



## NOTA TÉCNICA Nº 173/2011/GEROR/SUINF

Brasília, 02 de Dezembro de 2011.

**PROCESSO:** 50500.079992/2011-04

**ASSUNTO:** Reajuste, 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Contrato de Concessão do Contrato de Concessão da BR-116/PR/SC, trecho Curitiba – div. SC/RS, explorado pela Concessionária Autopista Planalto Sul S/A..

**INTERESSADA:** Autopista Planalto Sul S/A.

### 1. DO OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste com data de vigência contratual em 19 de dezembro de 2011, e das concomitantes 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, a Resolução nº 1187, de 9 de novembro de 2005, e a Resolução nº. 3.651 de 07 de abril de 2011, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

### 2. JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.



### 3. HISTÓRICO

3. Em 9 de outubro de 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 Quadro 1.

**Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007**

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

4. Para o Edital 006, houve a apresentação de 09 (nove) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 1 (uma) proposta que foi aceita no Certame somente após a comunicação de decisão judicial exarada nos autos do Mandado de Segurança nº 2007.61.00.028313-3 tramitado na 16ª Vara Federal de São Paulo, que ordenou a inclusão do Consórcio Acciona em todos os lotes que ainda não haviam sido leiloados e nos lotes já leiloados, como se deles houvesse participado desde o início dos trabalhos referentes ao Leilão.

5. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 4,188.

6. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 6, lote 02.

**Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 6, lote 02.**

Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
1	Agora Senior CTVM S.A.	OHL	R\$ 2,540	39,35%
2	Gradual CCTVM S.A.	Consórcio Elo	R\$ 2,714	35,19%
3	Indusval S.A. CTVM	Consórcio Acciona	R\$ 3,057	27,00%
4	Brascan S.A. CTV	Consórcio Rodovias Brasileiras	R\$ 3,098	26,02%
5	Codepe CV S.A.	Consórcio Via Nova	R\$ 3,404	18,72%
6	Geração Futuro CV S.A.	Consórcio J. Malucelli	R\$ 3,476	17,00%
7	Banif CVC S.A.	Consórcio Qualivias	R\$ 3,683	12,05%

8	Votorantim CTVM Ltda.	Consórcio Bertin Equipav	R\$ 3,698	11,70%
9	Credit Suisse Brasil S.A. CTVM	TPI Triunfo Participações	R\$ 3,751	10,43%
10	Planner CV S.A.	Consórcio Coparco	R\$ 3,763	10,14%

7. Assim, para esse 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\$ 2.540.

8. A partir do dia 10 de outubro de 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 de outubro de 2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.

9. Contra a decisão da Comissão foi interposto 01 recurso, que recebeu 01 solicitação de impugnação.

10. Em 05 de dezembro de 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.

11. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2480 de 12 de dezembro de 2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

12. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Planalto Sul S/A, à qual, em 12 de fevereiro de 2008, por meio da Resolução ANTT nº 2538, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.



13. Em 14 de fevereiro de 2008, a Concessionária Autopista Planalto Sul S/A firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 412,70km da Rodovia BR 116/PR/SC, trecho Curitiba- Divisa SC/RS, para exploração da infra-estrutura 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\$ 2,540, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15 de fevereiro de 2008.

14. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e reajuste da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 63/2008/GEECO/SUREF, de 04 de agosto de 2008, e nº 99/2008/GEECO/SUREF, de 17 de dezembro de 2008.

16. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 19 de dezembro de 2008 na praça de pedágio P5, autorizado por AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3 de 18 de dezembro de 2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº. 014/2008/SUINF, de 15 de dezembro de 2008.

17. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 04 de fevereiro de 2009, as praças de pedágio P2 e P3 foram autorizadas a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3 de 29 de janeiro de 2009. Em 22 de fevereiro de 2009, a praça P1 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3 de 18 de fevereiro de 2009. E por fim, em 18 de janeiro de 2009, a praça P4 foi autorizada a operar pelo AVISO da ANTT publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3 de 16 de janeiro de 2009.

