

**Assessoria Técnica
ao Processo de Análise do Pleito de Reequilíbrio
Econômico-Financeiro de Contrato de Concessão**

**Empresa Suape – Complexo Industrial Portuario
Governador Eraldo Gueiros**

**Manutenção da TIR Contratual
Estudo 6º Reequilíbrio**

RELATÓRIO FINAL

**Relatório Técnico de Análise do 6º Pedido de
Reequilíbrio Econômico e Financeiro do Contrato de
Concessão da Concessionária Rota do Atlântico**

**CPTI – Cooperativa de Serviços e Pesquisas
Tecnológicas e Industriais**

Osasco, 29 de Setembro de 2022

FICHA TÉCNICA

Projeto:	Apoio Técnico ao Processo de Análise de Conformidade do 6º Pleito de Reequilíbrio Econômico-financeiro de Contrato de Concessão 043/2011– Complexo Viário de SUAPE
Cliente:	SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros
Contrato:	CT 010/2018
Ordem de Serviço:	05/03/2018
Objeto:	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA O APOIO À REGULAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA INCLUINDO OS ESTUDOS DE REEQUILÍBRIO AO CONTRATO DE CONCESSÃO RODOCIÁRIA Nº 043/2011 DO COMPLEXO VIÁRIO E LOGÍSTICO DE SUAPE INDICADOR 3.2 MANUTENÇÃO DA TIR CONTRATUAL (Processo Licitatório 036/2017)
Prazo Total do CT:	12 (doze) meses
Prazo do Produto:	28 dias
Empresa Consultora:	CPTI – Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas e Industriais
Equipe Técnica CPTI	
Coordenador:	José Geraldo de Lima Júnior
Corpo Técnico:	José Eduardo Martinez de Lima Amantino Ramos de Freitas Adauto Martinez Filho Suely Muniz Jorge Antonio Ferreira
Equipe Técnica SUAPE:	Luiz Alberto Barros – Diretor de Desenvolvimento de Negócios Alexandre Queiroz – Coordenação e Análise Técnica

SUMÁRIO

1. Informações Iniciais	4
2. Da Concessão e dos Pedidos de Revisão Tarifária	6
2.1. Breve Histórico da Concessão	6
2.2. Do 6º Processo de Revisão	11
3. Análise Técnica para o Equilíbrio Econômico-financeiro do Contrato de Concessão	12
3.1. A Relevância da Manutenção do Equilíbrio Econômico-financeiro	12
3.2. Fundamentação Constitucional, Legal e Jurisprudencial	13
4. Do Modelo Econômico-financeiro do Contrato de Concessão	18
5. Da Atual Situação do Contrato de Concessão	22
6. Do Pleito de Reequilíbrio da Concessionária	27
6.1 Análise dos itens do 6º Pleito de Reequilíbrio	33
A) Aluguel e manutenção de Passarela Provisória	33
B) B.1 Reprogramação de Investimento – Balanças	35
B.2 Postergação de Investimento – Telemática de Cocaia	40
B.3 Conserva do Trecho de Cocaia	41
C) Receitas Acessórias	42
D) BPRv – Batalhão da Polícia Rodoviária	45
E) Atualização de percentual de Isenção de Cobrança de Eixo Suspenso	47
F) COVID 19	53
F.1 Perda de Arrecadação COVID 19	53
F.2 Postergação de Pagamento Verificador Independente e Revisor Indep.	59
7. Conclusão do Relatório Final	61
8. Anexos	62

RELATÓRIO FINAL

ESTUDO DO 6º PLEITO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DE CONTRATO DE CONCESSÃO – CONCESSIONÁRIA ROTA DO ATLÂNTICO

CONTRATO: 010/2018

Ordem de Serviço: 05/03/2018

1. INFORMAÇÕES INICIAIS

1.1.) TÍTULO DO ESTUDO

Apoio a regulação econômico-financeira e execução de estudos técnicos especializados para análise do 6º Pleito de Reequilíbrio Econômico e Financeiro do Contrato de Concessão Rodoviária da Concessionária Rota do Atlântico, CT 043/2011.

1.2.) PALAVRAS CHAVES

Estudo econômico e financeiro, Contrato de Concessão Rodoviário, Reequilíbrio, Rota do Atlântico, TIR.

1.3.) INFORMAÇÕES DA ETAPA EM ANDAMENTO

- Tipo de Produto Disponibilizado: Relatório Final do Estudo.
- Início do Estudo: 10 de Agosto de 2022.
- Término do Estudo: 29 de Setembro de 2022.

1.4.) EQUIPE RESPONSÁVEL PELO PROJETO

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| • Jose Geraldo de Lima Junior | Coordenação |
| • Jose Eduardo Martinez de Lima | Coordenação |
| • Amantino Ramos de Freitas | Eng. Civil |
| • Adauto Martinez Filho | Eng. Civil – Espec. Tráfego |
| • Suely Muniz | Economista |
| • Jorge Antonio Ferreira | Contabilista |

1.5.) CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DO ESTUDO

O cronograma de desenvolvimento da etapa deste estudo está ilustrado na Tabela 1.1. O mês compreendido para o desempenho da última etapa do estudo, a qual é abordada neste relatório de produto.

Tabela 1.1 – Etapas abrangidas no estudo.

Meses	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Jan
Etapas												
Manutenção da TIR Contratual - Estudo 6º Reequilíbrio												
Análise Demonst Contábeis Auditadas												
Modicidade Tarifária das Receitas Acessórias												

As etapas numeradas na Tabela 1.1 coincidem com as etapas metodológicas definidas para o desenvolvimento do estudo.

2. DA CONCESSÃO E DOS PEDIDOS DE REVISÃO TARIFÁRIA

O objetivo deste estudo é oferecer às partes interessadas e aos Órgãos de Regulação, Controle e Fiscalização do Governo do Estado de Pernambuco subsídios para análise e julgamento do 6º pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Nº043/2011, firmado em 18 de julho de 2011, entre a Concessionária Rota do Atlântico e a Empresa SUAPE - Complexo Industrial Portuario Governador Eraldo Gueiros.

2.1. BREVE HISTÓRICO DA CONCESSÃO

DADOS CONTRATUAIS:

CONTRATO DE CONCESSÃO DO COMPLEXO VIÁRIO E LOGÍSTICO DE SUAPE – EXPRESS WAY, RESPONSÁVEL PELA INTEGRAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO PORTO, COM ASSUNÇÃO DE ENCARGOS PELA CONCESSIONÁRIA.

CONTRATANTE: Complexo Industrial Portuário Gov. Eraldo Gueiros - SUAPE

CONTRATADO: Concessionária Rota do Atlântico SA
Rodovia PE-009, km. 38,5 / Distrito Industrial - Suape
Cabo de Santo Agostinho/PE CEP.54590-000

PRAZO: 35 ANOS

TIPO DE CONCESSÃO: COMUM

TRECHOS INTEGRANTES DO SISTEMA VIÁRIO:

- Complexo de Viadutos “Rótula Caninha 51”
- Acesso ao Contorno do Cabo de Santo Agostinho
- TDR Norte
- TDR Sul
- Ligação da Rótula do Boi ao Entroncamento da PE - 038
- Ligação da Rótula da Curva do Boi à PE-060
- Acesso à Ilha de Cocaia
- Interligação PE-028 / TDR Norte

EXTENSÃO TOTAL (incluindo acessos):	43,87km
EDITAL:	Nº 001/2010
DATA DA HOMOLOGAÇÃO/ADJUDICAÇÃO:	12/05/2011
CONTRATO:	CT. No 043/2011
DATA DA ASSINATURA DO CONTRATO:	18/07/2011
DATA DA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO:	04/11/2011
DATA DE INÍCIO DA CONCESSÃO:	04/11/2011
DATA DE INÍCIO DA OPERAÇÃO COMERCIAL:	04/01/2014
DATA DE TÉRMINO DA CONCESSÃO:	03/11/2046
TARIFA BÁSICA – INICIAL (TBP):	R\$ 4,358 (setembro/2010)
TARIFA BÁSICA – REVISÃO 1 (TBPRq1):	R\$ 4,605 (setembro/2010)
TARIFA BÁSICA – REVISÃO 2 (TBPRq2):	R\$ 4,659 (setembro/2010)

Em 18/07/2011, a SUAPE e a Concessionária Rota do Atlântico - CRA firmaram o Contrato de Concessão n.º 043/2011, ora em execução. A concessão compreende o Complexo Viário e Logístico de Suape – Express Way, responsável pela integração do sistema rodoviário do Porto.

O objeto e a espécie da concessão encontram-se nos itens 2.1 e 2.3 do contrato:

“2.1 OBJETO DA CONCESSÃO:

2.1.1 O objeto da presente **CONCESSÃO** é a delegação da exploração do **COMPLEXO VIÁRIO E LOGÍSTICO DE SUAPE – EXPRESSWAY**, conforme detalhado no **ANEXO IV** do **EDITAL**.

2.1.2 O objeto da **CONCESSÃO** a que se refere o item anterior compreende:

(i) A execução, gestão e fiscalização dos **SERVIÇOS DELEGADOS**, que incluirão: (a) a prestação, com exclusividade, dos serviços de construção, recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, fiscalização e exploração do **SISTEMA RODOVIÁRIO**; (b) o apoio à integração logística e tecnológica do **SISTEMA RODOVIÁRIO** ao **COMPLEXO INDUSTRIAL-PORTUÁRIO**, por meio da implementação de solução tecnológica visando à otimização dos **SERVIÇOS DELEGADOS**, incluindo a exploração de infraestrutura rodoviária e correspondentes faixas de domínio, conforme solução apontada na **PROPOSTA VENCEDORA** e os objetivos vislumbrados pelo **PDCL** (Programa de Desenvolvimento do Complexo Logístico);

(ii) O apoio na execução dos **SERVIÇOS NÃO DELEGADOS**; e

(iii) A execução, gestão e fiscalização dos **SERVIÇOS COMPLEMENTARES**

...

2.3 ESPÉCIE DA CONCESSÃO:

2.3.1 - A **CONCESSÃO** é de serviço público e será explorada em regime de cobrança de pedágio, sendo possível a exploração de receitas acessórias, complementares e receitas oriundas de projetos associados, com objetivo de favorecer a modicidade tarifária, na forma da subcláusula 4.2 deste **CONTRATO DE CONCESSÃO**”.

O Contrato é referenciado ao mês de setembro/2010 para ônus, obrigações e encargos referentes aos serviços delegados e para reajuste do valor da tarifa:

*“1.6.6. A **CONCESSIONÁRIA** será responsável por todos os ônus, obrigações e encargos ou qualquer outro decorrente da prestação dos **SERVIÇOS DELEGADOS**, previstos nas legislações tributária, trabalhista e previdenciária, inclusive obrigações relativas à segurança e medicina do trabalho, vigentes no mês de setembro de 2010.*

...

4.5. REAJUSTE DO VALOR DA TARIFA:

*4.5.1. A data-base da **TARIFA** será o mês de setembro de 2010”.*

Principais investimentos a cargo da concessionária:

- Implantação do prolongamento da Curva do Boi à Nossa Senhora do Ó;
- Implantação da Rótula com a BR 101 (Caninha 51);
- Implantação do Entroncamento da PE – 028 com o TDR Norte;
- Implantação de Viaduto de Acesso à Avenida Portuária (Curva do Boi);
- Implantação das Estruturas Operacionais;
- Implantação da Rede Lógica informatizada;

Primeira Revisão Contratual: Termo Aditivo 01 – 26 de novembro de 2013

A primeira revisão contratual foi realizada principalmente em função de atrasos na efetivação de eventos tais como: entrega de bens vinculados a concessão; obtenção das licenças de instalação; remoção de interferências; e desapropriações, aos que se somaram a necessidade de alteração de projetos e a inclusão de investimentos complementares. Esses eventos, além de alterarem valores de investimento, repercutiram também em perda de receita, pela postergação da data de início de operação das praças de pedágio P2, P3 e P4.

Assim, em 31/10/2013 foi firmado o primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (**ANEXO**), que foi publicado em 26/11.2013, com o seguinte objeto e majoração da TBP:

“CLAUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1 - O presente Termo Aditivo tem por finalidade formalizar: (i) a alteração unilateral do CONTRATO, com imposição ao escopo da CONCESSIONÁRIA de novas obrigações conforme Anexo III, bem como (ii) a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos previstos no CONTRATO, na forma autorizada pelo Anexo II.

PARÁGRAFO ÚNICO: *A inclusão das obrigações no escopo da CONCESSIONÁRIA descritas no Anexo III obedecerão a mesma divisão de responsabilidade previstas no CONTRATO.*

CLÁUSULA SEGUNDA – DA MAJORAÇÃO DA TARIFA EM VIRTUDE DA REVISÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

2.1 – Fica alterada a Tarifa Básica de Pedágio – TBP para o valor de R\$ 4,605 (quatro reais, seiscentos e cinco milésimos de real) com data base de setembro de 2010.

PARÁGRAFO ÚNICO: *Conforme previsto no item 4.6.10 do CONTRATO, diante da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ora pactuada, ficam atualizadas as projeções financeiras da proposta econômica da CONCESSIONÁRIA, conforme se observa no Anexo II ao presente aditivo”.*

O referido Termo Aditivo, publicado em 26/11/2013, reequilibra a perda de receita até as datas a seguir indicadas, para as respectivas praças de pedágio:

- 04/05/2013: PP 2, PP 3 e PP 4
- 04/07/2013: PP 1
- 04/11/2013: PP 5

(Fonte: Carta CRA PC 113-2014 de 23/09/2014)

Segunda Revisão Contratual: Termo Aditivo 02 – 12 de setembro de 2017

A segunda revisão contratual foi realizada em função dos eventos, demonstrados na **Tabela 01 – Descrição de Impactos**, a seguir:

	DESCRIÇÃO	IMPACTO NA TBP
01	Perda de Receita das Praças de Pedágio	Aumenta
02	Adequação de Novas Despesas Operacionais	Diminui
03	Postergação do Investimento Curva do Boi - 2019	Diminui
04	Perda de Receita do Acesso a Ilha de Cocaia	Desconsiderado
05	Inclusão do Verificador Independente	Aumentar
06	Inclusão da Modicidade das Receitas Acessórias	Diminui
07	Postergação da Iluminação - 2046	Diminui
08	Postergação dos Investimentos não performados - 2017	Diminui
09	Postergação do Investimento das Balanças - 2018	Diminui
10	Ajuste da Depreciação do Reequilíbrio I	Diminui
11	Exclusão de reformulação de Projeto Executivo	Diminui

Tabela 01 - Descrição de Impactos

Assim, em 12/09/2017 foi subscrito por SUAP e CRA, o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (**ANEXO**), com a majoração da TBP para R\$ 4,659, vigente até a presente data.

“CLAUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1 - *O presente Termo Aditivo tem por finalidade formalizar restabelecimento do reequilíbrio econômico-financeiro do CT 043/2011, aprovando-se, conseqüentemente a Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com incidência, para o usuário, a partir de 04 de janeiro de 2018.*

CLÁUSULA SEGUNDA – DA MAJORAÇÃO DA TARIFA EM VIRTUDE DA REVISÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

2.1 – *Fica alterada a Tarifa Básica de Pedágio – TBP para o valor de R\$ 4,659 (quatro reais, seiscentos e cinquenta e nove milésimos de real) com data base de setembro de 2010, com incidência, para o usuário, a partir de 04 de janeiro de 2018.*

PARÁGRAFO PRIMEIRO

O valor apresentado no caput desta cláusula, quando transformada em Tarifa Comercial, deverá ser implementado com o acréscimo da indexação pela variação do IPCA e com a aplicação dos critérios contratuais de arredondamento.

Terceira Revisão Contratual: Termo Aditivo 03 – 28 de dezembro de 2018

Após análise do Pleitos 3, 4 e 5, em 28/12/2018 foi subscrito por SUAP e CRA, o 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (**ANEXO**), com a majoração da TBP para R\$ 4,938, vigente até a presente data.

“CLAUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1 - O presente Termo Aditivo tem por finalidade formalizar restabelecimento do reequilíbrio econômico-financeiro do CT 043/2011, aprovando-se, conseqüentemente a Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, com incidência, para o usuário, a partir de 04 de janeiro de 2019.

CLÁUSULA SEGUNDA – DA MAJORAÇÃO DA TARIFA EM VIRTUDE DA REVISÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

2.1 – Fica alterada a Tarifa Básica de Pedágio – TBP para o valor de R\$ 4,938 (quatro reais, novecentos e trinta e oito milésimos de real) com data base de setembro de 2010, com incidência, para o usuário, a partir de 04 de janeiro de 2019.

PARÁGRAFO PRIMEIRO

O valor apresentado no caput desta cláusula, quando transformada em Tarifa Comercial, deverá ser implementado com o acréscimo da indexação pela variação do IPCA e com a aplicação dos critérios contratuais de arredondamento.

Quarta Revisão Contratual: Em análise

Pleito ora em análise considerando a atualização ao 6º Pleito de Reequilíbrio, solicitado ao Poder Concedente a através da PC 079/2020, PC 065/2021 e PC 013/2022, PC em março do ano corrente, no qual a Concessionária Rota do Atlântico enseja a majoração da TBP – Tarifa Básica de Pedágio, com efeitos a partir de 04 de janeiro de 2023.

2.2. Do 6º Processo de Revisão

A Concessionária CRA apresentou, em 13 de setembro de 2020, à SUAPE pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, por meio da Carta PC 079/2020, Revisão Nº 04 ao Contrato de Concessão 043/2011 – Perda de Receita em Razão da COVID, Receitas Acessórias, Passarela, Reprogramação de Investimentos em Balanças, Batalhão da Polícia Rodoviária, Eixo Suspenso, Verificador Independente e Reequilíbrio Econômico, e Telemática de Cocaia.

De acordo com a CRA, os itens mencionados acima, e outros eventos, alheios ao seu controle, geraram impacto no Contrato, sendo, portanto, indispensável avaliar e quantificar esse impacto, assim como apresentar propostas e alternativas para solucionar eventual desequilíbrio.

A elaboração de um estudo único por entidade independente foi, então, proposto pelo Poder Concedente à Concessionária, para auxiliar na análise do pleito, o que resultou na contratação da CPTI.

O presente estudo está sendo elaborado pela CPTI com base (i) nos documentos fornecidos pela Administração de SUAPE e pela Concessionária Rota do Atlântico, (ii) nas informações constantes do Pleito da Concessionária, assim como (iii) nas demais informações apresentadas pelas partes ao longo da elaboração deste estudo. Os documentos utilizados como base deste estudo foram protocolados pelas partes junto à SUAPE, a qual os repassou para a CPTI. A CPTI manteve, ainda, entendimentos com as partes envolvidas no intuito de esclarecer dúvidas pontuais e obter esclarecimentos sobre as informações apresentadas. Além disso, foram consultadas fontes públicas de informação, em especial legislativas.

