia 1º de setembro de 2014.

42. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas a seguir são em relação à última TBP aprovada na 4ª Revisão Extraordinária, de R\$ 2,16959 - cf. Resolução nº 4.203, de 03 de dezembro de 2013. 

4.2.2.1. Enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal, inserção da nova TIR e do tráfego real

43. Ao incluir novos investimentos no escopo do Contrato de concessão, o processo de recomposição leva em consideração os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição e os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

44. Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais serão descontados pela taxa obtida mediante utilização da seguinte fórmula:

$$\frac{(1 + TJLP + 8\%)}{(1 + \pi)} - 1$$

Onde:

(i) π equivale à meta para a inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional para o ano em que ocorreu a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;

(ii) a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) adotada no cálculo será vigente na data da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

45. A taxa obtida através da fórmula é a Taxa Interna de Retorno (TIR).

46. Observa-se que o Fluxo de caixa Marginal considera a substituição do tráfego projetado pelo real até o 3º ano de concessão. O tráfego foi lançado na planilha “tráfego real” do FCM em conformidade com o valor apresentado no RETOFF – Relatório Técnico-Operacional Físico e Financeiro. Esta informação inserida no FCM será auditada pela GEFOR – Gerencia de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias.

4.2.2.2. Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008 – ANTT/DPRF

47. Trata-se da inclusão do item “Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008 – ANTT/DPRF” no Cronograma Financeiro da Concessão, no Fluxo de Caixa Marginal, a título de Custos Operacionais,



conforme apresentado no Quadro 4.

**Quadro 4: Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº
08/2008 – ANTT/DPRF**

CONCESSIONÁRIA	ITEM DO PER	TOTAL	5º ano	6º ano
VIABAHIA	13.2	2.916.669,37	338.983,37	2.577.686,01

48. A inserção foi lançada na planilha F03 do Fluxo de Caixa Marginal 2.

49. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro desta alteração, no Fluxo de Caixa Marginal, resulta em um acréscimo da TBP de 0,081%.

4.2.2.3. Atualização dos valores dos equipamentos integrantes do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego

50. Trata-se da atualização dos valores dos equipamentos integrantes do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego – Resolução ANTT nº 3323/2009, conforme mostra o Quadro 5 a seguir.

51. No caso da VIABAHIA Concessionária de Rodovias, este valor sofreu um aumento e sua adequação foi feita no Fluxo de Caixa Marginal.

Quadro 5: Inclusão dos valores dos equipamentos integrantes do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego

CONCESSIONÁRIA	ITEM DO PER	TOTAL	5º ano	Do 6º ao 25º ano
VIABAHIA	8.3.8.3.1	14.586.673,03	95.285,83	724.569,36

52. As alterações foram lançadas na planilha F04 do Fluxo de Caixa Marginal 2.

53. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro desta alteração resulta em um acréscimo da TBP de 0,211%.



4.2.3 Efeito final da revisão

54. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 2,16959, aprovada na 4ª Revisão Extraordinária – cf. Resolução nº 4.203, de 03 de dezembro de 2013, o impacto de todos os itens da 5ª Revisão Extraordinária é um acréscimo da TBP de 0,29% (vinte e nove centésimos por cento). A TBP revisada é de R\$ 2,17593.

4.2.4 Atualização da TBP revisada

55. Esta revisão tem seus efeitos financeiros a partir da data da próxima Revisão Ordinária, 07.12.2014, data contratual para o próximo reajuste. Portanto, entendemos desnecessária a demonstração da atualização monetária da TBP.


4.3. Da Verificação da Adimplência Contratual da Concessionária

56. Cientes que no ato da avaliação para a concessão do reajuste contratual previsto para a data da próxima Revisão Ordinária, 07.12.2014, data da alteração da tarifa por conta do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em atendimento à Resolução ANTT nº 675/2004, será verificada a adimplência contratual da concessionária, entendemos ser desnecessária tal verificação agora.

5 Conclusão

57. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

58. Os efeitos desta revisão ora procedidos alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,16959 para R\$ 2,17593, consistindo em um acréscimo da TBP de 0,29% (vinte e nove centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data da próxima revisão ordinária, 07 de dezembro de 2014.

59. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria 



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

Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão da 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do contrato de concessão celebrado com a VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A, com vigência a partir de 07 de dezembro de 2014.