### **3.1 Reajuste**

17. A atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças P6 e P8 no dia 19 de dezembro de 2008, e implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP a partir de 19 de dezembro de 2008 autorizado pelo AVISO acima citado, com base no IRT definitivo no valor de

1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo), definindo, desse modo, a TBP atualizada – TB inicial atualizada.

18. Mediante o critério contratual, assim serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

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

**Quadro 3: evolução do IRT**

Ano	IRT provisório	Variação (%)	IRT definitivo	Variação (%)	Diferença (%)
2008	-	-	1,08069	8,07%	-
2009	1,12460	-	1,12628	4,22%	0,15%
2010	1,18703	5,55%	1,18974	5,63%	0,23%

### 3.2 Revisões

20. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas uma revisão ordinária em 2008, e uma revisão ordinária e extraordinária em 2009.

23. A primeira revisão ordinária da tarifa alterou a Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 2,540 para R\$ 2,51606. A primeira revisão e reajuste resultaram em uma Tarifa Básica de Pedágio Reajustada – TBPR de R\$ 2,70, aplicando a regra de aproximação contratual. Dessa forma, a Tarifa de Pedágio praticada a partir de dezembro de 2008 sofreu um incremento de 6,30% em relação à Tarifa Inicial do Leilão.

24. Em 06.11.09 foi publicada a Resolução nº.3.307 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\$ 2,51606 para R\$ 2,52337, porém somente com vigência a partir de 19 de dezembro de 2009, data do reajuste anual da TBP.

25. Em 17.12.09 foi publicada a Resolução nº.3.343, de 09.12.09 que autorizou a 2ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio, a qual alterou a R\$ 2,52337 para R\$ 2,53447, porém somente com vigência a partir de 19 de dezembro de 2009, data do reajuste anual da TBP.



21. Em 15 de dezembro de 2010, foi publicada no DOU a Resolução nº 3.617, que autorizou a 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária, alterando a TBP de 2,53447 para R\$ 2,53144 e de R\$ 2,53144 para R\$ 2,60836, respectivamente, bem como o seu reajuste. Essa mesma resolução também alterou a tarifa reajustada e arredondada de R\$ 2,90 para R\$ 3,10, com vigência a partir de 19 de dezembro de 2010.

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

**Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias**

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 0,99700	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Ordinária	19/12/2008	19/12/2008	R\$ 0,98280 (-1,42%)	Alteração de alíquotas de ISSQN. Processo nº 50500.023804/2008-80. Deliberação nº 482/08 de 18/11/08. Aviso do DG de 18/12/08.
1ª Revisão Extraordinária	19/12/2009	19/12/2009	R\$ 0,98201 (-0,08%)	Retirada do Tráfego devido ao atraso no início da cobrança de pedágio. Reprogramação do cronograma do PER devido o atraso no início da cobrança. Processo nº 50500.040558/2009-10. Resolução nº.3.311 de 05/11/09, publicada em 16/11/09.
2ª Revisão Ordinária	19/12/2009	19/12/2009	R\$ 0,99184 (1,00%)	Alteração de alíquotas de ISSQN; inexecuções no PER. Processo nº 50500.055418/2009-38. Resolução nº 3.344 de 09/12/09, publicada em 17/12/2009.
3ª Revisão Ordinária (RO) e 2ª Extraordinária (RE)	19/12/2010	19/12/2010	R.O.: R\$ 2,53144 (-0,14%); R.E.: 2,60836 (3,05%)	RO: Alteração de alíquotas de ISS; PRF e Rec. Alternativas; inexecuções no PER. RE: Alterações no PER; adequação ITS Processo nº. 50500.002387/2010-56 Resolução nº 3.617, de 15/12/10, publicada em 17/12/10.

### 3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

23. O Quadro 5 a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária dos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento.