Todos os valores apresentados neste estudo são referenciados à base Setembro de 2010. Posteriormente, devem ser atualizados com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA (índice de reajuste utilizado no Contrato).

3. Análise Técnica para o Equilíbrio Econômico-financeiro do Contrato de Concessão

Este Capítulo está dividido em duas subseções. Na Primeira Subseção é apresentada a relevância de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. A Segunda Subseção apresenta a fundamentação constitucional, legal e jurisprudencial para a manutenção desse equilíbrio.

3.1 A Relevância da Manutenção do Equilíbrio Econômico-financeiro

O conceito do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão está estreitamente vinculado à idéia de justa equivalência entre encargos e benefícios entre contratantes e contratados. Para que seja mantido tal equilíbrio, as condições do contrato de concessão firmado entre as partes, devem ser preservadas até o término do mesmo.

O equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão deve ser compreendido em duas dimensões. O equilíbrio financeiro é a garantia do cumprimento das entradas e saídas de fundos financeiros (*cash flow*) inicialmente previstas e tem a finalidade de evitar que a concessionária seja obrigada a financiar investimentos e despesas para além daquilo que foi contratado. Explica-se: a concessionária, ao formular sua proposta comercial, considera um determinado volume de recursos que deverá aportar no projeto para que todas as obrigações possam ser cumpridas. Esses aportes são feitos dentro de um cronograma constante da proposta comercial.

Neste sentido, se há atrasos no recebimento de receitas, pode haver um desequilíbrio financeiro da concessionária que terá que arcar, durante um período, com os custos financeiros de aportar recursos adicionais não previstos, no intuito de manter a operação dos serviços concedidos.

Já o equilíbrio econômico é a garantia da rentabilidade do contrato em seu aspecto global, como forma de manter a equação inicialmente pactuada. Vale notar que a manutenção desse equilíbrio não é uma garantia que beneficie exclusivamente o contratado privado. Pelo contrário, a certeza de que o equilíbrio contratual será mantido ao longo de toda a concessão é elemento indispensável para que a empresa privada não inclua em sua proposta custos de mitigação de riscos associados à instabilidade jurídica da contratação.

Quanto menor a percepção de instabilidade jurídica do arranjo, menos custos de seguros, contingências e outros itens de mitigação de riscos serão repassados para o preço da concessão ou das tarifas.

3.2 Fundamentação Constitucional, Legal e Jurisprudencial

3.2.1 Considerações iniciais

Conforme mencionado, SUAPE firmou o Contrato de Concessão nº 043/2011 com a Concessionária Rota do Atlântico S/A para a exploração do Complexo Viário e Logístico de SUAPE – EXPRESS WAY.

O objeto do Contrato envolve a prestação exclusiva por parte da Concessionária dos serviços de construção, recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, fiscalização e exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, bem como o apoio à integração deste ao referido Complexo Industrial-portuário, conforme previsto na Cláusula 2.1 do Contrato de Concessão firmado, entre outras atividades, com obrigações recíprocas para ambas as partes.

Em conformidade com a Cláusula 4.2 do Contrato de Concessão, a remuneração da Concessionária será efetuada por meio de tarifas previamente fixadas, a serem cobradas diretamente dos usuários que utilizarem o mencionado sistema rodoviário, com a possibilidade de revisão de valores, a fim de manter o equilíbrio econômico do Contrato, que eventualmente pudesse vir a ser alterado na ocorrência de determinados eventos previstos no Instrumento Contratual.

(i) **Considerando** que com a edição da Medida Provisória nº 833 ("MP 833"), o artigo 17 da Lei dos Caminhoneiros passou a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º O disposto no caput abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput.

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. (...)"

(ii) **Considerando** que conforme o §2º supra, em que pese não ter sido disposto pelos órgãos competentes as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput do art. 17, o Poder Concedente, através do OF. GAB. DP. Nº 074/2018,

(ii) **Considerando** que conforme o §2º supra, em que pese não ter sido disposto pelos órgãos competentes as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput do art. 17, o Poder Concedente, através do OF. GAB. DP. Nº 074/2018, determinou o imediato cumprimento, pela **CONCESSIONÁRIA**, da isenção de cobrança de pedágio dos veículos sobre os eixos que estiverem suspensos;

(iii) **Considerando** o direito de reequilíbrio previsto em nosso Contrato de Concessão nos itens 1.1.1.26, 4.4.1 e 4.4.2:

"1.1.1.26 - EQUILIBRIO ECONOMICO FINANCEIRO DO CONTRATO: Consiste na manutenção das condições originais da relação econômico-financeira entre os encargos e obrigações legais e contratuais da CONCESSIONÁRIA e a justa remuneração devida a essa última, por meio do pagamento pelos usuários, das TARIFAS de pedágio, definida na PROPOSTA VENCEDORA apresentada pela ADJUDICATÁRIA. (...)

4.4.1. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO DE CONCESSÃO caracteriza-se como condição fundamental do instituto jurídico da CONCESSÃO.

4.4.2. O equilíbrio constante entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e as receitas da CONCESSÃO consiste em pressuposto básico da equação econômico-financeira que regula as relações entre o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA."

(iv) **Considerando** que o fato gerador da perda de receita em virtude da determinação unilateral do Poder Concedente acerca da isenção de eixos suspensos, se enquadra em eventos de reequilíbrio mencionados na cláusula 4.6.2 do Contrato de Concessão, descritos a seguir:

"a) Modificação unilateral pelo PODER CONCEDENTE do CONTRATO DE CONCESSÃO, que importe variação dos custos ou das receitas da CONCESSIONÁRIA, tanto para mais quanto para menos;

(...)

k) Restrição operacional ou de cobrança da TARIFA decorrente de decisão judicial ou administrativa ou omissão de entes públicos;"

(v) **Considerando** que a remuneração da CONCESSIONÁRIA se faz pela cobrança das

tarifas de pedágio bem como pela vedação contratual de concessão de privilégios tarifários pelo Poder Concedente prevista na Cláusula 4.2.1.3 do Contrato de Concessão:

"É vedado ao PODER CONCEDENTE, durante o PRAZO DA CONCESSÃO, estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de USUÁRIOS, exceto aqueles previstos na regulamentação dos SERVIÇOS DELEGADOS, e garantida a devida REVISÃO do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO"

(vi) Considerando que tão logo a **CONCESSIONÁRIA** recebeu o OF. GAB. DP Nº 074/2018 em 28/05/2018, aplicou, de imediato, a isenção nos moldes estabelecidos, atendendo ao disposto na Cláusula 10.2.1, (vi) do Contrato de Concessão, conforme abaixo:

"10.2.1. Sem prejuízo do cumprimento de outras obrigações previstas neste CONTRATO DE CONCESSÃO, incumbe as seguintes obrigações gerais à CONCESSIONÁRIA:

Assim, durante o desenvolvimento dos trabalhos, foram verificadas atrasos que teriam gerado perda de receita para a Concessionária e cuja responsabilidade teria sido imputada a SUAPE. Em razão disso, a Concessionária pleiteou uma primeira revisão das tarifas estipuladas, o que culminou na assinatura do 1º Aditivo ao Contrato de Concessão em 31/10/2013, no qual a tarifa do pedágio foi fixada no valor de R\$ 4,605. **ANEXO I**

Posteriormente, a Concessionária verificou a existência de mais atrasos no cronograma de trabalhos, que teriam lhe gerado perda de receita e que também afirma serem de responsabilidade de SUAPE, razão pela qual a Concessionária propõe à SUAPE um novo reajuste da última tarifa fixada ou, alternativamente, um reajuste menor da tarifa e a prorrogação do cronograma de investimentos a serem efetuados em relação à chamada Curva do Boi. Com isso, cumpre-nos verificar se a referida proposta e suas razões possuem amparo jurídico. Segundo Termo Aditivo **ANEXO II**

3.2.2 Fundamentos Legais do Reequilíbrio Econômico-Financeiro nos Contratos firmados pela Administração Pública e no Contrato de Concessão firmado

A base legal do direito ao reequilíbrio econômico dos Contratos firmados com a Administração Pública tem início na Constituição Federal, que, no inciso XXI do art. 37, determina claramente que, nos serviços contratados por meio de licitações com os órgãos públicos, deverão ser mantidas as condições efetivas da proposta, conforme se verifica:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (...)

*XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, **as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. (grifamos).*

Por sua vez, na Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações e Contratos Administrativos), a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos firmados com o Poder Público vem prevista no art. 65, inciso II, alínea “d”, que dispõe o seguinte:

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos: (...)

II - por acordo das partes: (...)

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

Já com a Lei nº 8.987/97 (Lei de Concessões de Serviços Públicos) o assunto também ganha a devida importância, passando a ser abordado de forma mais específica, de modo a autorizar que os Contratos de Concessão firmados estabeleçam mecanismos de alteração de tarifas para que seja preservado o equilíbrio econômico-financeiro, cabendo ao poder concedente sempre restabelecê-lo em casos de alterações, como pode ser constatado a partir da leitura dos §§ 2º e 4º do artigo 9º do referido instrumento legal:

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. (...)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro. (...)

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Conseqüentemente, no Contrato de Concessão nº 043/2011, firmado entre SUAPE e a Concessionária, a necessidade de busca pelo reequilíbrio econômico-financeiro da contratação foi devidamente tratada na Cláusula 4.4. Já na Cláusula 4.6 foram elencados os eventos autorizadores para a realização do mencionado reequilíbrio, os mecanismos a serem utilizados com esse fim, de modo a envolver não apenas a revisão tarifária, mas também a revisão de prazos e cronogramas, e, finalmente, os procedimentos para se atingir o mencionado reequilíbrio. Em complemento, na Cláusula 4.5 foram indicados os critérios e parâmetros para a realização do reajuste tarifário.

Portanto, a possibilidade de reajuste tarifário com vistas a obter o reequilíbrio econômico do Contrato pleiteado pela Concessionária encontra suas bases nos mencionados dispositivos legais.

4. Do Modelo Econômico-financeiro do Contrato de Concessão

Este Capítulo apresenta o modelo econômico utilizado na concessão e define a equação econômico-financeira estabelecida entre as partes quando da assinatura do Contrato de Concessão, a qual deve ser reestabelecida, em caso de desequilíbrio econômico-financeiro.

O item 174 do Edital estabeleceu que estaria “[...] mantido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO enquanto preservada a equação econômico-financeira originalmente estabelecida entre a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA”.

A equação econômico-financeira da Concessão, por sua vez, foi estabelecida no momento em que o Poder Concedente aceitou a proposta comercial (“Proposta Comercial”) da licitante vencedora (o consórcio Odebrecht TransPort / Invepar Rodovias) e a integrou ao Contrato firmado através de suas cláusulas e anexos.

A metodologia econômico-financeira constante do Edital e da Proposta Comercial foi a de fluxo de caixa descontado, utilizado para avaliação de projetos, empresas ou ativos. No fluxo de caixa são projetados os seguintes grandes grupos de direcionadores: (a) receitas; (b) custos operacionais; e (c) investimentos.

FLUXO DE CAIXA DESCONTADO

O fluxo de caixa é composto por valores futuros que se espera receber (valores positivos ou entradas de caixa) ou que se espera pagar (valores negativos ou saídas de caixa). Em um projeto típico, os primeiros anos, de maiores investimentos, são marcados por saídas de caixa maiores do que as entradas de caixa e os anos seguintes por entradas de caixa maiores do que as saídas de caixa.

Na análise de fluxo de caixa descontado, todos os fluxos de caixa futuros – tanto positivos como negativos – são estimados e, em seguida, são trazidos a valor presente ao serem descontados por taxa de juros representativa do valor do dinheiro no tempo. A representação algébrica é dada por:

$$FC_t = R_t - C_t - I_t - T_t$$

em que:

FC é o fluxo de caixa na data t;

R é a receita bruta na data t;

C é o custo na data t;

I é o investimento na data t; e

T é o tributo na data t.

VALOR PRESENTE LÍQUIDO

Já o valor presente líquido (VPL) do projeto é a soma dos valores presentes de cada um dos fluxos de caixa da vida do projeto: tanto os positivos quanto os negativos. O VPL representa o valor presente de um investimento e seus rendimentos, ou seja, é o resultado da soma dos fluxos de caixa descontados menos o investimento inicial.

Nesse caso, é preciso estabelecer uma taxa de desconto compatível com a remuneração adequada ao investidor, ou seja, o custo de oportunidade. Definida a taxa de desconto, o valor de contraprestação deverá ser tal que o valor presente líquido do projeto seja zero. O valor presente líquido igual a zero é condição necessária para:

- Estabelecimento do valor de contraprestação (ou tarifa) coerente com um gasto público (ou da população) razoável para o empreendimento; e
- Remuneração adequada do custo de oportunidade do capital dos investidores.

TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR)

A taxa interna de retorno do projeto é a taxa de desconto que torna o valor presente líquido do projeto igual a zero. De um modo geral, pode-se definir taxa interna de retorno como sendo a taxa de juros que faz com que dois conjuntos de capitais (um de entradas de caixa e outro de saídas de caixa) tenham o mesmo valor atual.

Matematicamente, a taxa interna de retorno pode ser vista como a taxa que iguala a equação de valor presente líquido dos fluxos de caixa a zero:

$$VPL = 0 = \text{Investimento Inicial} + \sum_{t=1}^N \frac{F_t}{(1 + TIR)^t}$$

em que:

TIR = taxa interna de retorno;

Investimento Inicial = investimento feito no início do projeto;

VPL = valor presente líquido do projeto, será igual a zero quando a taxa utilizada for a taxa interna de retorno;

F_t: fluxo de caixa no período t. O fluxo de caixa é o resultado das entradas (receitas) e saídas (despesas, custos e investimentos) de caixa de um determinado período, normalmente definido em termos anuais; e

N = tempo de vida do projeto.

No presente caso, a partir da análise do fluxo de caixa descontado apresentado e conforme expresso na Proposta Comercial, a TIR do Contrato de Concessão é de 11,78%.

TIR COMO PARÂMETRO PARA REEQUILIBRAR O CONTRATO DE CONCESSÃO

Considerando que os licitantes, ao decidirem entrar em uma licitação, têm uma expectativa de remuneração a partir dos riscos a eles atribuídos no Contrato de Concessão, a manutenção da TIR (pelas razões acima mencionadas) significa que a rentabilidade do projeto esperada pela Concessionária será garantida durante a vigência da Concessão. Assim, uma vez constatado o desequilíbrio econômico-financeiro, será necessário recompor a TIR para que o equilíbrio contratual seja reestabelecido.

Vale notar que a TIR é utilizada como parâmetro para reequilíbrio em diversos setores. Além da própria rodovia, um exemplo em que este parâmetro é utilizado são as concessões de saneamento. A partir da TIR contratual, é definido o patamar tarifário adequado para remunerar todos os custos e investimentos. Vasconcelos (2008)³ faz a seguinte observação a este respeito:

“[...] justificável a utilização da TIR como parâmetro para aferição do equilíbrio econômico financeiro ou para reequilibrar contratos de concessão de serviço público desequilibrados. Dessa forma, nos contratos em que tal parâmetro é utilizado, como concessão de rodovias federais, quando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é rompido – por exemplo, devido ao acréscimo de investimentos não previstos, inicialmente no programa de investimentos da concessionária. - há uma alteração da TIR em seu fluxo de caixa. Recalcular o fluxo, variando algum parâmetro eleito, a fim de retornar-se à TIR inicialmente fixada à época da licitação significa reequilibrar econômico-financeiramente a concessão”.

Assim, a TIR é uma ferramenta apropriada para garantir a sustentabilidade econômico-financeira da prestação de serviços. A taxa de retorno do projeto não deve ser maior e também não deve ser menor do que fixada inicialmente entre o poder público e o parceiro privado, quando da assinatura do contrato de concessão.

O primeiro caso de desequilíbrio ocorre quando a TIR efetiva da prestação de serviços é maior do que a TIR acordada entre o poder público e o licitante vencedor, em razão de eventos não previstos inicialmente e cujos benefícios deveriam ser apropriados pelo Poder Concedente. Nessas situações, o que se verifica é um pagamento indevido por parte do poder público (ou pagamento dos usuários através de tarifas) para o parceiro privado. Para corrigir esse problema, a remuneração deve ser adequada nos anos seguintes da prestação de serviços de modo a ajustar os pagamentos à remuneração (ou TIR) que havia sido contratada entre as partes.

A mesma lógica vale para os casos em que a TIR efetiva da prestação de serviços é menor do que a contratada entre o poder público e o licitante vencedor, em função da verificação de eventos cujos riscos não estavam sob responsabilidade do concessionário. Nesses casos, o capital investido pelo agente privado estará sendo remunerado a uma taxa inferior à contratada na licitação. Tal taxa é inadequada para cobrir todos os investimentos e demais gastos, de tal forma que a remuneração deve ser readequada para refletir o acordo inicial realizado.

A correta remuneração do capital investido garante os incentivos corretos para a prestação adequada dos serviços ao longo da concessão. Mudanças na taxa de retorno ao longo da concessão trazem um elemento de insegurança jurídica para o contrato. No longo prazo, tal insegurança é ruim tanto para o ente público quanto para o privado. Para o público porque a percepção de risco jurídico leva a exigência de taxas de retorno maiores por parte do privado. Assim, em um cenário em que mudanças na taxa de retorno ao longo do contrato não são ajustadas, a tendência natural do ente privado seria exigir taxas de retorno maiores em contratos futuros, dado que o risco associado ao contrato aumenta. Já, para o privado, significa ter uma remuneração não coerente com a que foi acordada na licitação.

A jurisprudência, em especial, o Tribunal de Contas da União, já se manifestou sobre a adequação da TIR como parâmetro para aferir o desequilíbrio e recompor o equilíbrio dos contratos de concessão. No voto do Ministro-Relator Walton Alencar Rodrigues, no Acórdão nº 393/2002 – TCU-Plenário:

“O fluxo de caixa é o instrumento que permite, a qualquer instante, verificar se a taxa interna de retorno original está sendo mantida. Cabe ressaltar que a Taxa Interna de Retorno – TIR é extraída diretamente da proposta vencedora da licitante e expressa a rentabilidade que o investidor espera do empreendimento. Em termos matemáticos, a TIR é a taxa de juros que reduz a zero o valor presente líquido do fluxo de caixa, ou seja, a taxa que iguala o fluxo de entradas de caixa com as saídas, num dado momento. Assim, pode-se dizer que a manutenção da taxa interna de retorno é garantia tanto do Poder Público, quanto da concessionária, e sua modificação dá ensejo à revisão contratual, na forma prevista na lei e no contrato.”

