

NOTA TÉCNICA Nº 278 /GEROR/SUINF/2014

Brasília, 02 de dezembro de 2014.

Processo nº: 50500.068249/2014-63

Interessado: Autopista Fernão Dias S/A

Assunto: Reajuste 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-381/MG/SP, trecho Belo Horizonte – São Paulo, celebrado com a Autopista Fernão Dias S/A.

1. Objeto

1. A presente Nota Técnica refere-se à complementação da análise da 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG, apresentada na Nota Técnica nº 269/2014/GEROR/SUINF, de 18.11.2014.

2. Esta complementação é necessária, tendo em vista a conclusão da análise do orçamento da obra de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP, no Município de Mairiporã/SP. Devendo o efeito na tarifa de pedágio, devido à inclusão da obra no Contrato de Concessão da Autopista Fernão Dias S/A, ser examinado pela Diretoria colegiada da ANTT.

3. A 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária são realizadas 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 concessionária da Autopista Fernão Dias S/A, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do PER.

4. Observa-se que os efeitos financeiros da 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária se darão em 19.12.2014, 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

K 1 5

3.000, de 28.11.2009.

6. Conforme análise apresentada na Nota Técnica 058/2014/GEINV/SUINF, de 28.11.2014, a concessionária Autopista Fernão Dias encaminhou por meio da Carta GPE-815/14, de 10.10.2014, apreciada em processo específico, a solicitação de análise de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pela execução de obras de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP.

7. Ressalta-se que as obras de drenagem, fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeadas por um Terceiro. Assim, a Diretoria Colegiada desta Agência deve manifestar-se, com base nesta Nota Técnica e na Nota Técnica 058/2014/GEINV/SUINF, quanto à inclusão da obra no Contrato de Concessão da Rodovia Fernão Dias e consequente reequilíbrio e econômico-financeiro.

3. Análise

8. Caso a Diretoria Colegiada decida pela inclusão das obras de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394, BR-381/SP, no Contrato de Concessão da Rodovia Fernão Dias, devem ser considerados válidos os procedimentos descritos a seguir para a concessão do Reajuste, da 7ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Autopista Fernão Dias S.A.

9. A análise referente ao impacto tarifário decorrente do projeto proposto se deu por meio das informações contidas na Nota Técnica nº 058/2014/GEINV/SUINF, de 28 de novembro de 2014.

10. Pontua-se que a percentagem de variação da TBP citada a seguir é em relação à TBP aprovada na 6ª Revisão Extraordinária, de R\$ 1,04334, – cf. resolução nº 4.380, de 29 de agosto de 2014.

3.1. Cálculo da TIR do Fluxo de Caixa Marginal

11. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui os seguintes Fluxos de Caixa Marginais (FCM):



- FCM de TIR igual a 6,57% (FCM1), criado em 2011, por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 3.749/11, de 2011; e
- FCM de TIR igual a 8,01% (FCM2), criado em 2012, por ocasião da 4ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Resolução nº 3.943/12, de 2012.

12. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29.05.2014, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pela Resolução nº 4.296 de 27.03.2014, 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.

13. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução 4.075/13, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

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

Quadro 1: Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

15. É importante salientar que no Anexo V da Resolução 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permitem que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxa de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.

16. 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).

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

Quadro 2: 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 alterada pela Resolução nº 4.296/2014)

18. Para o caso da 7ª Revisão Extraordinária da Autopista Fernão Dias, não foram incluídos novos investimentos no Fluxo de Caixa Marginal na primeira análise de revisão tarifária, disposta na NT 269/2014/GEROR/SUINF, razão pela qual não foi realizado nenhum cálculo de TIR.

19. Com a inclusão da obra de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP, os novos investimentos ultrapassam o valor de R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, o que demanda a criação de um novo Fluxo de Caixa Marginal. Considerando que a Concessão encontra-se no 7º ano e que, conforme o Quadro 1, enquadra-se no 2ª estágio de maturação, o novo Fluxo de Caixa Marginal deve possuir TIR de 7,17%, segundo o disposto no Quadro 2.

3.2 – Impactos Do Projeto na Tarifa Básica de Pedágio - TBP

20. De acordo com as informações constantes na Nota Técnica nº 058/2014/GEINV/SUINF, de 28/11/2014, para a inclusão do projeto no PER devem ser considerados no FCM custos totais de R\$ 22.409.097,56 (vinte e dois milhões, quatrocentos e nove mil, noventa e sete reais e cinquenta e seis centavos), a preços iniciais de abril/1995, incluído no ano de 2009.