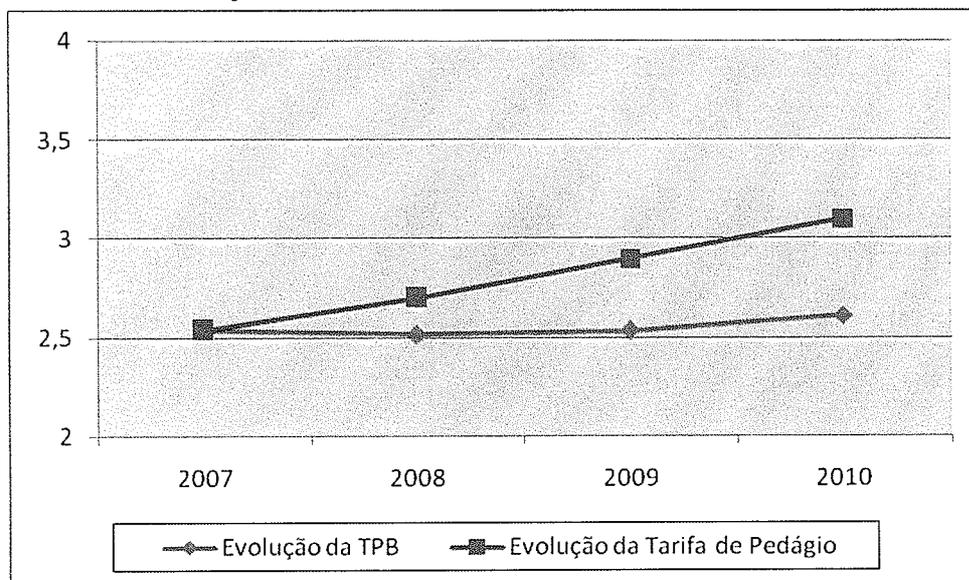


**Quadro 5: Histórico das tarifas cobradas nas praças de pedágio**

Evento	DATA	Valor P1 a P5	Variação %
Proposta de Tarifa	09.10.2007	2,54	-
Rev. Ordinária 1 / Reajuste 2008	19.12.2008	2,70	6,30
Rev. Ordinária 2 / Reajuste 2009	19.12.2009	2,90	7,41
Rev. Ordinária 3 / Reajuste 2010	19.12.2009	3,10	6,90

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

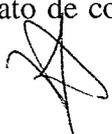
**Gráfico 1: evolução da TBP e da TBR**



#### 4. ANÁLISE

26. 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.

27. A concessionária Autopista Planalto Sul S/A. apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da carta Of. 002/921/2011/APS/SUP, de



26 de setembro de 2011, conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04. Com base nessa proposta, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

## 4.1 Reajuste

### 4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

28. 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\$ 0,997 (novecentos e noventa e sete 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:*



$$IRT = \frac{IPCAi}{IPCAo}$$

Onde:

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

*IPCAi – IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.*

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.”

29. 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

30. Conforme já explicitado nesta nota técnica, a atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 19 de dezembro de 2008.



31. Considerando o início da cobrança de pedágio em 19 de dezembro de 2008, 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 novembro de 2011, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de novembro de 2011 pelo número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,380).

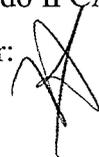
32. Tendo em vista que o número índice do IPCA de novembro de 2011 somente será divulgado ao final da primeira quinzena de dezembro, e a necessidade de atendimento dos prazos estabelecidos no inciso II, art. 5º da Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, e no art. 5º da Portaria nº 118, de 17 de maio 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.

33. Apresenta-se no Quadro 6, a seguir, a projeção do número índice de novembro de 2011, considerando os números-índice de agosto a outubro do mesmo ano.

**Quadro 6: Projeção do número índice do IPCA para novembro de 2011**

Mês	IPCA
ago/11 (apurado)	3.337,16
set/11 (apurado)	3.354,85
out/11 (apurado)	3.369,28
$\Delta\%$ ago- set/11	0,53%
$\Delta\%$ set- out/11	0,43%
$\Delta\%$ Média	0,48%
nov/11 (projetado)	<b>3.385,46</b>

34. A partir dessa projeção e do número índice do IPCA de junho de 2007, apurou-se o valor do IRT provisório de 2011, conforme fórmula a seguir:



$$IRT = \frac{IPCAi}{IPCAo} = \frac{3.385,456}{2.669,330} = 1,26826$$

35. Em relação ao IRT provisório utilizado na revisão de 2009 (1,18703), a variação do IRT este ano foi de 6,84% , que é o percentual de reajuste a ser concedido na tarifa.