Na mesma linha é o Acórdão 988/2004 – Plenário, do qual foi Relator o Ministro Marcos Vinicius Vilaça. Ao apreciar o contrato de concessão entre a União e a Concessionária Rio-Teresópolis S.A. (CRT) o TCU determinou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que:

“9.1.2. – adote providências no sentido de estabelecer a Taxa Interna de Retorno – TIR obtida do caixa não-alavancado como indicador do equilíbrio econômico-financeiro do contrato PG-156/95-00, firmado entre o extinto DNER e a Concessionária Rio-Teresópolis”.

Demonstrado o modelo econômico-financeiro adotado na Concessão passa-se a avaliar a atual situação do Contrato de Concessão.

METODOLOGIA

Desta forma, considerando que a equação econômico-financeira da Concessão é o Fluxo de Caixa Descontado, e o parâmetro de reequilíbrio é a TIR, a metodologia desta análise, se baseará na re-avaliação do Plano Econômico-Financeiro considerando as propostas de alterações solicitadas e seus impactos.

A análise segue a seguinte sequência:

- 1) Análise do Reequilíbrio.
- 2) Plano Econômico-Financeiro do 2º Reequilíbrio pactuado.
- 3) Plano Econômico-Financeiro com as propostas de alteração feitas no pleito da concessionária e das inclusões feitas pelo pode concedente e seus impactos, sem e com alteração na tarifa, e na TIR.

5. Da Atual Situação do Contrato de Concessão

Este Capítulo detalha as principais razões para o desequilíbrio contratual apresentado e relaciona as correspondências enviadas entre as partes nesse período. Neste Capítulo não se define, porém, se esses eventos geram direito à Concessionária de indenização. Essa verificação será feita no Capítulo seguinte.

Durante o período de concessão, ofícios entre a concessionária e o poder concedente foram enviados por ambas as partes para documentar ocorrências nas obras e operação do contrato.

A tabela abaixo, relaciona os documentos disponibilizados a CPTI como subsídio ao trabalho de análise da 4ª Revisão Tarifária de Reequilíbrio Econômico do Contrato.

Síntese dos Documentos Protocolados (Disponibilizados) e Cronologia		
Ofício	Data	Assunto
PC 079-2020	13/09/2020	Pedido do 6º Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro
PC 065-2021	13/09/2021	Atualização do 6º Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro – protocolado através da PC 079/2020
PC 013-2022	07/03/2022	Posicionamento do Poder Concedente quanto ao 6º Pleito de Reequilíbrio

Retrospecto Tarifário do Contrato 043/2011

- 18/05/2011: TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP

Com a adjudicação e homologação da licitação em 12/05/2011, ficou definido o valor inicial da **TBP** em **R\$4,358** (quatro inteiros e trezentos e cinquenta e oito milésimos de real).

Conforme as cláusulas contratuais 4.5.1 e 4.5.4, **este valor de TBP está referenciado nominalmente ao mês de setembro de 2010.**

Com sua indexação na origem pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) com vínculo ao seu número índice de julho de 2010 (relativo ao segundo mês anterior ao da TBP).

- 04/01/2014: INÍCIO DA OPERAÇÃO COMERCIAL

O início da operação comercial estava prevista para maio de 2012, o qual foi postergado por sucessivos adiamentos. Assim, seu efetivo início ocorreu em em 04/01/2014 com quatro praças de pedágio de um total de cinco praças.

- 24/01/2014: CONFIGURAÇÃO FÍSICA COMPLETA

Com a implantação da quinta praça foi alcançada nessa data a configuração final estabelecida no contrato de concessão.

- 11/10/2012: CRA PROTOCOLA PEDIDO DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DE TARIFA

Em seu pleito, a CRA requereu um reequilíbrio da TBP para o valor de **R\$4,644** (quatro inteiros e seiscentos e quarenta e quatro milésimos de reais).

A análise do reequilíbrio foi feita com apoio da empresa Sondotecnica, resultando em TBP de: **R\$4,605** (quatro inteiros e seiscentos e cinco milésimos de real) referenciada formalmente ao mês de setembro de 2010; e que, conforme o contrato, foi reajustada pelo IPCA para: **R\$5,60** (cinco reais e sessenta centavos).

- 31/10/2013: 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO 043/2011

O 1º Termo Aditivo, entre outros, contemplou:

- Alteração da TBP para **R\$4,605** (quatro reais e seiscentos e cinco milésimos de centavos) e,

- Inserção contratual da Agência Estadual de Regulação de Pernambuco - ARPE com o intuito de que esta agência viesse a expressar manifestações sobre os procedimentos de análise dos reajustes e revisões das tarifas de operação da concessão.

- 26/11/2013: VIGÊNCIA DA TBP DE R\$ 5,60

Para fins de cobrança nas praças, a nova TBP, em seu valor comercial de **R\$5,60** (cinco reais sessenta centavos), foi autorizada por SUAPE por meio do OF.GAB. DVP N° 263/2013 de 26 de novembro de 2013.

- 05/12/2014: CRA FAZ PEDIDO DE REAJUSTE DA TBP

O pedido da CRA foi que o valor da TBP fosse reajustado para **R\$6,00** (seis reais), sendo fundamentado na Cláusula Quarta item 4.5 do Contrato de Concessão CT N° 043/2011.

Constatadas pela SUAPE a correção e a precisão do valor tarifário submetido à sua avaliação, esta remeteu o assunto à ARPE por meio do OF.GAB. DVP N° 243/2014 de 09 de dezembro de 2014, para suas providências e encaminhamentos cabíveis.

- 16/12/2014: ARPE HOMOLOGA REAJUSTE PARA 2015

Ofício ARPE - DP n° 349/2014 de 19 de dezembro de 2013 (*sic*), homologa o reajuste passando o valor da Tarifa Comercial para **R\$ 6,00** (seis reais) e com o início de sua aplicação a partir da zero hora de 4 de janeiro de 2015.

- 17/12/2014: SUAPE INFORMA CRA A RESPEITO

Ofício GAB. DVP N° 246/2014, em 17 de dezembro de 2014, informa à CRA o valor da TBP bem como a data e horário do início de sua vigência.

- 23/09/2014: CRA PEDE 2º REEQUILÍBRIO ECONÔMICO–FINANCEIRO

CRA solicitou um 2º reequilíbrio por meio do PC 113/2014 de 23 de setembro de 2014, Recebido o pedido, a SUAPE deu início ao requerido processo licitatório para contratação da entidade de apoio para este procedimento tarifário, na submissão às necessárias exigências da legislação para contratações de serviços para empresas públicas, que acabou ficando afetado por suas regras e imprescindíveis caminhos legais. Este processo somente foi concluído com a contratação da CPTI em 14/10/2015.

- 14/10/2015: INÍCIO DA ANÁLISE DO 2º REEQUILÍBRIO ECONÔMICO–FINANCEIRO

Com a subscrição do contrato da SUAPE com CPTI - Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas e Industriais em 14/10/2015, SUAPE deu início ao segundo procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro deste contrato de concessão 043/2011, realizado com apoio da mesma.

- 09/12/2015: CONCLUSÃO DA ANÁLISE DO REEQUILÍBRIO

A CPTI cumpriu devidamente os prazos contratuais estabelecidos tendo concluído o seu Relatório de Assessoria Técnica em 09 de dezembro de 2015. Tendo a CPTI cumprido devidamente os prazos contratuais estabelecidos e concluído o seu Relatório de Assessoria Técnica em 09 de dezembro de 2015 cujas conclusões das simulações foram encaminhadas à ARPE, por meio do OF.GAB. DVP 599/2014 (*sic*) de 23 de dezembro de 2015.

- 23/12/2015: Encaminhamento das conclusões à ARPE

As conclusões das simulações emanadas no Relatório de Assessoria Técnica da CPTI foram encaminhadas à ARPE incluídas no OF.GAB. DVP 599/2014 (*sic*) de 23 de dezembro de 2015.

- 29/12/2016: ARPE HOMOLOGA REAJUSTE PARA 2016

Ofício ARPE - DP nº 184/2015 de 29 de dezembro de 2015, homologa o reajuste de 43,05%, por meio do PARECE TÉCNICO ARPE CT Nº 07/2015, e da Tarifa Comercial assume o valor **R\$ 6,60** (sete reais e sessenta centavos) e com o início de sua aplicação a partir da zero hora de 4 de janeiro de 2017.

- 21/07/2016: OFÍCIO ARPE - DP Nº 083/2016

Por meio desse ofício, ARPE responde ao ofício da SUAPE de 23/12/2015 encaminhando o "**Parecer Técnico CT 002/2016**", com conteúdo recomendatório e de natureza preliminar, em que se manifestou da seguinte forma:

- 1) Concordância com os valores calculados pela SUAPE para ajustamento tarifário para os cinco primeiros itens da relação supra indicada em II.13:
 - a) Postergação dos Investimentos na "Curva do Boi"
 - b) Postergação da Iluminação Pública

- c) Postergação de Investimentos Não Performados
 - d) Postergação do Investimento das Balanças
 - e) Ajuste da Depreciação do 1º Reequilíbrio
- 2) Itens recalculados pela ARPE por ter a Agência entendimentos diferentes daqueles apresentados por SUAPE:
- f) Perda de Receita Função do Atraso na Abertura das Praças de Pedágio
 - g) Adequação das Despesas Operacionais
 - h) Inclusão da Modicidade das Receitas Acessórias
 - i) Exclusão de Reformulação de Projeto Executivo
- 3) Itens desconsiderados pela ARPE para efeito de cálculo da composição do reequilíbrio tarifário:
- j) Perda de Receita do Atraso do Acesso à Ilha de Cocaia
 - k) Inclusão do Processo de Fiscalização (Verificador Independente)
- 27/12/2016: Suape replica CONSIDERAÇÕES DA ARPE, POR MEIO DO Ofício SUAPE DVP343/2016, QUE ENCAMINHOU NT RQ02 CCP/DPG-SUAPE
 - 27/12/2016: ARPE HOMOLOGA REAJUSTE PARA 2017
Ofício ARPE - DP nº 142/2016 de 27 de dezembro de 2016, homologa o reajuste, por meio do PARECE TÉCNICO ARPE CT Nº 07/2016, e a Tarifa Comercial assume o valor **R\$ 7,00** (sete reais) e com início de sua aplicação a partir da zero hora de 4 de janeiro de 2017.
 - 30/01/2017: ARPE CONSIDERAÇÕES DA ARPE, POR MEIO DO Ofício ARPE DP 011/2012, QUE ENCAMINHOU PARECER TÉCNICO ARPE CT Nº 02/2017
 - 12/09/2017: Formalização do Termo Aditivo e da nova TBP de R\$ 4,659 com o início de sua aplicação a partir da zero hora de 4 de janeiro de 2018
 - 27/12/2017: ARPE HOMOLOGA REAJUSTE PARA 2018
Ofício ARPE - DP nº 194/2017 de 27 de dezembro de 2017, homologa o reajuste, por meio do PARECE TÉCNICO ARPE CT Nº 05/2017, e da Tarifa Comercial assume o valor **R\$ 7,30** (sete reais e trinta centavos) e com o início de sua aplicação a partir da zero hora de 4 de janeiro de 2018.
 - 13/09/2020: Formalização do Pedido de Revisão Tarifária do Contrato de Concessão para entrar em vigência a partir de 4 de janeiro de 2023.

A **Tabela 03 – Histórico de Tarifas**, a seguir, demonstra de forma simplificada o histórico das tarifas básicas e comerciais adotadas desde o início da vigência do referido contrato de concessão:

HISTÓRICO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP (Data Base - Setembro/2010)		
<u>Mês/Ano</u>	<u>Descrição</u>	<u>Valor em R\$</u>
TBP Licitação	Tarifa teto do processo licitatório	R\$ 4,50
TBP da Licitação	Tarifa ganhadora da licitação na proposta comercial. Quadro 0031 a 0037	<u>R\$ 4,358</u>
TBP Out/2013 1º Termo Aditivo	1º reequilíbrio, calculado com o apoio da empresa Sondotécnica. Implantação a partir de Jan/2014	<u>R\$ 4,605</u>
TBP Nov/2015	Tarifa de Reequilíbrio, elaborada pela empresa CPTI, para implantação a partir de Jan/2016.	R\$ 4,704
TBP Jul/2016	ARPE (percepções incompletas)	R\$ 4,516
TBP 21/Dez/2016	Suape (Pós ARPE). Para implantação Jan/2016	R\$ 4,645
TBP 31/Dez/2017	Validação pela ARPE. Para Implantação a partir de Jan/2016	R\$ 4,645
TBP	Tarifa reajustada para implantação em Jan/2017	R\$ 4,651
TBP 2º Termo Aditivo	Tarifa reajustada para implantação em Jan/2018	<u>R\$ 4,659</u>
HISTÓRICO DA TARIFA COMERCIAL DE PEDÁGIO - TBP (Data Base - Setembro/2010 e Ref. IPCA Julho/2010)		
<u>ANO - TBP</u>	<u>IPCA</u>	
2014 - R\$ 4,605	<i>Julho/2010 a Novembro/2013</i>	R\$ 5,60
2015 - R\$ 4,605	<i>Julho/2010 a Novembro/2014</i>	R\$ 6,00
2016 - R\$ 4,605	<i>Julho/2010 a Novembro/2015</i>	R\$ 6,60
2017 - R\$ 4,605	<i>Julho/2010 a Novembro/2016</i>	R\$ 7,00
2018 - R\$ 4,605	<i>Julho/2010 a Novembro/2017</i>	<u>R\$ 7,300</u>

Tabela 02 – Histórico de Tarifas

6. Do Pleito de Reequilíbrio da Concessionária

Em 13/09/2020, a Concessionária CRA formaliza novo Pleito para uma 4ª Revisão Tarifária para o Reequilíbrio do Contrato.

A Concessionária Rota do Atlântico SA (CRA), concessionária de serviço público das rodovias que compõem o Complexo Viário e Logístico de Suape, por meio do PC nº 079/2020 de 13/09/2020 e nos termos do contrato de concessão CC nº 043/2011, apresentou Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro devido ao seguinte item, que será objeto de análise:

A) MANUTENÇÃO DA PASSARELA:

A CRA protocolou, em 01/11/2017, o Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, revisão de nº 3 ("Pleito 3"), através da PC 050/2017, na qual se buscava recuperar, dentre outros pleitos, o desequilíbrio contratual em decorrência à implantação e manutenção da passarela, que não fazia parte do escopo do contrato, e, que foi implementada mediante solicitação do Poder Concedente (OF. GAB. DPV 004/2014) para atender à demanda da Comunidade Mercês, com fito a mitigar os riscos na travessia dos pedestres oriundos daquela Comunidade, que até a presente data, encontra-se em negociação fundiária junto à Administração de Suape.

O Poder Concedente, por sua vez, reconheceu o pleito apresentado pela CRA, acatando os valores até setembro/2018, conforme apresentado no Pleito 3. Assim, considerando que a manutenção da passarela permaneceu em todos os meses subsequentes ao reconhecimento do Pleito 3, conforme histórico documental (Anexo I), em detrimento à não resolução definitiva do problema com a Comunidade por Suape, a Concessionária apresenta nos quadros a seguir os valores históricos da implantação no tocante ao aluguel da estrutura provisória, assim como os custos com sua manutenção, considerando a data base do contrato (setembro de 2010), os quais ainda não foram objeto de reequilíbrio.

DESCRIÇÃO	VALOR TOTAL (@set/10)	ANO 03	ANO 04	ANO 05	ANO 06	ANO 07	ANO 08	ANO 09
		04/11/13	04/11/14	04/11/15	04/11/16	04/11/17	04/11/18	04/11/19
Passarela								
<i>Aluguel e Manutenções - Reequilíbrio 3</i>	546.283	-	61.863	100.197	234.229	149.994		
<i>Aluguel e Manutenções - Pleito 5</i>	842.560		61.863	100.197	234.229	161.415	60.023	224.832
<i>Diferença</i>	296.277	-	-	-	-	11.421	60.023	224.832

Sendo assim, tendo em vista que a CRA teve gastos adicionais no montante de R\$ 296.276,51 a título de aluguel e manutenção da passarela provisória, a preço base setembro de 2010, trazendo desta forma o incremento de R\$ 0,002 na tarifa base de pedágio para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021.

B) REPROGRAMAÇÃO DE INVESTIMENTO - BALANÇAS

Após a celebração do último Aditivo Contratual (Aditivo de Nº 03), fatos alheios à vontade da CRA alteram o cronograma e as condições assumidas e pactuadas no referido Aditivo Contratual, e, norteiam a apresentação deste pleito quanto ao cumprimento das obrigações assumidas por esta Concessionária no tocante a reprogramação do Investimento referente às Balanças previstas no Contrato.

Com a assinatura do 3º Aditivo Contratual ao CT nº 043/2011, ficou estabelecido entre as partes, CRA e SUAPE, a reprogramação do investimento de sistema de pesagem – Balanças Móveis para o ano 9 da Concessão, ou seja, para novembro de 2020.

Conforme já apresentado anteriormente para este Poder Concedente, através da PC 026/2020, protocolada em 13.04.2020 (Nº SEI 0009582020-29), vimos, novamente, através desse pleito ratificar todos os argumentos e justificativas apresentadas na referida missiva, considerando que até a presente data, não houve definições, tampouco atualização quanto ao assunto.

Como é sabido deste Poder Concedente, a implantação e operação dos postos móveis de pesagem dos veículos apesar de ser uma obrigação desta Concessionária, tanto o Contrato de Concessão, através do PDCL, quanto a proposta vencedora da licitação, estabelecem objetivamente que as atribuições da Concessionária estão restritas ao suporte do Poder Concedente para o exercício do poder de polícia na fiscalização dos veículos que trafeguem na rodovia, conforme já apresentado através de pleitos anteriormente formalizados e validados por este Concedente.

No primeiro trimestre de 2018, diante da complexidade do tema e considerando a competência exclusiva do Poder Público, o Governador do Estado de Pernambuco, no âmbito das atribuições, que lhes foram conferidas (incisos II e IV do artigo 37 da Constituição Estadual), publicou no Diário Oficial do Estado de Pernambuco em 27 de abril de 2018, o Decreto nº 45.936 de 26 de abril de 2018, que instituiu o Grupo de Trabalho com o objetivo de discutir, elaborar, implantar e operacionalizar o sistema de pesagem de veículos na Rodovia concessionada PE-009.

...

Face ao exposto, apesar da Concessionária ter todo o interesse em implementar as balanças, ainda não há cenário claro tanto de prazo, por conta de problemas alheios a esta concessionaria, quanto de eficácia delas em virtude da determinação do INMETRO aos IPERs de todo o país, através do Ofício circular nº 018/DIMEL, apontando que balanças dinâmicas não podem realizar pesagem desse tipo de carga, conforme trazido no respectivo relatório realizado pelo grupo de trabalho e emitido pela SETRA.