21. Essa alteração, que é complementar à 7ª Revisão Extraordinária, gera um impacto na TBP vigente de +1,711% (Um inteiro, setecentos e onze milésimos percentuais positivos).

Quadro 3: Revisão Extraordinária - Impacto na TBP- Fluxo de Caixa Marginal 3

Item revisado	Item PER	Tipo	Variação
Implantação de Drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394	5.1.22	INV	1,711%

4. Efeito final da 7ª revisão ordinária e 7ª revisão extraordinária

22. Considerando o disposto na NT 269/2014/GEROR/SUINF e a inclusão do item 5.1.22 na 7ª Revisão Extraordinária, o impacto conjunto da 7ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP gera um acréscimo de 0,88%, passando de R\$ 1,04334, valor aprovado na 6ª Revisão Extraordinária por meio da Resolução nº 4.380, de 29 de agosto de 2014, para R\$ 1,05254.

23. Cabe ressaltar que a TBP aprovada na Resolução nº 4.380 terá vigência a partir de 19/12/2014.

5. Atualização da TBP revisada

24. Considerando-se o IRT provisório de 1,50890, bem como a nova TBP de R\$ 1,05254, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

1. * R\$ 1,58818, representando uma variação de 7,95% sobre a tarifa vigente, aprovada em dezembro de 2013 (R\$ 1,47123), antes da aplicação do critério de arredondamento; e
2. * R\$ 1,60, após a aplicação do critério de arredondamento, apresentando variação em relação à tarifa aprovada em dezembro de 2013 (R\$ 1,50) de 6,67%.

6. Considerações Finais

25. A presente Nota Técnica complementa a análise realizada na NT 269/2014/GEROR/SUINF, devido à inclusão do item 5.1.22 na 7ª Revisão Extraordinária.

26. Conforme análise apresentada na Nota Técnica 058/2014/GEINV/SUINF, de 28.11.2014, as obras de drenagem (item 5.1.22), fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeadas por um Terceiro. Assim, a Diretoria Colegiada desta Agência deve manifestar-se quanto à inclusão da obra

no Contrato de Concessão da Rodovia Fernão Dias e consequente reequilíbrio e econômico-financeiro.

27. A NT 269/2014/GEROR/SUINF versa sobre o Reajuste, a 7ª Revisão Ordinária e a 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Fernão Dias S.A., bem como a inclusão dos efeitos financeiros decorrentes da 6ª Revisão Extraordinária, aprovada pela Resolução nº 4.380, de 29 de agosto de 2014, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

28. O processo de reajuste indicou o percentual de 6,62% (seis inteiros e sessenta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

29. A 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio aprovada na 6ª Revisão Extraordinária de R\$ 1,04334 para R\$ 1,05254, a preços de julho de 2007, representando um acréscimo de 0,88% (oitenta e oito centésimos percentuais).

30. Os efeitos combinados do reajuste, da 7ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária, assim como da inclusão dos efeitos financeiros da 6ª Revisão Extraordinária, resultam no acréscimo de 7,95% em relação à tarifa aprovada em 2013, antes do critério de arredondamento, passando a vigorar com valor de R\$ 1,58818.

31. Após a aplicação do critério de arredondamento, a TBPR passa a vigorar com o valor de R\$ 1,60, apresentando uma variação de 6,67% em relação à TBP aprovada em 2013 e praticada desde então.

32. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 7ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Autopista Fernão Dias S.A., cujos efeitos combinados modificam a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos) para R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos), nas praças de pedágio P1, em Mairiporã/SP, P2, em Vargem/SP, P3, em Cambuí/MG, P4, em Careaçú/MG, P5, em Carmo da Cachoeira/MG, P6, em Santo Antônio do Amparo/MG, P7, em Carmópolis de Minas/MG, e P8, em Itatiaiuçu/MG, com

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

vigência a partir de 19 de dezembro 2014.

33. Reitera-se que as obras de drenagem, fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeadas por um Terceiro. Caso a Diretoria Colegiada desta Agência decida pela inclusão da obra de “drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394” no Contrato de Concessão da Autopista Fernão Dias S/A, esta Nota Técnica deve ser utilizada para a concessão do Reajuste, da 7ª Revisão Ordinária e da 7ª Revisão Extraordinária da tarifa de pedágio. Caso contrário, esta Nota Técnica não tem validade.