#### 4.2 Revisão

36. 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.

37. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004.

38. A concessionária apresentou o seu pleito de revisão por meio da carta Of. 002/921/2011/APS/SUP, de 26 de setembro de 2011.

39. Tendo em vista a publicação da Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, no caso da inserção de novos investimentos e serviços no Contrato de Concessão, esta resolução deverá ser observada.

40. É importante destacar que a Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, não dispõe sobre a retirada de investimentos do Fluxo de Caixa Original da Concessão, com a publicação da referida resolução tal conceito se torna importante, visto que agora, há tratamento diverso para inserção de investimentos no contrato de concessão.

41. No artigo primeiro da resolução, é dito que a resolução se objetiva:

*Aprovar metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais da 1ª Etapa, da 2ª Etapa – Fase I, e do*



*Pólo Pelotas, em decorrência da realização de investimentos e serviços não acordados quando da pactuação do contrato.*

42. É importante, também, observar o que diz o segundo artigo:

*A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão, após a publicação desta resolução, de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:*

*I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e*

*II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.*

43. Assim, pode-se observar que a resolução disciplina que a inserção de novos investimentos e serviços não pactuados no contrato deve acontecer por meio do Fluxo de Caixa Marginal, porém não disciplina o que deve ser feito com os investimentos que foram pactuados à época da celebração do contrato, e estão sendo retirados do Fluxo de Caixa Original. Quando da inserção de novos investimentos, a concessionária teria direito a restabelecer o valor daquele investimento ou serviço que foi retirado do Fluxo de Caixa Original? Este tipo de questão não está disciplinada na Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011.

44. Com base na Nota Técnica nº 024/2011/GEINV/SUINF, de 22/11/2011, a inserção de novos investimentos foi feita inicialmente no Fluxo de Caixa Original, até se atingir o valor de investimentos que foram retirados deste Fluxo de Caixa, na mesma revisão. Somente a diferença entre o total de novos investimentos e esse valor de investimentos retirados do Fluxo de Caixa Original é que foi lançada no Fluxo de Caixa Marginal. O mesmo se deu com os custos operacionais, porém como a inserção foi menor que a retirada, foi suprimido o valor R\$ 8.054.981,66, em custos operacionais, referente ao item 6.3.3.1.8, do Programa de Exploração da

Rodovia. Todavia, é necessário que a Diretoria Colegiada da ANTT regulamente o tratamento desta questão.

45. Ressalta-se que os cálculos referentes ao Fluxo de Caixa Marginal foram executados com valores de contrato, no que tange aos valores de tráfego e da taxa interna de retorno - TIR, em virtude de o ato administrativo da ANTT que disporá sobre o cálculo da taxa de desconto, que será utilizada no Fluxo de Caixa Marginal, ainda não ter sido publicado.

#### **4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP**

46. 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 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.”*

47. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 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.”*

#### **4.2.2 4ª Revisão Ordinária**

48. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 2,60836, aprovada na 2ª revisão extraordinária – cf. resolução nº 3.617, de 15 de dezembro de 2010 –, passa-se aos eventos desta 4ª revisão ordinária da TBP. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas são em relação a essa última TBP aprovada.

49. A seguir, serão apresentados separadamente os eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original e aqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.



---

## I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

### 4.2.2.1 Correção do IRT e do arredondamento da tarifa

50. Item de revisão ordinária, incluído no pleito da concessionária, corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 18 de dezembro de 2011, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada (R\$ 3,10) e do IRT definitivo (1,18974) no quadro de ponderação de tarifas, item “2.2.2 – TARIFA BASE PARA IRT” da planilha “BASE”.

51. Este ajuste implicou em uma variação positiva da TBP de 0,008%

### 4.2.2.2 Alteração de alíquotas de imposto

52. A concessionária apresentou também uma alteração no regulamento da Previdência Social, no tocante à aplicação, acompanhamento e avaliação do Fator Acidentário de Prevenção – FAP, de 1% para 3%. Essa alteração, contudo, não será computada no fluxo de caixa, pois na proposta vencedora do leilão, apresentada pela concessionária, os custos administrativos não estão detalhados, dessa forma não há como alterar tal alíquota, pois ela não está expressa. Caso a concessionária pleiteie novamente essa alteração, deverá apresentar os custos administrativos de forma detalhada, de forma que seja possível verificar a incidência do FAP.