Considerando a dificuldade de resposta e envolvimento de todos os agentes envolvidos, e ainda visando adequar o planejamento do empreendimento para situações mais factíveis, evitando novos ajustes decorrentes de alterações

contratuais, sugerimos que os investimentos de implantação das balanças sejam postergados para serem entregues no ano 11 da Concessão.

Trazemos também a estatística de que dos 101 acidentes ocorridos em 2019 e 2020, 26 acidentes envolveram caminhões. Desses 26 caminhões, exceto os que carregam graneis líquidos e que não poderiam ser pesados, apenas 13 caminhões estavam carregados, sendo a totalidade destes carregados com contêineres.

Ressaltamos por fim que a postergação desse investimento reduz o valor da Tarifa Básica de Pedágio e atende às reais necessidades da rodovia e exigências administrativas impostas, sem comprometer a segurança dos usuários.

Essa postergação referente as balanças totaliza R\$ 9.573.162,30, sendo R\$ 8.133.919,93 referente às plataformas de pesagem móvel (Quadro E – Investimentos, item 2.4) e R\$ 1.439.242,37 referente à pesagem móvel – equipamento de pesagem (Quadro E – Investimentos, item 4.5), reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em R\$ 0,024 com base sem setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021.

C) RECEITAS ACESSÓRIAS

Conforme previsto na Cláusula 4.2.6.2 do Contrato de Concessão (com redação alterada pelo Segundo Termo Aditivo), “Do valor total auferido pela Concessionária a título de Receitas Acessórias, até o limite de 15% (quinze por cento) da Receita Líquida deverá ser revertido para fins de modicidade tarifária.”

Assim, como o último Aditivo 3 abarcou apenas o período até agosto de 2018, nos quadros a seguir, apresentamos os valores históricos apurados também na data base do contrato (setembro de 2010) por esta Concessionária com Receitas Acessórias que ainda não foram objeto de reequilíbrio:

2018							
Mês	Valores Históricos			IRT	Receita Líquida	Receita Líquida a Ser Convertida	
	Bruta	Impostos	Líquida		R\$ PI	%	R\$ PI
Jan	130.615,41	17.609,22	113.006,19	1,57718	71.650,79	15,00%	10.747,62
Fev	82.908,47	10.810,98	72.097,49	1,58223	45.567,01	15,00%	6.835,05
Mar	80.308,65	20.796,74	59.511,91	1,58365	37.578,96	15,00%	5.636,84
Abr	212.278,59	29.224,35	183.054,24	1,58713	115.336,64	15,00%	17.300,50
Mai	92.624,90	12.173,70	80.451,20	1,59348	50.487,74	15,00%	7.573,16
Jun	77.332,14	9.994,48	67.337,66	1,61356	41.732,36	15,00%	6.259,85
Jul	104.113,44	13.810,81	90.302,63	1,61889	55.780,58	15,00%	8.367,09
Ago	71.306,72	9.135,86	62.170,86	1,61743	38.438,02	15,00%	5.765,70
Set	79.850,32	10.353,32	69.497,00	1,62519	42.762,26	15,00%	6.414,34
Out	78.812,58	10.205,44	68.607,14	1,63251	42.025,64	15,00%	6.303,85
Nov	113.865,24	15.200,44	98.664,80	1,62908	60.564,81	15,00%	9.084,72
Dez	90.920,78	11.930,86	78.989,92	1,63152	48.414,88	15,00%	7.262,23
Total	1.214.937,24	171.246,18	1.043.691,06		650.339,68		97.550,95

...

Sendo assim, os valores auferidos da Receita Líquida das receitas acessórias, considerando os limites contratuais, foi o montante de R\$ 190.063,74 e deverá ser revertido, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em de R\$ 0,002 com base sem setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021.

D) BPRV – ATRASO NO REPASSE DA VERBA EM DETRIMENTO DA NÃO FORMALIZAÇÃO DO CONVÊNIO

Em continuidade às tratativas relativas às verbas contratuais repassadas pela CRA anualmente à Secretaria de Defesa Social (“SDS”), de acordo com a cláusula 3.5.2.4.2 – Verba de Apoio ao Policiamento Rodoviário Militar estabelecida no PDCL (Anexo B – Contrato de Concessão), em detrimento do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira que entre si celebraram a Concessionária Rota do Atlântico S.A., com interveniência de SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, e o Estado de Pernambuco, por intermédio da Secretaria de Defesa Social, com interveniência da Polícia Militar de Pernambuco, através do Batalhão de Polícia Rodoviária, e de seus 1º e 2º Aditivos, avaliadas por este Poder Concedente no Pleito 3, conforme Item 5. 1. F (ii) – Bloco 2 – Demais Pedidos, às fls. 63 do Relatório Técnico de Análise aos Reequilíbrios Econômico e Financeiro 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão, elaborado pela CPTI – Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas e Industriais, consolidado no 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (CT N° 043/2011).

Em resumo, os repasses consolidados no 3º Termo Aditivo, em relação à verba para Polícia Militar (Batalhão de Polícia Rodoviária - BPRV), nos anos bases 4, 5, 6 e 7 da Concessão estão descritos nos quadros abaixo, trazidos das fls. 63 do Relatório da CPTI:

...

Sendo assim, registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR, sendo a redução do gasto o montante de R\$ 257.912,49 mil e deverá ser revertido, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em de R\$ 0,002 com base sem setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021

E) ATUALIZAÇÃO DE EIXO SUSPENSO

A CRA protocolou, em 16/07/2018, o Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, (“Pleito 4”), através da PC 070/2018, na qual se buscava recuperar, dentre outros pleitos, o desequilíbrio contratual pela perda de receita decorrente da isenção de cobrança dos eixos suspensos (em detrimento do fato do fato do príncipe - Implementação de Medida Provisória nº 833/2018),

cujo contrato é explícito essa cobrança, e, que foi implementada mediante solicitação do Poder Concedente (OF. GAB. Nº 074/2018).

O Poder Concedente por sua vez, reconheceu o pleito apresentado pela CRA, acatando os percentuais apurados até agosto/2018, conforme apresentado no Pleito 4. Assim, considerando que o percentual até agosto/2020 se mostra superior, seja por evolução tecnológica por conta de novos artifício hidráulicos que permitem a suspensão de quase 50% dos eixos (Cat 9 transformando em cat 5), seja por efeitos culturais e de popularidade.

Com isso, a perda de receita em detrimento a isenção de eixo defendida no Pleito 4, era de 7,1% e desde o início mostra-se superior conforme tabelas abaixo. A Concessionária apresenta nos quadros a seguir os valores históricos demonstrando essa evolução, referente ao período de agosto/2018 à agosto/2020, os quais ainda não foram objeto de reequilíbrio.

...

Sendo assim, considerando que a perda de receita da CRA decorrente da isenção de eixo suspenso teve reflexo negativo na TIR, sendo necessário o incremento de R\$ 0,054 na tarifa base de pedágio para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021

F) COVID 19

F.1.) PERDA DE ARRECADAÇÃO COVID 19

A pandemia oriunda do surto viral COVID-19, de elevado contágio e consequências graves, vem causando impactos globais negativos. Tais impactos refletiram de maneira profunda e significativa principalmente nos setores de infraestrutura, à exemplo de Concessionária de rodovias, como foi o caso da CRA.

Assim, em razão da situação de emergência e de saúde pública decorrentes do surto mundial de Corona Vírus (COVID-19) a CRA vem expondo, através de ofícios (Anexo V) os impactos causados no equilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão e a necessidade de recomposição da equação contratual, conforme adiante ratifica e expõe suas razões.

Desde o início da pandemia, a Concessionária vem envidando todos os esforços para manter a adequada prestação de serviço, tendo respeitado medidas restritivas impostas pelos governos federal, estaduais e municipais.

...

F.2) GANHO REFERENTE A CONCESSÃO DE POSTERGAÇÃO DE PAGAMENTO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE E DO REVISOR INDEPENDENTE

A Concessionária, requereu ao Poder Concedente algumas flexibilizações - através das PCs.019/2020 e 021/2020 (Anexo V); quais foram: “ (i) Orientação do Poder Concedente, quanto à readequação das atividades e vistorias do Verificador Independente e das unidades fiscalizadoras, primando sempre (...); (ii) Flexibilização dos parâmetros de serviços, atendimento e desempenho para fins de não incidência de sanções ou descontos, garantida a manutenção das condições essenciais de segurança aos usuários; (iii) Suspensão dos Prazos para apresentação das campanhas de Monitoração e apresentação de Relatórios Mensais; (iv) Postergação dos Prazos Contratuais de pagamento de outorgas e de Investimentos, sem aplicação de penalidade – ou desconto por reequilíbrio; (v) Suspensão do pagamento das verbas de Fiscalização, sem impacto consequente; (vi) a redução dos serviços de Conservação Rotineira (prevista no item 4.1. do PDCL) ” – dentre outras;

...

As postergações do ano 9 para o ano 10, em virtude dos pagamentos referente ao Verificador Independente e Revisor Independente por consequência dos efeitos da pandemia totaliza R\$ 309.098,78, refletindo a diminuição de R\$ 0,0003 na tarifa base de pedágio para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021.

6.1 ANÁLISE DOS ITENS DO 6º PLEITO DE REEQUILÍBRIO DA CONCESSÃO

ITEM A) ALUGUEL E MANUTENÇÃO DA PASSARELA PROVISÓRIA

Preliminarmente, no que diz respeito a esse item, transcreve-se parte do texto que aborda a PC 079/20:

A CRA protocolou, em 01/11/2017, o Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, revisão de nº 3 (“Pleito 3”), através da PC 050/2017, na qual se buscava recuperar, dentre outros pleitos, o desequilíbrio contratual em decorrência à implantação e manutenção da passarela, que não fazia parte do escopo do contrato, e, que foi implementada mediante solicitação do Poder Concedente (OF. GAB. DPV 004/2014) para atender à demanda da Comunidade Mercês, com fito a mitigar os riscos na travessia dos pedestres oriundos daquela Comunidade, que até a presente data, encontra-se em negociação fundiária junto à Administração de Suape.

O Poder Concedente, por sua vez, reconheceu o pleito apresentado pela CRA, acatando os valores até setembro/2018, conforme apresentado no Pleito 3. Assim, considerando que a manutenção da passarela permaneceu em todos os meses subsequentes ao reconhecimento do Pleito 3, conforme histórico documental (Anexo I), em detrimento à não resolução definitiva do problema com a Comunidade por Suape, a Concessionária apresenta nos quadros a seguir os valores históricos da implantação no tocante ao aluguel da estrutura provisória, assim como os custos com sua manutenção, considerando a data base do contrato (setembro de 2010), os quais ainda não foram objeto de reequilíbrio.

Em analogia a abordagem empregada por SUAPE nos reequilíbrios, para este item cabe comentar que, nesse procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, ora em curso final, foram consideradas despesas com a passarela implantada a pedido desse concedente até out2021, conforme demonstrações financeiras auditadas e já analisadas por esse Revisor Independente, ao que se pese a data base adotada foi setembro/2010.

Foram inseridas as despesas referentes a locação da Passarela no período de set/2018 a ago/2022, assim como os valores desembolsados pela Concessionária CRA para Manutenção Corretiva da Passarela autorizado através do Ofício OF.GAB.DP N°195/2021.

Sendo assim, tendo em vista que a CRA teve gastos adicionais no montante de R\$ 546.096,85 a título de aluguel e manutenção da passarela provisória, a preço base setembro/2010.

Com isso, o resultado da inclusão impacta diretamente no resultado e no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo negativo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em mais (+) R\$ 0,0048 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023, na data base de setembro/2010.

ITEM B) REPROGRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

B.1) REPROGRAÇÃO DE INVESTIMENTOS - BALANÇAS

Após a celebração do último Aditivo Contratual (Aditivo de Nº 03), fatos alheios à vontade da CRA alteram o cronograma e as condições assumidas e pactuadas no referido Aditivo Contratual, e, norteiam a apresentação deste pleito quanto ao cumprimento das obrigações assumidas por esta Concessionária no tocante a reprogramação do Investimento referente às Balanças previstas no Contrato.

Com a assinatura do 3º Aditivo Contratual ao CT nº 043/2011, ficou estabelecido entre as partes, CRA e SUAPE, a reprogramação do investimento de sistema de pesagem – Balanças Móveis para o ano 9 da Concessão, ou seja, para novembro de 2020.

Conforme já apresentado anteriormente para este Poder Concedente, através da PC 026/2020, protocolada em 13.04.2020 (Nº SEI 0009582020-29), vimos, novamente, através desse pleito ratificar todos os argumentos e justificativas apresentadas na referida missiva, considerando que até a presente data, não houve definições, tampouco atualização quanto ao assunto.

Como é sabido deste Poder Concedente, a implantação e operação dos postos móveis de pesagem dos veículos apesar de ser uma obrigação desta Concessionária, tanto o Contrato de Concessão, através do PDCL, quanto a proposta vencedora da licitação, estabelecem objetivamente que as atribuições da Concessionária estão restritas ao suporte do Poder Concedente para o exercício do poder de polícia na fiscalização dos veículos que trafeguem na rodovia, conforme já apresentado através de pleitos anteriormente formalizados e validados por este Concedente.

No primeiro trimestre de 2018, diante da complexidade do tema e considerando a competência exclusiva do Poder Público, o Governador do Estado de Pernambuco, no âmbito das atribuições, que lhes foram conferidas (incisos II e IV do artigo 37 da Constituição Estadual), publicou no Diário Oficial do Estado de Pernambuco em 27 de abril de 2018, o Decreto nº 45.936 de 26 de abril de 2018, que instituiu o Grupo de Trabalho com o objetivo de discutir, elaborar, implantar e operacionalizar o sistema de pesagem de veículos na Rodovia concessionada PE-009.

O referido Grupo de Trabalho Multidisciplinar, liderado pela Secretaria de Transporte – SETRA, iniciou os estudos de viabilidade para permitir que o Poder Concedente subsidiasse a Concessionária na implantação do sistema de pesagem na Rodovia, conforme previsto no Contrato.

Apesar dos esforços dispendidos pelo grupo de trabalho na realização do estudo de viabilidade, em outubro de 2018, foi emitido Relatório Final pela SETRA (Anexo II), que em sua conclusão apontava a necessidade de aprofundamento de alguns desdobramentos quanto aos estudos iniciados e a indicação de recondução do grupo de trabalho para conclusão do tema, conforme podemos verificar abaixo, no trecho extraído do item 12.1 do relatório do grupo de trabalho (Anexo II):

.... 12. Conclusão ...
12.2 Cronograma de Obra....
...

Todos esses argumentos foram considerados no último Relatório Técnico de análise dos reequilíbrios econômico-financeiros 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão Rodoviária N° 043/2011 pela CPTI (Anexo III), quando do seu acolhimento para postergação do referido Investimento para o ano de 2020.

Pois bem, ainda que o cronograma acima fosse cumprido conforme previsto, por todas as partes envolvidas no certame - o que não ocorreu, e por fatos alheios à esta Concessionária; ainda assim, o prazo estabelecido era inexecutável, considerando a data limite para execução do investimento ser no dia 03/11/2020, último dia do ano 9 da concessão, no qual foi pactuado através do 3º Aditivo Contratual a postergação do investimento de balança. A recondução do grupo de trabalho ainda não foi publicada para dar continuidade ao estudo de viabilidade de suma importância inclusive para o Estado de Pernambuco que terá um modelo piloto para aplicabilidade em sua malha viária.

Oportunamente trazemos a título de informação, apenas para ressaltar, a necessidade e importância de envolvimento de outros agentes além da Concessionária, no desenho de modelo viável de um sistema de pesagem, que em outubro de 2019 o Governo do Estado de Pernambuco, por meio da Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos, do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PE) e do Complexo Industrial Portuário de Suape, firmou, um convênio de cooperação técnica e financeira com a Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) para possibilitar a elaboração de estudos técnicos com o objetivo de implantar sistemas de pesagem de veículos pesados na Rodovia PE-90, que liga os municípios de Carpina, na Zona da Mata Norte, a Toritama, no Agreste do Estado.

Ademais, considerando o difícil momento em que vivemos, e, a atual situação de emergência, de saúde pública de importância e efeitos internacionais decorrentes do surto mundial de Corona Vírus (COVID-19), em que as instituições, sejam elas públicas ou privadas, vêm envidando todos os esforços seguindo as orientações, dos governos federal, estaduais e municipais, em especial da Organização Mundial da Saúde (OMS) e do Ministério da Saúde, com o objetivo de prevenir, enfrentar e mitigar os impactos decorrentes dessa propagação viral, bem como, direcionando todos os seus esforços para mitigar os impactos dessa pandemia, estão neste momento voltados para tais questões.

Considerando ainda as perdas de PIB e respectiva perda de tráfego, decorrente de tal calamidade, é inequívoco que a continuidade e condução dos estudos de viabilidade de implantação da balanças pelo menos nos próximos 2 meses, fica comprometido, inclusive porque um dos mais importantes indicadores do referido estudo é a análise do tráfego, ora prejudicado e instável.

Diante de um cenário de calamidade decorrente do surto viral Covid-19, de impactos significativos e de uma gravidade sem precedentes, apenas para que não reste dúvida quanto a impossibilidade técnica/operacional de realização de investimento, apresentamos cronograma abaixo considerando as premissas utilizadas, conforme relatório apresentado pela SETRA (Anexo II) e corroborado por Suape, através da consultoria contratada da CPTI, que não apresentou manifestação contrária na sua análise do pleito de reequilíbrio 3:

.....

Esse com finalização em novembro de 2022.

Ressaltamos por fim que a postergação desse investimento reduz o valor da Tarifa Básica de Pedágio e atende às reais necessidades da rodovia e exigências administrativas impostas, sem comprometer a segurança dos usuários.

Em face do exposto e considerando sobretudo que não houve, até o momento, evolução formal relativa à recondução do Grupo de Trabalho em baila.

Também levando em consideração que, a concessionária realizou nova “Campanha de Pesagem em 2021”, entretanto não foi apresentado relatório conclusivo.

Trazendo à tona que o estado de Pernambuco continua sem qualquer rodovia monitorada por sistema de Pesagem e a complexidade operacional da implantação em tela dentro do sistema logístico de Suape, e, portanto, deve ser validado o cronograma apresentado pela CRA ao tempo que recomenda:

A CPTI, na qualidade de Revisor Independente, entende que deve ser usado para os efeitos tarifários a implantação em 2025, com as seguintes condicionantes:

1. Continuar com as campanhas de pesagem anuais até o início fático e eficiente do sistema de pesagem na PE-009 e demais vicenais. Com a supervisão e/ou fiscalização de SUAPE.
2. Recondução tempestiva do Grupo de Trabalho com a participação formar da CRA, em relevância as competências atribuídas no CT 043/2011.
3. Validação do novo cronograma de implantação pela CCP e também pela Diretoria de Engenharia de Suape, por competência.
4. Que a CRA se disponibilize a entregar termo de compromisso/responsabilidade pelos possíveis danos ocasionados pela postergação do investimento, ou apresentação técnica constatando o paradoxo.