### 4.2.2.3 Correção de depreciação de itens de ITS

53. A 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária realizadas no ano de 2010 atenderam ao disposto na Resolução 3.576, de 2 de setembro de 2010, que dispõe sobre as especificações e preços dos Sistemas ITS (*Intelligent Transportation Systems*). No entanto não foi modificado o prazo de depreciação dos itens referentes. A referida resolução, em suas disposições gerais, estabelece:

*“Art. 33. Deverá ser adotada a vida útil de 5 (cinco) anos para os equipamentos definidos nessa Resolução”.*

54. Foi identificado que o fluxo de caixa considerava uma depreciação de 10 anos para os itens listados na tabela abaixo:



#### Quadro 7 - Itens de ITS com ajuste na depreciação

Item do PER	Descrição
6.3.1.1	Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista – investimento inicial
6.3.2.1	Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista – reposição
6.3.1.2	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis Fixos – investimento inicial
6.3.2.2	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis Fixos – reposição
6.3.1.3	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis Móveis – investimento inicial
6.3.2.3	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis Móveis – reposição
6.3.1.4	Sistema de Sensoriamento Meteorológico – investimento inicial
6.3.2.4	Sistema de Sensoriamento Meteorológico – reposição
6.3.1.5	Sistema de Detecção de Altura – investimento inicial
6.3.2.5	Sistema de Detecção de Altura – reposição
6.3.1.7	Sistema de Circuito Fechado de TV (CFTV) – invest. inicial
6.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV (CFTV) – reposição

55. Para alterar a depreciação, esses itens foram “zerados” na planilha “BASE” e reinseridos no item “16. NOVOS PRAZOS DE DEPRECIACÃO”, com a depreciação correta de 5 anos. Essa alteração resultou em uma redução da TBP de 0,14%.

#### 4.2.2.4 Verba para Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal - PRF

56. Item de revisão ordinária e também pleiteado pela concessionária, em atendimento ao preconizado no Capítulo XIII do contrato de concessão referente ao Edital nº 002/2007, transcrito parcialmente a seguir:

*“13.1 A Concessionária deverá firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia concedida.*

*13.2 Para cumprimento do disposto no item 13.1, a Concessionária proporcionará ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal os meios e instrumentos necessários à fiscalização, a serem indicados pela ANTT, no montante anual de até R\$ 1.037.500,00 (um milhão, trinta e sete mil e quinhentos reais), em valores de julho de 2007, corrigidos conforme estabelecido no item 12.3.*

(...)



*13.5 Os recursos para o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal serão corrigidos com o mesmo índice e na mesma data da Tarifa Básica de Pedágio.*

*13.6 Os recursos para o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, serão revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias.”*

57. O valor aprovado para o 3º ano concessão (R\$ 501.197,77, a preços iniciais), constante do memorando nº 576/2011/GEINV/SUINF (fls. 05 - 10), foi lançado no item 11.1 da planilha “BASE”. O repasse para a modicidade tarifária do montante não utilizado da verba anual, que é de R\$ 517.700,00 a preços iniciais, resultou em um decréscimo da TBP de 0,002%

#### **4.2.2.5 Receitas extraordinárias e custos associados**

58. Item de revisão ordinária (preconizado na Resolução ANTT nº. 675/2004) e também integrante do pleito da concessionária. O repasse à modicidade das receitas extraordinárias foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2552, de 14.2.2008, onde ficou estabelecido o que segue:

*“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.”*

*(...)*

*§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.*

*(...)*

*Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e*



*encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004.”*

59. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, tem-se:

*“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;*

*(...)*

*Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício fiscal anterior.”*

60. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 3º ano concessão, após deduzidos os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a resolução nº 2552/2008.

61. As receitas auferidas que foram aprovadas para o 3º ano concessão constam do memorando nº 198/2011/SUREG (fls. 28 – 30). Estas foram lançadas na planilha “BASE”, item “2.4.1. RECEITAS ALTERNATIVAS”. De acordo com o mesmo memorando, não houve custos diretamente associados às receitas alternativas.

62. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, no 3º ano concessão, resultou em um decréscimo da TBP de -0,0016%.

#### **4.2.2.6 Inexecuções no Programa de Exploração da Rodovia - PER**

63. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme Nota Técnica nº 024/2011/GEINV/SUINF (processo 50500.081051/2011-22), foram consideradas inexecuções no cronograma de obras e serviços da

Autopista Planalto Sul. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme Quadro 8. O impacto total das inexecuções no PER é de um decréscimo da TBP de 0,142%.

**Quadro 8: R.O. - impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original**

Itens revisados	Item (planilha "Base")	Tipo	Variação
Execução de Ruas Laterais em Pista Simples – b) Rio Negro/PR – 2,0 km	5.1.3.2	INVEST	-0,009%
Melhoria de Acessos Existentes	5.1.4	INVEST	-0,013%
Implantação de Trevos em Desnível, com alças, em pista Dupla – Completo a) 3 unidades	5.1.10.1	INVEST	-0,758%
Execução de Passarelas sobre Pista Simples – 1 unidade em Rio Negro e 1 unidade Mafra	5.1.13	INVEST	-0,016%
Sistema de Detecção de Altura	6.3.1.5	INVEST	-0,001%
Implantação de Edificações – Balança Fixa	6.5.1.1	INVEST	-0,0004%
Implantação de Edificações – Balança Móvel	6.5.1.2	INVEST	-0,011%
Verba de Desapropriação	8.1	INVEST	-0,059%

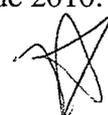
**4.2.2.7 Efeito final da revisão ordinária**

64. Considerando todos os itens da revisão ordinária, a TBP é alterada de R\$ 2,60836 para R\$ 2,60103, correspondendo a um decréscimo de 0,28% (vinte oito centésimos por cento).

**4.2.3 3ª Revisão Extraordinária**

65. Conforme documentado no processo nº 50500.081051/2011-22, a análise completa do pleito apresentado pela Concessionária Autopista Planalto Sul S.A. para a 4ª Revisão Ordinária e o seu reajuste, considerava itens de caráter extraordinário, como a postergação de investimentos e custos operacionais e inclusão de novos investimentos. Tal pleito foi analisado pela GEINV/SUINF, Nota Técnica nº 024/2011/GEINV/SUINF.

66. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP citadas a seguir são em relação à última TBP aprovada, de R\$ 2,60836- cf. resolução nº 3.617, de 15 de dezembro de 2010.



## I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original

### 4.2.3.1 Alterações no PER

67. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme Nota Técnica nº 024/2011/GEINV/SUINF, foram consideradas alterações no cronograma de obras e serviços da Autopista Planalto Sul. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme Quadro 10. O impacto total das alterações no PER é um decréscimo da TBP de 0,432%.

#### Quadro 9: R.E. -Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original

Itens revisados	Item (planilha "BASE")	Tipo	Varição
Implantação e Instalação – Sistema de Detecção e Sensoriamento	6.3.1.1	INVEST	-0,065%
Reposição e Atualização Sistema de Detecção e Sensoriamento	6.3.2.1	INVEST	0,010%
Conservação Sistema de Detecção e Sensoriamento	6.3.3.2.1	COP	0,002%
Sistema de Controle de Velocidade	6.3.3.1.8	COP	-0,35%
Implantação de Trevos em Desnível, com alças, em pista Dupla – Completo a) 3 unidades	5.1.10	INVEST	-0,72%
Implantação de passagem em desnível do Distrito Industrial no km 116,5 da BR-116/PR com reserva para faixa de ônibus	5.1.22	INVEST	0,06%
Passivo Ambiental	1.2.5.3	INVEST	0,65%
Correções de Traçado inclusive OAE- km 201,8 ao km 202,8/PR	5.1.1	INVEST	0,05%
Telefonia de Emergência – Call Boxes	6.6.1.2.C	INVEST	-0,01%

## II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

### 4.2.3.2 Alterações no PER com acréscimo de valor

68. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme nota técnica nº 024/2011/GEINV/SUINF, foram consideradas alterações com acréscimo de valor no cronograma de obras e serviços da Autopista Planalto Sul. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações, no Fluxo de Caixa Marginal, resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme Quadro 10.