O investimento é composto por 4 itens:

- (i) Plataformas de pesagem móvel - Postergação do ano 09 para o ano 13 (R\$ 8.133.919,93, data base set/2010)
- (ii) Pesagem Móvel - Equipamento de Pesagem Postergação do ano 09 para o ano 13 e reprogramação dos ciclos de reinvestimentos. (R\$ 5.920.536,74, data base set/2010)
- (iii) Postos de Pesagem Excluídos os custos dos anos 9 ao 12 (- R\$ 1.943.300,22, data base set/2010)
- (iv) Postos de Fiscalização Excluídos os custos dos anos 9 ao 12 (- 64.895,15, data base set/2010)

Isto posto, a postergação referente às balanças conforme fluxo de postergação descrito acima reduz a Tarifa Básica de Pedágio em (-) R\$ 0,0517, na data base setembro/2010, com entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2023.

Por fim, importante ressaltar que, ao que se pese, qualquer alteração concreta acerca do cronograma, dos trabalhos apresentados pela recondução do grupo de trabalho ou pelos resultados apresentados pelas novas campanhas de pesagem devem ser refletivos nesta próxima revisão.

B.2) POSTERGAÇÃO DE INVESTIMENTO – TELEMÁTICA E COCAIA.

Preliminarmente, no que diz respeito a esse item, transcreve-se parte do texto que aborda a PC 065/21, esta que solicita a atualização do pleito protocolada por meio da PC 079/2020:

“Para esse pleito considerar-se-á todos os argumentos e conceitos apresentados na PC 040/2021, ou seja, sugerindo a postergação dos investimentos referentes à Telemática de Cocaia/Tatuoca, concernente à rede de fibra ótica (Quadro E – Investimentos item 4.14), do ano 10 (nov/2021) para o ano 15 (nov/2026), com benefícios à modicidade tarifária. Trazemos assim, por oportuno, o registro do impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR, com uma postergação no montante de R\$ 2.962.445,82 (Quadro E – Investimentos, itens 1.3.3 e 4.8) e deverá ser revertido, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em R\$ 0,011 com base em setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2022.”

A abordagem empregada por SUAPE nos procedimentos anteriores, bem como as premissas de gestão da CCP, e sobretudo a permanência das variáveis de impacto, cabe esclarecer:

Para este item, nesse procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, ora em análise, foi considerado para efeitos de cálculos tarifários a performance conclusiva e total do investimento para o ano 15 ao que se pese a data base adotada no modelo econômico foi setembro/2010.

O investimento é composto por 3 itens:

(iii)) Entroncamento da PE028 com a TDR Norte - Postergação do ano 10 para o ano 15 (R\$ 2.415.445,82, data base set/2010)

(ii) Circuito Fechado de TV CFTV Postergação de R\$ 547.000,00 (set/2010), referente ao trecho não construído por Suape, para o ano 15

(iii) Rede Fibra Ótica Postergação para o ano 15 (R\$ 2.379,54, data base set/2010)

Trazemos assim, por oportuno, o registro do impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR, (Quadro E – Investimentos, itens 1.3.3 e 4.8) e deverá ser revertido, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em (-) R\$ 0,0147 com base em setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2023.

B.3) Conserva do pequeno trecho de Cocaia que ainda não foi arrolado:

A extensão da rodovia prevista no Contrato de Concessão tem 43,87km. No entanto, após o Arrolamento do último segmento sob a responsabilidade de SUAPE, Trecho 5 Acesso à Ilha de Cocaia, com extensão inicial de 12,9 km (conforme previsto no PDCL, ANEXO B do Contrato de Concessão) ficou pendente um saldo de segmento rodoviário a ser construído por Suape de 5,28km de extensão, que representa o prolongamento da rotatória após a ponte sobre o Rio Massangana até a Ilha de Cocaia, tendo Suape construído a extensão de 7,62km dos 12,9km, que corresponde o segmento até a Ilha de Tatuoca.

Diante disso, e considerando que no 3º Aditivo do contrato de Concessão foi considerado a exclusão dos custos com Conserva e Operação da extensão de 5,28km até o ano 9, a Concessionária, com base na metodologia adotada em conjunto com a ARPE, readequou o Plano de Negócios excluído da tarifa de pedágio essas despesas não realizadas nos anos 10 e 11.

Sendo assim, tendo em vista que a CRA não realizou despesas de conserva e operação desse segmento no montante de R\$ 479.591,78, base setembro de 2010, decorrente da diminuição da extensão da rodovia em relação ao inicialmente previsto, o evento resulta na redução de (-) R\$ 0,0037 na tarifa básica de pedágio, na data base setembro/2010, com entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2023.

ITEM C) RECEITAS ACESSÓRIAS

Preliminarmente, no que diz respeito a esse item, transcreve-se parte do texto que aborda esse tema na Nota Técnica RQ 02 CCP/DPG – SUAPE, de 27 de dezembro de 2017 em sua página 15 – “Inclusão da Modicidade das Receitas Acessórias”:

“No que concerne a este item julga-se importante exibir e comentar que as “Receitas Acessórias” cuja descrição conceitual encontra-se aposta na cláusula 1.1.1.44 de definições do Contrato 043/2011 estão ainda, de forma explícita, citadas neste referido instrumento conforme principais transcrições a seguir:

Cláusula 4.2.6.2. - “Do valor total auferido pela CONCESSIONÁRIA a título de RECEITAS ACESSÓRIAS, até o limite de 15% (quinze por cento) da receita líquida poderá ser revertido para fins de modicidade tarifária”.

Cláusula 4.2.6.3. - “Para fins da cláusula 4.2.6.2 deste CONTRATO DE CONCESSÃO, receita líquida é aquela resultada da receita bruta menos os impostos diretos incidentes”.

Igualmente, é válido ressaltar que, também em cláusula específica do PDCL, existe abordagem adicional sobre o assunto:

Cláusula 3.2.2.6. - “Apoio Logístico e Fiscal ... Como apoio logístico às operações de movimentação de cargas no COMPLEXO DE SUAPE, a CONCESSIONÁRIA poderá prestar serviços vinculados à triagem e estacionamento de caminhões nas áreas integrantes da faixa de domínio da rodovia, podendo ampliar se necessário em até 2 locais a serem definidos. Os ônus desta implantação e seus custos

operacionais serão de risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA, podendo para tanto estabelecer formas de remuneração pelos usuários, pelos serviços prestados como receitas acessórias”.

Ressalta-se ainda sobre o item em análise “*Inclusão da Modicidade das Receitas Acessórias*” fica entendido como necessário mencionar que a Proposta Comercial do consórcio vencedor da licitação registra em sua página 0004 o condicionante transcrito abaixo:

“Cumprir destacar que na PROPOSTA COMERCIAL, conforme também apresentado no PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO, foram consideradas exclusivamente as receitas provenientes da cobrança de pedágio, não consideradas nenhuma receita alternativa e/ou acessória”.

Em analogia a abordagem empregada por SUAPE no segundo reequilíbrio, para este item cabe comentar que, nesse procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, ora em curso final, foram consideradas receitas acessórias líquidas efetivamente realizadas até agosto/2021, conforme demonstrações financeiras auditadas e já analisadas por esse Revisor Independente, ao que se pese a data base adotada foi setembro/2010.

Portanto o pleito da CRA, além de encontrar convergência com a já comentada condicionante exposta no primeiro parágrafo da página 0004 da Proposta Comercial, encontra, também, uma aderência “*ipsis litteris*” à cláusula 4.2.6.2 do Contrato 043/2011 que se refere ao; ...*valor total auferido ... a título de RECEITAS ACESSÓRIAS ..., revertido para fins de modicidade tarifária.*

Vale ressaltar que as simulações realizadas pela CPTI, já no momento da emissão não contemplam receitas acessórias previstas, e frisa-se que são consideradas tão somente as receitas líquidas no percentual de 15%, em analogias as demais revisões homologadas anteriormente.

Desta forma, neste 6º procedimento tarifário, com o fito de atender os dispositivos contratuais e legais associados foram considerados nos cálculos os valores históricos da receita líquida, até dezembro de 2021, à data base de setembro/2010. Ou seja, foram incluídas no fluxo de caixa todas receitas acessórias auferidas nos anos 8,9, e parte do ano 10 da concessão.

Cabe reiterar que demonstrações financeiras da concessionária são auditadas por Auditores Independentes reconhecidos no mercado, além da análise desse revisor, ao qual emite Relatório Técnico anual para o Poder Concedente, anexo desse relatório. A seguir tabela com os valores históricos da receita bruta:

	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro	TOTAL
2018	R\$ 130.615,41	R\$ 82.908,47	R\$ 80.308,65	R\$ 212.278,59	R\$ 92.624,90	R\$ 77.332,14	R\$ 104.113,44	R\$ 71.306,32	R\$ 79.850,32	R\$ 78.812,58	R\$ 113.865,24	R\$ 90.920,78	R\$ 1.214.936,84
2019	R\$ 82.456,75	R\$ 85.523,05	R\$ 92.005,99	R\$ 61.113,28	R\$ 102.044,98	R\$ 89.142,56	R\$ 101.575,21	R\$ 124.169,86	R\$ 86.067,87	R\$ 131.935,13	R\$ 93.434,90	R\$ 112.059,32	R\$ 1.161.528,90
2020	R\$ 107.455,02	R\$ 96.236,69	R\$ 122.095,17	R\$ 110.898,47	R\$ 90.655,15	R\$ 91.728,53	R\$ 99.243,18	R\$ 127.300,54	R\$ 94.229,38	R\$ 91.290,60	R\$ 94.270,21	R\$ 100.553,58	R\$ 1.225.956,52
2021	R\$ 85.840,37	R\$ 114.780,51	R\$ 106.889,08	R\$ 403.019,54	R\$ 120.496,51	R\$ 133.924,20	R\$ 100.886,65	R\$ 158.799,01	R\$ 175.062,69	R\$ 112.017,63	R\$ 113.697,00	R\$ 129.628,34	R\$ 1.755.041,53

Diante do exposto, inclui-se na linha 7 do quadro QDL, denominado 1.1.2. Outras Receitas (Receitas Acessórias), o percentual acordado contratualmente entre as partes de 15% para efeito de modicidade.

Os valores auferidos da Receita Líquida das receitas acessórias, considerando os limites contratuais, resultou o montante de R\$ 349.497,75 e deverá ser revertido à modicidade tarifária, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio.

Com isso, o resultado da inclusão impacta diretamente no resultado e no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em menos (-) R\$ 0,0038 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023, com data base setembro/2010.

ITEM D) BPRV – BATALHÃO DA POLÍCIA RODoviÁRIA

Preliminarmente, no que diz respeito a esse item, transcreve-se parte do texto que aborda a PC 065/21, esta que solicita a atualização do pleito protocolada por meio da PC 079/2020:

“V) BPRV – ATRASO NO REPASSE DA VERBA EM DETRIMENTO DA NÃO FORMALIZAÇÃO DO CONVÊNIO Para esse pleito, considerar-se-á todos os argumentos e conceitos apresentados na PC 079/2020, ou seja, não havendo para tanto, nesta missiva, atualizações de valores. Sendo assim, trazemos novamente por oportuno o registro do impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR, sendo a redução do gasto o montante de R\$ 257.912,49 mil e deverá ser revertido, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em de R\$ 0,002 com base em setembro de 2010, para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2022.”

Esse item versa sobre o convênio entre a Secretaria de Defesa Social – SDS, por meio do BPRV, e a CRA, ressalta-se que esse tema já abordado e dissertado nas revisões anteriores.

A pedido de Suape, foi realizada a adequação no quadro de despesas operacionais para refletir os valores efetivamente pagos à Secretaria de Defesa Social. Na TBP vigente, formalizada pelo 3º termo aditivo foi apropriado os valores empregados até setembro de 2018, com data base setembro/2010.

Valores considerados na Modicidade tarifária:

- Valores não utilizados no ano 2019 (referente ao ano 8) - R\$ 131.082,21 (devolvidos na prestação de contas em 04/02/2020), que representa R\$ 77.912,49 a valores data base do contrato (setembro/2010);
- Valores não utilizados no ano 2020 (referente ao ano 9) pois não houve repasse considerando que o convênio só foi assinado 30/09/2020 R\$ 180 mil a valores data base do contrato (setembro/2010);

- Valores não utilizados no ano 2021 (referente ao ano 10) SDS não utilizou a verba, conforme prestação de contas encaminhada em 17/05/2022 pela SDS - R\$ 180 mil a valores data base do contrato (setembro/2010);
- Valores não utilizados no ano 2022 (referente ao ano 11) não haverá repasse em razão da não utilização da verba do ano anterior - R\$ 180 mil a valores data base do contrato (setembro/2010).

Para representar o impacto deste evento, procedeu-se a adequação dos valores relativos a QDD no item “8.1 Verba para a Polícia Rodoviária Militar” de outubro de 2018 até agosto/2021. Para os anos seguintes, permaneceu os valores apresentados na proposta vencedora.

Registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo na TIR, sendo a redução do gasto o montante de R\$ 642.087,51, o qual poderá ser revertido à modicidade tarifária, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio.

Como resultado da referida adequação descrita acima, registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em menos (-) R\$ 0,0026 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023, na data base de setembro/2010.

ITEM E) ATUALIZAÇÃO DA ISENÇÃO DE COBRANÇA DE EIXO SUSPENSO

A CRA protocolou, em 16/07/2018, o Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, (“Pleito 4”), através da PC 070/2018, na qual se buscava recuperar, dentre outros pleitos, o desequilíbrio contratual pela perda de receita decorrente da isenção de cobrança dos eixos suspensos (em detrimento do fato do fato do príncipe - Implementação de Medida Provisória nº 833/2018), cujo contrato é explícito essa cobrança, e, que foi implementada mediante solicitação do Poder Concedente (OF. GAB. Nº 074/2018).

O Poder Concedente por sua vez, reconheceu o pleito apresentado pela CRA, acatando os percentuais apurados até agosto/2018, conforme apresentado no Pleito 4. Assim, considerando que o percentual até agosto/2020 se mostra superior, seja por evolução tecnológica por conta de novos artifício hidráulicos que permitem a suspensão de quase 50% dos eixos (Cat 9 transformando em cat 5), seja por efeitos culturais e de popularidade.

Com isso, a perda de receita em detrimento a isenção de eixo defendida no Pleito 4, era de 7,1% e desde o início mostra-se superior conforme tabelas abaixo. A Concessionária apresenta nos quadros a seguir os valores históricos demonstrando essa evolução, referente ao período de agosto/2018 à agosto/2020, os quais ainda não foram objeto de reequilíbrio.

Ano 7	VEQ	Eixo Suspenso	% de queda	VEP
ago/18	595.560	48.320	8,1%	547.240
set/18	609.778	45.569	7,5%	564.209
out/18	627.319	44.571	7,1%	582.748
Total	1.832.656	138.460	7,6%	1.694.196

Ano 8	VEQ	Eixo Suspenso	% de queda	VEP
nov/18	625.450	43.823	7,0%	581.627
dez/18	633.760	43.417	6,9%	590.343
jan/19	735.556	45.700	6,2%	689.856
fev/19	544.769	43.399	8,0%	501.370
mar/19	602.564	42.369	7,0%	560.195
abr/19	558.721	46.193	8,3%	512.528
mai/19	542.284	49.791	9,2%	492.493
jun/19	501.093	42.497	8,5%	458.596
jul/19	578.147	49.976	8,6%	528.171
ago/19	559.211	49.964	8,9%	509.247
set/19	577.347	49.095	8,5%	528.252
out/19	627.673	52.577	8,4%	575.096
Total	7.086.572	558.801	7,9%	6.527.771

Ano 9	VEQ	Eixo Suspenso	% de queda	VEP
nov/19	609.300	47.256	7,8%	562.044
dez/19	662.242	49.078	7,4%	613.164
jan/20	766.036	50.927	6,6%	715.109
fev/20	606.689	45.951	7,6%	560.738
mar/20	520.932	48.372	9,3%	472.560
abr/20	362.110	40.163	11,1%	321.947
mai/20	369.881	39.115	10,6%	330.766
jun/20	444.922	43.374	9,7%	401.548
jul/20	544.753	47.480	8,7%	497.273
ago/20	583.838	49.614	8,5%	534.224
set/20	-	-	-	-
out/20	-	-	-	-
Total	5.470.702	461.330	8,4%	5.009.372

Sendo assim, considerando que a perda de receita da CRA decorrente da isenção de eixo suspenso teve reflexo negativo na TIR, sendo necessário o incremento de R\$ 0,054 na tarifa base de pedágio para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2021.

Essa variação poderá ser positiva ou negativa ao longo dos demais anos, com reflexos na tarifa básica, e por isso sugere-se que seja automatizado sua avaliação, semelhante ao cálculo das receitas acessórias previsto no contrato, ou seja, anualmente objeto de reequilíbrio.

Por fim, considerando que o conceito deste pleito 6 também já está pacificado, e, tratando-se apenas de atualizações anuais quanto as variações oriundas da perda de receita em detrimento das isenções dos eixos suspensos, solicitamos que este Poder Concedente, se assim entender, autorize esta Concessionária a aplicar automaticamente anualmente, considerando o ano do contrato de concessão, no cálculo da tarifa de pedágio, respeitando todas as premissas contratuais, e desde que previamente os cálculos sejam validados pelo Poder Concedente.

Registra-se ainda que, o 4º Reequilíbrio foi objeto de análise da Agência de Regulação do Estado – ARPE (PARECER TÉCNICO CTEEF Nº 002/2018, de Audiência Pública (Relatório da Audiência Pública Nº AP.ID2018-SUAPE) e formalizado no 3º Termo Aditivo ao CT 043/2011.

ANÁLISE TÉCNICA

Preliminarmente é importante ressaltar que quanto a legalidade do pleito concernente aos eixos suspensos entende-se sobre a regularidade plena, vistos os impactos causados pelas alterações legislativas que teve origem na Medida Provisória 833 de 27/05/2018 decorrente da “Greve dos Caminhoneiros”.

Informa-se que a CRA a partir de agosto/2018 passou a controlar a quantidade de eixos suspensos através do sistema de controle de tráfego da empresa TECSIDEL.