**Quadro 10: R.E.-impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Marginal**

Fator	Itens revisados	Item	Tipo	Depreciação	Variação
2	Implantação de passagem em desnível do Distrito Industrial no km 116,5 da BR-116/PR com reserva para faixa de ônibus	5.1.22	INVEST	25	1,20%
3	Implantação de passagem em desnível do Distrito Industrial no km 117,5 da BR-116/PR com reserva para faixa de ônibus.	5.1.23	INVEST	25	0,63%

**4.2.3.3 Efeito final da revisão extraordinária**

69. Considerando todos os itens da revisão extraordinária, a TBP R\$ 2,60103 para R\$ 2,63914, correspondendo a um acréscimo de 1,47% (um inteiro e quarenta e sete centésimos por cento).

**4.2.4 Efeito final das revisões ordinária e extraordinária**

70. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 2,60836, aprovada na 3ª revisão extraordinária – cf. resolução nº 3.617, de 15 de dezembro de 2010 –, o impacto conjunto da 4ª revisão ordinária e 3ª extraordinária é um acréscimo da TBP de 1,18%. A TBP revisada é de R\$ 2,63914.

**4.3 Atualização da TBP revisada**

71. Considerando-se o IRT provisório de 1,26826, bem como a nova TBP de R\$ 2,63914, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 3,34712, representando uma variação de 8,10% sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2010 (R\$ 3,09621), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

\* R\$ 3,30, representando uma variação de 6,45% sobre a tarifa aprovada em dezembro de 2010 (R\$ 3,10), após a aplicação do critério de arredondamento.

**5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA**

72. Em atendimento ao Memorando 420/2011/SUINF, de 23/09/2011, a Superintendência de Marcos Regulatórios - SUREG encaminhou o Memorando 198/2011/SUREG (fls. 28 – 30)

reportando em anexo o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2011, atestando a regularidade fiscal e contratual da Autopista Planalto Sul em referência aos aspectos econômico-financeiros.

73. Em atendimento ao Memorando 118/2011/GEROR/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR informou, por meio do memorando nº 206/2011/GEFOR/SUINF (fl. 24) que não existe óbice, por parte daquela gerência, à aprovação do pleito de reajuste.

74. Outrossim, em atendimento ao Memorando 119/2011/GEROR/SUINF, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do memorando 886/2011/GEINV/SUINF, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da Autopista Planalto Sul.

75. Em relação à Garantia de Execução Contratual e ao Programa de Seguros contratado pela concessionária, esta Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – GEROR atesta, por meio das Notas Técnicas 035/2011/GEROR/SUINF e 085/2011/GEROR/SUINF, respectivamente, que a apresentação de apólices, das contas-prêmio e dos comprovantes de pagamento das parcelas vencidas encontra-se em situação regular.

76. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado, em 23.11.2011, o ofício nº 702/2011/SUINF (fls. 53 – 55) ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 – 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária Autopista Planalto Sul S/A.

## 6. CONCLUSÃO

77. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 4ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Planalto Sul S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

78. O processo de reajuste indicou o percentual de 6,84% (seis inteiros e oitenta e quatro centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.





79. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alterando-a de R\$ 2,60836 para R\$ 2,63914- a preços de julho de 2007, representando um acréscimo de 1,18% (um inteiro e dezoito centésimos por cento).

80. Os efeitos combinados do reajuste e das revisões resultam no acréscimo da tarifa de pedágio em 8,10% (oito inteiros e dez centésimo por cento) antes da aproximação, e em 6,45% (seis inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento) após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

81. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 4ª Revisão Ordinária e da 3ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a Autopista Planalto Sul S.A., cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 3,10 (três reais e dez centavos) para R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos), nas praças de pedágio, com vigência a partir de 19 de dezembro 2011.