O sistema em tela utiliza pares de sensores, sendo o Emissor - Sensor T30E DAC, Ref.: T306E W/30, Fab.: Banner e Receptor- Sensor T30R DAC, Ref.: T30SN6R W/30, Fab.: Banner para a verificação da quantidade de eixos que passam suspensos que passam nas cabines das praças de pedágio.



Registra-se ainda que o sistema implantado pela concessionária é utilizado em outras 28 concessionárias no Brasil, totalizando 188 praças de pedágio que corresponde a 2291 pistas, incluindo as 5 praças de pedágio e 34 pistas operadas pela CRA por meio da Concessão do Complexo Viário e Logístico de Suape – Expressway (CT. Nº 043/2011).

	 tecsidel sistemas de pedágio & ITS	Concessionária Cliente	Qtd total de Praças	Qtd total de Pistas	Estado
1		AB Colinas	8	92	SP
2		AB Nascentes das Gerais	6	57	MG
3		AB Triângulo do Sul	7	78	SP
4		ARTERIS - Fernão Dias	9	161	SP
5		ARTERIS - Fluminense	5	81	RJ
6		ARTERIS - Litoral Sul	5	126	SC
7		ARTERIS - Planalto Sul	5	62	PR
8		ARTERIS - Regis Bittencourt	6	127	SP
9		Arteris-Via Paulista	11	146	SP
10		Bahia Norte	6	84	BA
11		CCR-Viasul	7	103	RS
12		CRT	3	18	RJ
13		EGR	14	103	RS
14		INVEPAR-VIA040	11	119	MG
15		Rodovia do Aço	3	32	RJ
16		Rodovias do Tietê	9	76	SP
17		Rota 116	4	26	RJ
18		Rota das Bandeiras	8	97	SP
19		Rota do Atlântico	5	34	PE
20		Rota do Oeste	9	100	MT
21		Rota dos Coqueiros	2	14	PE
22		Tabapuã	1	2	SP
23		Tamoios	3	49	SP
24		Via Bahia	7	93	BA
25		VIARIO	3	26	RJ
26		WAY306	3	24	MS
27		EIXO-SP (PIPA)	21	258	SP
28		VIA COSTEIRA	7	103	SC
28 clientes		Total	188	2291	

Os dados registrados pelos sensores TECSIDEL são verificados pelo sistema e procedimentos integrados e da CRA em três etapas, sendo:

1ª etapa de verificação) pelo operador da cabine;

2ª etapa de verificação) pelos sensores (emissor e receptor); e

3ª etapa de verificação) pela equipe de validação das inconsistências.

As inconsistências geradas na verificação do operador de cabine x sensores seguem para equipe de validação, essa equipe analisa as inconsistências através da verificação das imagens, e dessa forma, após etapa é possível garantir maior assertividade.

Portanto, ainda há no processo de validação processos não automatizados e que podem permitir imprecisões.

Diante do exposto a CPTI recomentou uma validação dos dados gerados pelo sistema TECSIDEL através de fiscalizador independente **para validação/auditar o índice de assertividade do sistema até a 2ª. Etapa/3ª. Etapa da contagem.**

Em ago/2018 com a medição dos veículos que trafegam com os eixos suspensos nas cabines de pedágio, a CRA após levantamento dos dados apresentou no pleito 6 o quadro resumo da contagem para o ano 8, demonstra os dados do VEQ, Eixos Suspensos, % de Queda e VEP.

Ano 8	VEQ	Eixo Suspenso	% de queda	VEP
nov/18	625.450	43.823	7,0%	581.627
dez/18	633.760	43.417	6,9%	590.343
jan/19	735.556	45.700	6,2%	689.856
fev/19	544.769	43.399	8,0%	501.370
mar/19	602.564	42.369	7,0%	560.195
abr/19	558.721	46.193	8,3%	512.528
mai/19	542.284	49.791	9,2%	492.493
jun/19	501.093	42.497	8,5%	458.596
jul/19	578.147	49.976	8,6%	528.171
ago/19	559.211	49.964	8,9%	509.247
set/19	577.347	49.095	8,5%	528.252
out/19	627.673	52.577	8,4%	575.096
Total	7.086.572	558.801	7,9%	6.527.771

A análise da CRA após o tratamento dos dados considera o percentual de 7,9% (sete vírgula nove por cento), esse percentual é correspondente ao ano 8 (com amostra de 12 meses de contagem) descartando os anos 7 (parcial com amostra de 3 meses de contagem) e ano 9 (parcial com amostra de 10 meses de contagem).

Inicialmente utilizamos os dados do ano 8 (amostra de 12 meses) para elaboração da análise e validação do percentual apresentado no Pleito 6. Foi verificado que a quantidade de veículos com eixo suspenso representa 7,89 (sete vírgula oitenta e nove por cento) da quantidade de Veículos Equivalentes (VEQ).

Em 2021, conforme recomendado pela CPTI, Suape realizou auditoria independente por um curto período de tempo, entre 06 de dezembro/2021 a 17 de dezembro/2021, sendo composta por uma amostra de 1400 veículos, dos quais, 1386 foram computáveis. Como a amostra foi por um curto período de tempo e, somente por um mês, ela não captou efeitos de sazonalidade, razão pela qual entende-se que deve ser desconsiderada para efeito desta revisão tarifária.

Considerando que: i) essa variação poderá ser positiva ou negativa ao longo dos demais anos e; ii) que sua apuração se dá de forma clara e segura decorrente do uso de tecnologia para a quantificação dos eixos suspensos, conforme demonstrado na Nota Técnica apresentada, a Concessionária solicita que os reflexos na tarifa básica sejam aplicados no presente reequilíbrio, de modo a minimizar os impactos decorrentes do evento de desequilíbrio nesse período.

A pesar, do conceito deste pleito já ter consenso, permitindo atualizações anuais quanto as variações oriundas da perda de receita em detrimento das isenções dos eixos suspensos, o Poder Concedente, se assim entender, pode autorizar a Concessionária a aplicar o ajuste automático do percentual real x projetado, em periodicidade anual, considerando o ano do contrato de concessão, no cálculo da tarifa de pedágio, respeitando todas as premissas contratuais, e desde que previamente os cálculos sejam validados pelo Poder Concedente.

Sendo assim a perda de receita da pleiteada pela CRA decorrente da isenção de eixo suspenso apresenta reflexo negativo na TIR, dessa forma será necessário o incremento de R\$ 0,0778 na tarifa base de pedágio para entrada em vigor a partir de 4 de janeiro de 2023, na data base de setembro/2010.

Por fim, sugere-se uma auditorias periódicas ao longo do ano para coletar bancos de dados e formatar series históricas mais assertivas e solidas e incluir efeitos da sazonalidade. Paralelamente recomenda-se analisar a possibilidade de implantação de soluções tecnológicas que validam just-in-time os indicadores operacionais como já se visualizam nas maiores concessionarias em operação no Brasil, como por exemplo, nas rodovias sob gestão da CCR.

Dessa forma, a variação aferida com reflexos na tarifa básica de pedágio, poderá ser implantado de forma ordinária em todas a revisões tarifárias.

ITEM F) COVID 19

F.1) PERDA DE ARRECADAÇÃO COVID 19

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de PARECER TÉCNICO OPINATIVO, elaborado com o fito de tecer considerações acerca do pedido de reequilíbrio econômico financeiro do contrato 043/2011, especificamente acerca do item F que está associado aos impactos causados pela pandemia da COVID-19.

Informa-se que a solicitação da concessionária tem como finalidade de obter o realinhamento dos preços com a justificativa relacionada à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato celebrado entre a mencionada CRA e o Complexo Industrial Portuário de Suape, posto que diante da redução do tráfego de veículos no complexo viário e logístico objeto da Concessão em espeque, surgiram dificuldades na manutenção da condição contratual pactuada.

2. DO MÉRITO, JUSTIFICATIVA E DO ENQUADRAMENTO LEGAL

A priori, é de suma importância ressaltar a incontestabilidade de que o atual cenário que estamos passando traz sérias consequências aos contratos administrativos. Assim, no que tange ao contrato em discussão, a gravidade da situação e as medidas tomadas pelo poder público fazem com que a Concessionária não tenha condições de manter a execução do contrato pelos valores estabelecidos inicialmente.

Dessa forma, faz-se necessário um ajuste para alcançar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo, alternativa para a Concessionária e a Administração Pública, tendo em vista que não podem simplesmente rescindir os contratos atuais e iniciar um novo procedimento de contratação, pois o serviço contratado é essencial ao exercício de suas funções.

Sobre a matéria, tem-se que, nos contratos administrativos, é possível a avença de realinhamento de preços para reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, desde que reste efetivamente comprovada a ocorrência de fato superveniente apto a desbalancear o pacto contratual acertado à época, a ponto de tornar a obrigação de uma das partes excessivamente onerosa em comparação com a outra.

Acontece que, ao longo da execução do contrato, a Contratada se deparou com um exorbitante e inesperado aumento dos custos necessários à prestação dos serviços, o que se demonstrará mais adiante.

A pandemia mundial ocasionada pela infecção humana pelo coronavírus SARS-CoV-2 (COVID-19), que chegou ao Brasil, constitui-se fato extraordinário e imprevisível apto a respaldar o presente pleito de reequilíbrio econômico financeiro, pois, segundo a melhor doutrina, o fundamento da teoria da imprevisão é o princípio da cláusula rebus sic stantibus, segundo o qual o contrato deve ser cumprido desde que presentes as mesmas condições existentes no cenário dentro do qual foi o pacto ajustado.

O elemento característico do instituto é álea econômica, e sobre ela vale repetir as palavras de CAIO TÁCITO:

“A álea econômica é, por natureza, extraordinária, excedente aos riscos normais admitidos pela natureza do negócio. Os fenômenos da instabilidade econômica ou social (guerras, crises econômicas, desvalorização da moeda) são as causas principais do estado de imprevisão, tanto pela importância do impacto de seus efeitos, como pela imprevisibilidade de suas consequências”.

Nesse contexto, é de bom alvitre evidenciar que, segundo José dos Santos Carvalho Filho, o efeito da teoria da imprevisão calca-se em duas vertentes:

“Se a parte prejudicada não puder cumprir, de nenhum modo, as obrigações contratuais, dar-se-á a rescisão sem atribuição de culpa. Se o cumprimento for possível, mas acarretar ônus para a parte, terá esta direito à revisão do preço para restaurar o equilíbrio rompido.” (José dos Santos Carvalho Filho, Manual de Direito Administrativo, 12ª edição, ed. Lúmen Júris, Rio de Janeiro, 2005, p. 204)

Pois bem. A situação de calamidade pública foi reconhecida pela União, conforme a Constituição Federal em seu art. 21, inciso XVIII e a Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, art. 65. E, em 18 de março de 2020 foi encaminhada Mensagem nº 93 da Presidência da República ao Congresso Nacional:

“Em atenção ao disposto no art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, denominada de Lei de Responsabilidade Fiscal, solicito a Vossas Excelências o reconhecimento de estado de calamidade pública com efeitos até de 31 de dezembro de 2020, em decorrência da pandemia da COVID-19 declarada pela Organização Mundial da Saúde, com as consequentes dispensas do atingimento dos resultados fiscais previstos no art. 2º da Lei nº 13.898, de 11 de novembro de 2019, e da limitação de empenho de que trata o art. 9º da Lei de Responsabilidade Fiscal”.

Desta feita, as medidas da Lei nº 13.979/2020, para o “enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019”, foram tomadas, e o que se depreende é o reconhecimento da situação calamitosa:

“Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as medidas que poderão ser adotadas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. § 1º As medidas estabelecidas nesta Lei objetivam a proteção da coletividade. § 2º Ato do Ministro de Estado da Saúde disporá sobre a duração da situação de emergência de saúde pública de que trata esta Lei. § 3º O prazo de que trata o § 2º deste artigo não poderá ser superior ao declarado pela Organização Mundial de Saúde.”

Com base nesse diploma legal, foram adotadas notórias medidas de restrição impactantes em toda sociedade, paralisações de atividades, barreiras logísticas, impedimento de locomoção, interrupções logísticas etc.

No âmbito do Estado de Pernambuco, através do Decreto nº 48.809, de 14 de março de 2020, o Governador estabeleceu medidas restritivas “para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus”. Todas essas medidas interferiram de forma violenta nos custos da Concessão em referência, sobretudo porque ensejou a redução do tráfego de veículos no complexo viário e logístico, e, conseqüentemente, gerou dificuldades para manter a condição contratual pactuada.

Destarte, a pandemia, assim como suas medidas, interferiu desproporcionalmente nos custos da Concessionária Rota do Atlântico. Nesse sentido, cabe trazer à baila que além da diminuição do tráfego de veículos, novos custos surgiram com a necessidade de aquisição de EPIs (máscaras, luvas, face Shields, álcool em gel, produtos de limpeza), com o fito de diminuir os riscos da pandemia, protocolos de distanciamento adotados, protocolos de limpeza frequentes, modos de produção afetados, tudo gerando uma onerosidade excessiva e desproporcional. Em razão do distanciamento no local de trabalho, serviços que cuja produtividade era majorada pela interação com auxiliares de menor custo, agora são feitos sem essa ajuda direta, aumentando o custo dos serviços. Aquisição de alimentos também foram impactados, transporte de pessoal mais caro e dificultoso, tudo para se evitar contágio, em atendimento à política de segurança imposta pelo próprio Estado.

Frise-se mesmo assim, com desproporcional onerosidade, a contratada se mantém fiel ao cronograma contratado.

Destaque-se que as medidas restritivas foram tomadas por todos os entes federativos, União, Estados e Municípios, e estas medidas interferiram nos preços que foram propostos em outro panorama, o que torna necessária a revisão contratual. Desse modo, cabe citar o entendimento de José dos Santos Carvalho Filho:

“A revisão do preço, embora objetive também o reequilíbrio contratual, tem contorno diverso. Enquanto o reajuste já é prefixado pelas partes para neutralizar um fato certo, a

inflação, a revisão deriva da ocorrência de um fato superveniente, apenas suposto (mas não conhecido) pelos contratantes quando firmam o ajuste.” (José dos Santos Carvalho Filho, Manual de Direito Administrativo, 12ª edição, ed. Lúmen Júris, Rio de Janeiro, 2005, p.194-195.

Corroborando, impende destacar que o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato é direito constitucionalmente assegurado à empresa prestadora de serviços à Administração Pública. É o que determina o artigo 37, caput e inciso XXI, da Constituição Federal, leia-se:

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: ...

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.”

Resta evidenciado que as condições atuais não são as condições efetivas da proposta. De toda sorte, o dispositivo constitucional garante o equilíbrio contratual para ambas as partes, ou seja, há a garantia de que, se o cenário for substancialmente alterado, o contrato será revisto em manutenção do equilíbrio contratual.

Outro fator para estabelecer essa garantia ao particular que firma contrato com a Administração Pública: o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Isso porque, como bem se sabe, o contrato administrativo é típico contrato de adesão, em relação ao qual a manifestação de vontade do particular se limita a aderir a ele, conforme Doutrina:

“Reconhecendo a valiosa contribuição do direito administrativo francês, o legislador brasileiro foi mais longe. Ao adaptar a norma à realidade nacional não olvidou o grave drama decorrente da inflação. Assim, tomou por termo inicial o único momento em que o futuro contratante tem domínio do custo do processo produtivo: o tempo da elaboração da proposta.” (JACOBY FERNANDES, Jorge Ulisses. Vade-Mécum de Licitações e Contratos. 5ª ed. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, p. 912).

Com efeito, importante ressaltar que os tribunais de contas albergam o retromencionado entendimento, destacando que não há prazo mínimo para que seja concedido o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, como por exemplo o TCDF esclareceu que para reajuste, deve ser observada a periodicidade mínima anual e para reequilíbrio não há prazo mínimo. (TCDF. Processo nº 4992/1997. Decisão nº 1384/1998).

Sobre a configuração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, Marçal Justen Filho, assim se manifestou:

“O equilíbrio econômico-financeiro do contrato abrange todos os encargos impostos à parte, ainda quando não se configurem como “deveres jurídicos” propriamente ditos. São relevantes os prazos de início, execução, recebimento provisório e definitivo previstos no ato convocatório; os processos tecnológicos a serem aplicados; as matérias primas a serem utilizadas; as distâncias para entrega dos bens; o prazo para pagamento etc.”

F.2) POSTERGAÇÃO DE PAGAMENTO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE E REVISOR INDEPENDENTE DO CONTRATO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO

A Concessionária por Contrato, deve cobrir as despesas com o serviço de Verificador Independente, e o custo com a Análise de Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato de Concessão. Em razão da Pandemia, esses custos foram postergados para o próximo ano, de 2023.

Desta forma, aproveitou-se neste ajuste de Tarifa, de considerar a postergação dos Investimento com Verificador Independente e Análise de Reequilíbrio Econômico do Contrato.

Para representar o impacto destes eventos, procedeu-se a adequação dos valores relativos a QDD nos itens respectivos. Para os anos seguintes, permaneceu os valores apresentados na proposta vencedora.

Registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo na TIR, sendo a redução do gasto, o qual poderá ser revertido à modicidade tarifária, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio.

Como resultado da referida adequação descrita acima, registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo positivo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em menos (-) R\$ 0,0003 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023, na data base de setembro/2010.

ITEM F) COVID 19 - Conclusão

Diante do explanado acima, é possível afirmar que a pandemia do coronavírus, que ainda está em fase de declínio, entretanto não findou, pode ser considerada como evento imprevisível e de caso fortuito ou força maior, estranho ao risco do negócio empresarial, e frisa-se evento este não contemplado na matriz de risco, e que por sua vez ocasionou uma certa redução no tráfego de veículos na Rodovia PE-009, objeto da Concessão em tela, tendo em vista a imposição de medidas restritivas de circulação pelo Poder público.

Assim, podendo entender que não é razoável que a empresa seja a única a suportar os impactos dessa imprevisibilidade que gerou, segundo à CRA, um desequilíbrio contratual, visto que as medidas de restrição impostas pelo Poder Público foram as causadoras da redução do tráfego de veículos, configurando o chamado “fato do príncipe”.

Contudo é importante registrar que, não foram os atos do Poder Concedente que, ainda que temporários determinaram uma queda na demanda de tráfego na rodovia. A queda pontual ocorreria porque é próprio de situações atípicas.

Contudo, pode-se afirmar que a retomada da demanda se deve às medidas acautelatórias que foram tomadas pelo Governo, que possibilitaram a queda nos índices de contaminação, com a conseqüente redução/nulidade nas restrições de isolamento social e a volta à normalidade do tráfego, com importante tendência de crescimento visualizada.

Em razão de todo o exposto, mesmo considerando que as pandemias podem afetar o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, é de se entender que, no caso concreto, houve apenas uma queda momentânea de demanda com impactos imateriais, logo recuperada, até mesmo como o apoio dos atos do Poder Concedente, que contribuíram para que a queda de receita não se perpetuasse a ponto de comprometer a execução do contrato.

Por fim então, opina-se pelo indeferimento do pleito de reequilíbrio, no que diz respeito ao Item COVID, até a presente data, e logo, não evidenciando impacto na majoração da TBP.

CONCLUSÃO DO RELATÓRIO, PARA APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO TÉCNICO DE ANÁLISE DO 6º PLEITO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA CONCESSIONÁRIA ROTA DO ATLÂNTICO CONCLUSÃO DO RELATORIO PRELIMINAR

Em linhas gerais, salienta-se que a análise das informações ora apresentadas no 6º pleito de reequilíbrio, e informações complementares até o momento, não está levando em consideração a simultaneidade de todos os itens na planilha de estudo econômico. Ressalta-se que para este Estudo está sendo analisado o item do pleito isoladamente. E os números apresentados visam manter a TIR contratual de 11,78%.

Como resultado referida adequação no capex descrita nesta subseção, registra-se impacto direto no fluxo de caixa da análise econômica do projeto, com reflexo negativo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em mais (+) R\$ 0,0057 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023.

Resumo do Impacto na Tarifa

RESUMO DO IMPACTO NA TARIFA		TBP	Impacto
TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO		R\$ 4,938	
A) Aluguel e Manutenção de Passarela Provisória	Aumenta TBP	R\$ 4,943	R\$ 0,0048
B.1) Reprogramação de Investimento: Balanças;	Diminui TBP	R\$ 4,891	-R\$ 0,0517
B.2) Reprogramação de Investimento: Telemática Cocaia;	Diminui TBP	R\$ 4,876	-R\$ 0,0147
B.3) Conserva de Rotina Cocaia	Diminui TBP	R\$ 4,873	-R\$ 0,0037
C) Receitas Acessórias	Diminui TBP	R\$ 4,869	-R\$ 0,0038
D) BPRv – Batalhão de Polícia Rodoviária;	Diminui TBP	R\$ 4,866	-R\$ 0,0026
E) Atualização de percentual de isenção de cobrança de Eixo Suspenso	Aumenta TBP	R\$ 4,944	R\$ 0,0778
F.1) COVID 19: Sem efeito pra esse procedimento tarifário	Nulo	R\$ 4,944	R\$ 0,0000
F.2) Postergações V.I. e R.E	Diminui TBP	R\$ 4,944	-R\$ 0,0003
Total do Impacto do 6º Pleito sobre a Tarifa Básica de Pedágio		R\$ 4,943	R\$ 0,0057

Nota: O resultado deste pleito tem previsão de entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2023.



José Eduardo Martinez de Lima
Coordenador

CPTI – Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas e Industriais

ANEXO I

PC 079.2020 - 6º Pleito de Reequilíbrio econômico-financeiro

ANEXO II

PC_065.2021__Atualizacao_do_Pleito_de_Reequilibrio_6

ANEXO III

PC_013__2022__Sol.Formalizacao_Pleito_de_Reequilibrio

ANEXO IV

Resumo do Impacto na Tarifa Básica de Pedágio (TBP)

Este anexo apresenta a “Tabela Resumo” que demonstra, de forma sintética, os impactos tarifários na TBP do CT 043/2011 dos eventos do Reequilíbrio 6.

TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP (Setembro 2010)			DATA	TBP	TARIFA COMERCIAL
Mês/Ano	Descrição	Valor em R\$			
TBP Licitação	Tarifa teto do processo licitatório	R\$ 4,50	out/13	R\$ 4,358	NH
TBP da Licitação	Tarifa ganhadora da licitação na proposta comercial. Quadro 0031 a 0037	R\$ 4,358	jan/14	R\$ 4,605	R\$ 5,60
TBP Out/2013 1º Termo Aditivo	1º reequilíbrio, calculado com o apoio da empresa Sondotécnica. Implantação a partir de Jan/2014	R\$ 4,605*	jan/15	R\$ 4,605	R\$ 6,00
TBP Nov/2015	Tarifa de Reequilíbrio, elaborada pela empresa CPTI, para implantação a partir de Jan/2016.	R\$ 4,704	jan/16	R\$ 4,605	R\$ 6,60
TBP Jul/2016	ARPE (percepções incompletas)	R\$ 4,516	jan/17	R\$ 4,605	R\$ 7,00
TBP 21/Dez/2016	Suape (Pós ARPE). Para implantação Jan/2016	R\$ 4,645	jan/18	R\$ 4,659	R\$ 7,30
TBP 31/Dez/2017	Validação pela ARPE. Para Implantação a partir de Jan/2016	R\$ 4,645	jan/19	R\$ 4,938	R\$ 8,10
TBP	Tarifa reequilibrada para implantação em Jan/2017	R\$ 4,651	jan/20	R\$ 4,938	R\$ 8,30
TBP 2º Termo Aditivo	Tarifa reequilibrada para implantação a partir de Jan/2018	R\$ 4,659	jan/21	R\$ 4,938	R\$ 8,70
TBP 3º Termo Aditivo	Tarifa reeq para implantação a partir de Jan/2019	R\$ 4,938	jan/22	R\$ 4,938	R\$ 9,60
TBP	3º Reequilíbrio concluído em DEZ/2018	R\$ 4,938			
TBP	Tarifa Reequ para Implantação a partir Jan/19	R\$ 4,938			
TBP Set/2022	Tarifa de Reeq para consulta a ARPE e implantação Jan/2023.	R\$ 4,943			

ANEXO V

Planilhas da Análise Econômica

ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA DOS IMPACTOS NA TIR DOS EVENTOS OCORRIDOS NO CONTRATO DE CONCESSÃO SEXTO REEQUILÍBRIO

QUADRO B - RECEITAS DE PEDÁGIO

Valores em R\$ x 1.000 Data Base: set./10

ANO	RECEITA TOTAL												RECEITA TOTAL	
	CAT 1 1,00	CAT 2 2,00	CAT 3 3,00	CAT 4 4,00	CAT 5 5,00	CAT 6 6,00	CAT 7 7,00	CAT 8 8,00	CAT 9 9,00	CAT 10 1,50	CAT 11 2,00	CAT 12 0,50		
2012	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	3	15.705	8.826	6.857	328	7.653	2.366	1.417	213	0	67	1	1.212	41.773
2015	4	20.548	11.434	8.702	415	9.662	2.987	1.807	277	0	90	1	1.582	54.242
2016	5	22.012	12.218	9.151	437	10.149	3.138	1.904	294	0	97	1	1.695	61.095
2017	6	23.549	13.032	9.575	457	10.605	3.279	1.997	311	0	104	1	1.813	64.722
2018	7	25.395	13.995	10.015	478	11.072	3.424	2.096	329	0	112	1	1.955	66.591
2019	8	28.446	15.623	10.925	521	12.059	3.729	2.293	363	0	125	1	2.190	70.262
2020	9	30.534	16.721	11.462	546	12.633	3.907	2.413	386	0	134	1	2.351	74.382
2021	10	32.410	17.706	11.931	568	13.131	4.061	2.518	405	0	143	1	2.495	78.519
2022	11	34.338	18.724	12.433	592	13.667	4.227	2.630	426	0	151	1	2.644	82.624
2023	12	36.346	19.789	12.980	618	14.252	4.409	2.752	449	0	160	2	2.798	86.965
2024	13	38.366	20.865	13.547	645	14.860	4.597	2.878	472	0	169	2	2.954	91.380
2025	14	40.412	21.958	14.140	673	15.495	4.794	3.010	496	0	178	2	3.111	95.900
2026	15	42.482	23.069	14.758	702	16.159	4.999	3.147	522	0	187	2	3.271	100.525
2027	16	44.570	24.194	15.399	732	16.849	5.213	3.289	547	0	196	2	3.431	105.240
2028	17	46.672	25.331	16.062	764	17.564	5.434	3.436	574	0	205	2	3.593	110.035
2029	18	48.787	26.479	16.747	796	18.302	5.663	3.587	601	0	215	2	3.756	114.908
2030	19	50.913	27.638	17.454	830	19.065	5.899	3.743	629	0	224	2	3.920	119.858
2031	20	53.050	28.813	18.210	865	19.884	6.153	3.910	659	0	233	2	4.084	124.959
2032	21	55.194	30.007	19.042	905	20.791	6.433	4.091	690	0	243	2	4.249	130.279
2033	22	57.339	31.205	19.889	945	21.714	6.719	4.275	722	0	252	2	4.414	135.641
2034	23	59.482	32.406	20.749	986	22.651	7.009	4.463	755	0	262	3	4.579	141.036
2035	24	61.619	33.608	21.621	1.027	23.601	7.303	4.653	788	0	271	3	4.744	146.456
2036	25	63.743	34.806	22.503	1.069	24.563	7.601	4.845	821	0	280	3	4.907	151.887
2037	26	65.851	35.999	23.394	1.111	25.534	7.901	5.039	855	0	290	3	5.070	157.318
2038	27	67.935	37.184	24.291	1.154	26.512	8.204	5.235	888	0	299	3	5.230	162.734
2039	28	69.990	38.355	25.191	1.197	27.495	8.509	5.431	923	0	308	3	5.388	168.119
2040	29	72.007	39.510	26.093	1.240	28.479	8.813	5.628	957	0	317	3	5.544	173.453
2041	30	73.978	40.644	26.992	1.282	29.461	9.117	5.824	991	0	325	3	5.695	178.717
2042	31	75.897	41.752	27.886	1.325	30.436	9.419	6.019	1.024	0	334	3	5.843	183.890
2043	32	77.755	42.829	28.770	1.367	31.402	9.718	6.212	1.058	0	342	3	5.986	188.952
2044	33	79.544	43.873	29.641	1.408	32.353	10.012	6.402	1.091	0	350	3	6.124	193.882
2045	34	81.261	44.879	30.496	1.449	33.289	10.302	6.589	1.123	0	357	3	6.256	198.668
2046	35	82.381	45.538	31.064	1.476	33.909	10.494	6.713	1.145	0	362	4	6.342	201.815
TOTAL		1.678.511	919.010	607.970	28.907	665.253	205.834	130.245	21.784	0	7.379	72	129.228	4.056.829

QUADRO E - INVESTIMENTOS

Valores em R\$ x 1.000

Data Base: 01/10

315

1765.8240

DESCRIÇÃO	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
1 OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	180.737	58.649	94.687	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.890	2.415	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.098
1.1 Projetos	3.589	3.500	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.2 Estudos e Licenciamentos Ambientais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.3 Obras de Ampliação e Requalificação	177.148	53.148	94.598	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.890	2.415	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.098	
1.3.1 Obras de Requalificação das Vias Existentes	25.015	13.243	5.675	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.098	
1.3.2 Rótula Caninha 51 - Contorno do Cabo com BR-101	47.206	7.581	39.624	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1.3.3 Entroncamento da PED28 com a TDR Norte	2.415	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.415	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1.3.4 Viaduto Rótula da Curva do Boi - TDR Sul com Av. Portuária	20.890	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.890	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1.3.5 Prolongamento TDR Sul/Rótula da Curva do Boi a Nossa Sra. do O	81.622	32.324	49.298	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Reparos KM 29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2 DEMAIS OBRAS	54.024	15.544	30.347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.1 Projetos	193	193	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.2 Estudos e Licenciamentos Ambientais	385	385	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3 Praças de Pedágio	34.318	9.287	25.031	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3.1 Praça de Pedágio P1	4.406	-	4.406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.3.2 Praça de Pedágio P2	6.633	1.327	5.307	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.3.3 Praça de Pedágio P3	6.633	1.327	5.307	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.3.4 Praça de Pedágio P4	6.633	6.633	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.3.5 Praça de Pedágio P5	10.012	-	10.012	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.4 Plataformas de Pesagem Móvel	8.134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.5 Posto de Atendimento aos Usuários SAU	987	193	774	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.6 Centro de Controle Operacional (CCO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.7 Prédio Administrativo	6.022	3.011	3.011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.8 Posto da Polícia Rodoviária	1.914	383	1.531	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.9 Base de Conservação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.10 Ociosidade Mão de Obra Indireta - Construtora	1.911	1.911	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.11 Remoção de Interferências	119	119	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.12 Investigações ambientais	46	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.13 Desapropriações	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3 CONSERVAÇÃO ESPECIAL	4.490	1.663	2.827	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.1 Pavimento - Manutenção Especial	3.027	1.156	1.871	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.2 Obras de Arte Especiais - Manutenção Especial	336	128	208	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.3 Dispositivos de Segurança	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.4 Manutenção de Defensas	602	253	349	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.5 Manutenção de Barreiras	106	46	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.6 Sinalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.7 Sinalização Vertical e Aérea	151	50	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.8 Sinalização Horizontal	207	-	207	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.9 Drenagem	14	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.10 Outros (Conservação de Cercas e Recomposição de Áreas Verdes)	47	24	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

4	EQUIPAMENTOS & SISTEMAS DE CONTROLE E VEÍCULOS	80.933	9.920	6.399	1.647	368	140	516	797	318	1.333	742	2.838	-	2.085	11.742	1.677	1.622	461	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	5.571	2.580	
4.1	Veículos	12.626	1.802	-	140	368	140	242	827	318	146	382	791	-	827	-	463	623	146	-	827	-	791	699	146	-	527	242	146	382	463	646	827	-	146	382	388	
4.1.1	Veículos Operacionais	10.115	1.539	-	140	170	140	242	322	318	146	177	791	-	322	-	463	418	146	-	322	-	791	494	146	-	322	242	146	177	463	646	322	-	146	177	388	
4.1.2	Veículos Conservação	318	33	-	-	25	-	-	26	-	-	26	-	-	26	-	-	26	-	-	-	26	-	26	-	-	-	26	-	-	26	-	-	26	-	-	26	
4.1.3	Veículos Administração	2.193	230	-	-	172	-	-	179	-	-	179	-	-	179	-	-	179	-	-	-	179	-	179	-	-	179	-	-	179	-	-	179	-	-	179		
4.2	Praça de Pedágio - Sistema de Controle de Arrecadação	24.419	3.812	3.379	-	-	-	-	-	-	-	-	1.781	-	4.733	-	313	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.2.1	Praça de Pedágio P1	5.945	-	1.801	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.675	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670	
4.2.2	Praça de Pedágio P2	4.398	1.271	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.202	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	481	
4.2.3	Praça de Pedágio P3	4.706	1.271	75	-	-	-	-	-	-	-	-	584	-	619	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	648	248	
4.2.4	Praça de Pedágio P4	4.706	1.271	75	-	-	-	-	-	-	-	-	584	-	619	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	648	248	
4.2.5	Praça de Pedágio P5	4.706	-	1.345	-	-	-	-	-	-	-	-	584	-	619	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	648	248	
4.3	Sistema de Controle de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.4	Sistema de Controle de Velocidade	1.602	-	-	-	-	-	-	-	-	-	243	-	-	-	-	282	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	352
4.5	Pesagem Móvel - Equipamento de Pesagem	5.921	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.439	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.494
4.6	Sistemas de Monitoramentos de Tráfego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.7	Equipamentos Centro de Controle Operacional (CCO)	8.388	1.678	719	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.488	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	996
4.8	Circuito Fechado de TV - CFTV	6.452	783	675	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.534	-	647	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	832	
4.9	Monitoração de Tráfego - Contadores de Tráfego	3.051	-	-	-	-	-	273	-	-	-	-	283	-	-	-	867	-	-	-	-	-	587	-	-	-	-	-	567	-	-	-	-	-	-	-	567	
4.10	Estação Meteorológica	220	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	
4.11	Sinalização de Emergência	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.12	Sistema de Comunicação	6.323	162	2	1.906	-	-	152	-	-	-	-	-	-	1.563	-	1	315	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	625	
4.12.1	Sistema 0600 - Call Center	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1			
4.12.2	Placéis de Mensagem Variável - Fixos	6.289	-	-	1.506	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.563	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	625		
4.12.3	Placéis de Mensagem Variável - Móveis	1.061	152	-	-	-	-	152	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126		
4.13	Sistema de Rádio e Antenas Repetidoras	2.210	370	-	-	-	-	118	-	-	30	118	-	-	118	266	-	118	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	154	
4.14	Rede Fibra Ótica	2.300	269	671	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4.15	Equipamentos de Administração	7.363	1.093	61	-	-	-	-	-	-	-	-	1.157	-	1.157	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	463	
4.16	Outros (especificar)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
TOTAL		320.184	83.778	133.299	1.647	368	140	516	797	318	1.333	742	2.838	-	10.219	32.632	3.992	1.622	461	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	5.571	8.678	

QUADRO F - DEPRECIACÃO

Valores em R\$ x 1.000 Data Base: set./10 #DIV/0!

INVESTIMENTOS	VIDA ÚTIL	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1. OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	35 anos	180.737	56.649	94.687	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.890	2.415	-	-
2. DEMAIS OBRAS	35 anos	54.024	15.544	30.347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.134	-	-	-	-
3. CONSERVAÇÃO ESPECIAL - PAVIMENTO ASFÁLTICO	8 anos	4.490	1.663	2.827	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. EQUIPAMENTOS & SISTEMAS DE CONTROLE E VEÍCULOS	5 anos	80.933	9.920	5.399	1.647	368	140	515	797	318	1.333	742	2.838	-	2.085	11.742	1.577	1.622	461
5. OUTROS (especificar)	35 anos	1.161	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	252	646	75	-	-
TOTAL		321.345	83.775	133.259	1.647	368	140	515	797	318	1.333	742	2.838	-	10.470	33.278	4.067	1.622	461

DEPRECIACÃO	VIDA ÚTIL	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1. OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	35 anos	172.509	-	1.666	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	4.535	5.444	5.549	5.549
2. DEMAIS OBRAS	35 anos	54.024	-	457	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377	1.746	1.746	1.746	1.746
3. CONSERVAÇÃO ESPECIAL - PAVIMENTO ASFÁLTICO	8 anos	4.490	104	385	561	561	561	561	561	457	177	-	-	-	-	-	-	-	-
4. EQUIPAMENTOS & SISTEMAS DE CONTROLE E VEÍCULOS	5 anos	80.933	992	2.524	3.228	3.430	3.481	2.554	1.154	560	524	681	973	1.126	1.223	2.441	3.565	3.527	3.451
5. OUTROS (especificar)	35 anos	972	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	42	46	46
TOTAL		312.929	1.096	5.032	9.702	9.903	9.954	9.028	7.627	7.034	6.894	6.770	6.886	7.038	7.135	8.734	10.797	10.868	10.792

(*) Receita de Construção: somatório dos itens 1, 2 e 5 dos Investimentos. 8.416

(**) Custos de Construção: somatório dos itens 1 e 2 dos Investimentos.

(***) A partir do ano 3 da concessão os valores de conservação especial (item 3, Quadro E) são contabilizados como Despesas na rubrica 4.5, Quadros J e K, conforme determinação das novas normas contábeis vigentes no país.

QUADRO F - DEPRECIACÃO

INVESTIMENTOS	VIDA ÚTIL	TOTAL	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
1. OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	35 anos	180.737	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.096
2. DEMAIS OBRAS	35 anos	54.024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. CONSERVAÇÃO ESPECIAL - PAVIMENTO ASFÁLTICO	8 anos	4.490	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. EQUIPAMENTOS & SISTEMAS DE CONTROLE E VEÍCULOS	5 anos	80.933	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	5.571	2.580
5. OUTROS (especificar)	35 anos	1.161	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189
TOTAL		321.345	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	5.571	8.865

DEPRECIACÃO	VIDA ÚTIL	TOTAL	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
1. OBRAS DE AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO	35 anos	172.509	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549	5.549
2. DEMAIS OBRAS	35 anos	54.024	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746	1.746
3. CONSERVAÇÃO ESPECIAL - PAVIMENTO ASFÁLTICO	8 anos	4.490	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. EQUIPAMENTOS & SISTEMAS DE CONTROLE E VEÍCULOS	5 anos	80.933	3.289	2.089	1.115	1.282	1.468	1.518	2.578	3.539	3.223	2.956	3.105	2.345	1.399	1.684	1.922	1.706	3.109	7.173
5. OUTROS (especificar)	35 anos	972	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
TOTAL		312.929	10.630	9.430	8.456	8.623	8.809	8.859	9.919	10.880	10.564	10.297	10.446	9.686	8.740	9.025	9.263	9.047	10.450	14.514

(*) Receita de Construção: somatório dos itens 1, 2 e 5 dos Investimentos. 8.416

(**) Custos de Construção: somatório dos itens 1 e 2 dos Investimentos.

(***) A partir do ano 3 da concessão os valores de conservação especial (item 3, Quadro E) são contabilizados como Despesas na rubrica 4.5, Quadros J e K, conforme determinação das novas normas contábeis vigentes no país.

QUADRO H - FINANCIAMENTOS

Valores em R\$ x 1.000

Data Base: set./10

DESCRIÇÃO	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1. EQUIPAMENTOS																		
1.1. Liberação	8.007	2.815	5.192															
1.2. Juros Carência	-																	
1.3. Prestação	10.864	64	246	980	952	924	896	868	840	812	784	756	728	700	672	644	-	0
1.3.1. Juros	2.858	64	246	364	336	308	280	252	224	196	168	140	112	84	56	28	-	0
1.3.2. Amortização	8.007			616	616	616	616	616	616	616	616	616	616	616	616	616	-	-
2. CAPITAL DE GIRO																		
2.1. Liberação	-																	
2.2. Juros Carência	-																	
2.3. Prestação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.3.1. Juros	-																	
2.3.2. Amortização	-																	
3. OBRAS CIVIS																		
3.1. Liberação	143.917	20.960	122.957															
3.2. Juros Carência	-																	
3.3. Prestação	193.933	476	3.747	17.612	17.109	16.606	16.103	15.599	15.096	14.593	14.090	13.587	13.083	12.580	12.077	11.574	-	-
3.3.1. Juros	50.015	476	3.747	6.542	6.038	5.535	5.032	4.529	4.026	3.522	3.019	2.516	2.013	1.510	1.006	503	-	-
3.3.2. Amortização	143.917			11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	11.071	-	-
4. TOTAL DA LIBERAÇÃO	151.924	23.775	128.149	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. TOTAL DE JUROS CARÊNCIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. PRESTAÇÕES	204.797	540	3.993	18.592	18.061	17.530	16.998	16.467	15.936	15.405	14.874	14.342	13.811	13.280	12.749	12.218	-	0
6.1. Total de Juros	52.873	540	3.993	6.906	6.374	5.843	5.312	4.781	4.250	3.718	3.187	2.656	2.125	1.594	1.062	531	-	0
6.2. Total de Amortização	151.924	-	-	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	11.686	-	-

QUADRO I - DESPESAS FINANCEIRAS

Valores em R\$ x 1.000 Data Base: set./10

DESCRIÇÃO	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1. DESPESAS FINANCEIRAS	57.340	1.239	7.761	6.906	6.374	5.843	5.312	4.781	4.250	3.718	3.187	2.656	2.125	1.594	1.062	531	-	0	-	0
1.1. Juros	52.873	540	3.993	6.906	6.374	5.843	5.312	4.781	4.250	3.718	3.187	2.656	2.125	1.594	1.062	531	-	0	-	0
1.2. Bancarias (taxas)	-																			
1.3. Outras (especificar)	4.467	699	3.768	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. DESPESAS ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1. Variação Cambial	-																			
2.2. Correção Monetária	-																			
2.3. Outras (especificar)	-																			
TOTAL	57.340	1.239	7.761	6.906	6.374	5.843	5.312	4.781	4.250	3.718	3.187	2.656	2.125	1.594	1.062	531	-	0	-	0

QUADRO J - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO PROJETO Valores em R\$ x 1.000 Data Base: set./10

DESCRIÇÃO	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1. RECEITA BRUTA	4.292.751	72.192	125.034	41.773	54.242	61.095	64.722	66.591	70.262	74.382	78.519	82.624	86.965	99.766	117.435	103.015	105.240	110.035
1.1. Receitas Tarifárias	4.056.829	-	-	41.773	54.242	61.095	64.722	66.591	70.262	74.382	78.519	82.624	86.965	91.380	95.900	100.525	105.240	110.035
1.2. Outras Receitas (especificar)	235.922	72.192	125.034	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.385	21.536	2.490	-	-
2. DEDUÇÕES DA RECEITA	350.916	-	-	3.613	4.692	5.285	5.598	5.760	6.078	6.434	6.792	7.147	7.522	7.904	8.295	8.695	9.103	9.518
2.1. ISS	202.841	-	-	2.089	2.712	3.055	3.236	3.330	3.513	3.719	3.926	4.131	4.348	4.569	4.795	5.026	5.262	5.502
2.2. COFINS	121.705	-	-	1.253	1.627	1.833	1.942	1.998	2.108	2.231	2.356	2.479	2.609	2.741	2.877	3.016	3.157	3.301
2.3. PIS	26.369	-	-	272	353	397	421	433	457	483	510	537	565	594	623	653	684	715
3. RECEITA LIQUIDA	3.941.836	72.192	125.034	38.160	49.550	55.811	59.124	60.831	64.184	67.948	71.727	75.477	79.443	91.861	109.140	94.320	96.137	100.517
4. DESPESAS OPERACIONAIS	1.814.525	85.996	147.954	35.694	38.306	40.147	40.102	40.048	40.374	39.610	40.395	38.145	39.477	49.251	64.706	49.883	48.488	47.813
4.1. Mão de Obra Administração e Operação	557.055	7.456	9.923	12.322	12.683	12.762	12.875	12.979	13.082	13.401	13.507	13.683	13.860	14.536	14.715	15.325	15.504	15.681
4.2. Conservação de Rotina	175.094	532	2.378	3.047	3.217	4.359	4.397	4.433	4.468	4.504	4.539	4.599	4.888	4.949	5.011	5.071	5.130	5.189
4.3. Consumo Administração e Operação	21.713	119	197	304	688	572	696	641	543	724	636	609	530	554	560	583	574	597
4.4. Transportes	70.141	562	1.294	1.598	1.643	1.661	1.684	1.707	1.729	1.752	1.775	1.808	1.841	1.874	1.906	1.939	1.971	2.003
4.5. Diversas	439.755	75.652	128.351	4.242	4.786	4.931	4.937	4.966	5.061	5.110	5.201	5.265	5.329	13.520	26.404	8.077	5.653	5.784
4.6. Seguros/Garantias	39.625	579	779	880	894	907	921	936	951	968	986	1.002	1.020	1.033	1.047	1.084	1.102	1.122
4.7. Apoio a Fiscalização	33.074	-	-	-	177	34	373	891	958	751	1.447	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138
4.8. Conserva Especial (Do Ano 03 ao Ano 35)	165.140	-	-	3.600	4.315	4.968	5.191	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508
4.9. Outros Impostos e Taxas (especificar)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.10. Depreciação/Amortização	312.929	1.096	5.032	9.702	9.903	9.954	9.028	7.627	7.034	6.894	6.770	6.886	7.038	7.135	8.734	10.797	10.868	10.792
5. RESULTADO BRUTO OPERACIONAL	2.127.310	- 13.804	- 22.920	2.465	11.244	15.663	19.022	20.783	23.810	28.338	31.332	37.332	39.965	42.610	44.434	44.437	47.649	52.704
6. RESULTADO ANTES CSLL E IR	2.127.310	- 13.804	- 22.920	2.465	11.244	15.663	19.022	20.783	23.810	28.338	31.332	37.332	39.965	42.610	44.434	44.437	47.649	52.704
7. CSLL e IR	723.285	- 4.693	- 7.793	838	3.823	5.325	6.467	7.066	8.096	9.635	10.653	12.693	13.588	14.488	15.108	15.109	16.201	17.919
8. RESULTADO DE EXERCÍCIO	1.404.025	- 9.111	- 15.127	1.627	7.421	10.338	12.554	13.717	15.715	18.703	20.679	24.639	26.377	28.123	29.327	29.328	31.449	34.785

QUADRO J - DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO PROJETO

DESCRIÇÃO	TOTAL	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
1. RECEITA BRUTA	4.292.751	114.908	119.858	124.959	130.279	135.641	141.036	146.456	151.887	157.318	162.734	168.119	173.453	178.717	183.890	188.952	193.882	198.668	208.100
1.1. Receitas Tarifárias	4.056.829	114.908	119.858	124.959	130.279	135.641	141.036	146.456	151.887	157.318	162.734	168.119	173.453	178.717	183.890	188.952	193.882	198.668	201.815
1.2. Outras Receitas (especificar)	235.922	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.285
2. DEDUÇÕES DA RECEITA	350.916	9.940	10.368	10.809	11.269	11.733	12.200	12.668	13.138	13.608	14.077	14.542	15.004	15.459	15.907	16.344	16.771	17.185	17.457
2.1. ISS	202.841	5.745	5.993	6.248	6.514	6.782	7.052	7.323	7.594	7.866	8.137	8.406	8.673	8.936	9.195	9.448	9.694	9.933	10.091
2.2. COFINS	121.705	3.447	3.596	3.749	3.908	4.069	4.231	4.394	4.557	4.720	4.882	5.044	5.204	5.361	5.517	5.669	5.816	5.960	6.054
2.3. PIS	26.369	747	779	812	847	882	917	952	987	1.023	1.058	1.093	1.127	1.162	1.195	1.228	1.260	1.291	1.312
3. RECEITA LIQUIDA	3.941.836	104.969	109.490	114.150	119.010	123.908	128.837	133.787	138.749	143.710	148.658	153.576	158.449	163.258	167.984	172.608	177.111	181.483	190.643
4. DESPESAS OPERACIONAIS	1.814.525	48.024	44.782	44.966	47.321	48.654	49.900	52.075	52.513	52.619	50.395	51.601	51.971	52.149	53.362	54.727	53.804	55.539	63.732
4.1. Mão de Obra Administração e Operação	557.055	15.855	16.025	16.196	17.487	17.724	17.957	18.184	18.407	18.624	18.836	19.041	19.241	19.434	19.619	19.797	19.968	20.131	20.236
4.2. Conservação de Rotina	175.094	5.246	5.303	5.359	5.435	5.508	5.581	5.651	5.721	5.788	5.854	5.918	5.980	6.040	6.097	6.153	6.206	6.256	6.289
4.3. Consumo Administração e Operação	21.713	603	610	616	647	673	682	691	699	690	715	723	731	738	726	752	758	764	768
4.4. Transportes	70.141	2.034	2.065	2.095	2.132	2.168	2.203	2.237	2.270	2.301	2.331	2.360	2.386	2.412	2.436	2.459	2.482	2.503	2.517
4.5. Diversas	439.755	5.846	5.901	6.100	6.161	6.235	6.387	6.465	6.607	6.679	6.749	6.808	6.949	7.089	7.067	7.209	7.269	7.318	13.647
4.6. Seguros/Garantias	39.625	1.138	1.155	1.171	1.186	1.208	1.225	1.243	1.284	1.301	1.320	1.333	1.349	1.368	1.385	1.409	1.428	1.444	1.467
4.7. Apoio a Fiscalização	33.074	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138
4.8. Conserva Especial (Do Ano 03 ao Ano 35)	165.140	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156
4.9. Outros Impostos e Taxas (especificar)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.10. Depreciação/Amortização	312.929	10.630	9.430	8.456	8.623	8.809	8.859	9.919	10.880	10.564	10.297	10.446	9.686	8.740	9.025	9.263	9.047	10.450	14.514
5. RESULTADO BRUTO OPERACIONAL	2.127.310	56.944	64.708	69.184	71.689	75.254	78.937	81.712	86.236	91.091	98.262	101.975	106.478	111.109	114.621	117.880	123.308	125.945	126.911
6. RESULTADO ANTES CSLL E IR	2.127.310	56.944	64.708	69.184	71.689	75.254	78.937	81.712	86.236	91.091	98.262	101.975	106.478	111.109	114.621	117.880	123.308	125.945	126.911
7. CSLL e IR	723.285	19.361	22.001	23.522	24.374	25.586	26.838	27.782	29.320	30.971	33.409	34.672	36.202	37.777	38.971	40.079	41.925	42.821	43.150
8. RESULTADO DE EXERCÍCIO	1.404.025	37.583	42.707	45.661	47.314	49.667	52.098	53.930	56.916	60.120	64.853	67.304	70.275	73.332	75.650	77.801	81.383	83.124	83.762

QUADRO L - FLUXO DE CAIXA DO PROJETO

Valores em R\$ x 1.000

Data Base: set./10

DESCRIÇÃO	TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1. INGRESSOS	4.057.420	-	1	41.778	54.288	61.141	64.785	66.685	70.355	74.481	78.647	82.641	86.965	91.380	95.900	100.525	105.240	110.035
1.1. RECEITA BRUTA	4.057.420	-	1	41.778	54.288	61.141	64.785	66.685	70.355	74.481	78.647	82.641	86.965	91.380	95.900	100.525	105.240	110.035
1.1.1. Receitas Tarifárias	4.056.829	-	-	41.773	54.242	61.095	64.722	66.591	70.262	74.382	78.519	82.624	86.965	91.380	95.900	100.525	105.240	110.035
1.1.2. Outras Receitas (Receitas Acessórias)	591	-	1	5	45	46	63	94	93	99	128	17	-	-	-	-	-	-
2. DESEMBOLSOS	2.632.419	96.483	151.147	31.516	34.663	37.291	39.218	41.197	42.277	43.508	45.888	46.938	53.550	66.507	90.901	64.455	64.561	64.935
2.1. OPERACIONAIS	2.312.235	12.708	17.888	29.869	34.295	37.150	38.703	40.400	41.960	42.176	45.146	44.100	53.550	56.288	58.269	60.463	62.940	64.474
2.1.1. Mão de Obra Administração e Operação	557.055	7.456	9.923	12.322	12.683	12.762	12.875	12.979	13.082	13.401	13.507	13.683	13.860	14.536	14.715	15.325	15.504	15.681
2.1.2. Conservação de Rotina	175.094	532	2.378	3.047	3.217	4.359	4.397	4.433	4.468	4.504	4.539	4.599	4.888	4.949	5.011	5.071	5.130	5.189
2.1.3. Consumo Administração e Operação	21.713	119	197	304	688	572	696	641	543	724	636	609	530	554	560	583	574	597
2.1.4. Transportes	70.141	562	1.294	1.598	1.643	1.661	1.684	1.707	1.729	1.752	1.775	1.808	1.841	1.874	1.906	1.939	1.971	2.003
2.1.5. Diversas	204.994	3.460	3.317	4.242	4.786	4.931	4.937	4.966	5.061	5.110	5.201	5.265	5.329	5.386	5.514	5.661	5.653	5.784
2.1.6. Seguros/Garantias	39.625	579	779	880	894	907	921	936	951	968	986	1.002	1.020	1.033	1.047	1.084	1.102	1.122
2.1.7. Apoio a Fiscalização	33.074	-	-	-	177	34	373	891	958	751	1.447	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138
2.1.8. - Conserva Especial (Do Ano 03 ao Ano 35)	165.140	-	-	3.600	4.315	4.968	5.193	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508
2.1.9. Outros Impostos e Taxas (especificar)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.10. Tributos sobre Faturamento	350.916	-	-	3.613	4.692	5.285	5.598	5.760	6.078	6.434	6.792	7.147	7.522	7.904	8.295	8.695	9.103	9.518
2.1.11. CSLL e IR	694.484	-	-	263	1.200	1.672	2.031	2.219	2.542	3.025	4.728	5.693	13.588	14.402	14.892	15.098	16.216	17.935
2.2. INVESTIMENTOS	320.184	83.775	133.259	1.647	368	140	515	797	318	1.333	742	2.838	-	10.219	32.632	3.992	1.622	461
2.2.1. Obras de Ampliação e Requalificação	180.737	56.649	94.687	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.890	2.415	-	-
2.2.2. Demais Obras	54.024	15.544	30.347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.134	-	-	-	-
2.2.3. Conservação Especial	4.490	1.663	2.827	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2.4. Equipamentos, Sistemas e Veículos	80.933	9.920	5.399	1.647	368	140	515	797	318	1.333	742	2.838	-	2.085	11.742	1.577	1.622	461
3. SALDO DE CAIXA	1.425.000	- 96.483	- 151.147	10.262	19.625	23.851	25.567	25.488	28.078	30.973	32.759	35.703	33.415	24.873	4.998	36.070	40.679	45.100
4. SALDO DE CAIXA ACUMULADO		- 96.483	- 247.630	- 237.368	- 217.743	- 193.892	- 168.325	- 142.837	- 114.759	- 83.787	- 51.028	- 15.325	18.091	42.964	47.962	84.032	124.711	169.811
TIR DO PROJETO	11,7785258%	11,7785258%	0,0000000%															

QUADRO L - FLUXO DE CAIXA DO PROJETO

DESCRIÇÃO	TOTAL	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
1. INGRESSOS	4.057.420	114.908	119.858	124.959	130.279	135.641	141.036	146.456	151.887	157.318	162.734	168.119	173.453	178.717	183.890	188.952	193.882	198.668	201.815
1.1. RECEITA BRUTA	4.057.420	114.908	119.858	124.959	130.279	135.641	141.036	146.456	151.887	157.318	162.734	168.119	173.453	178.717	183.890	188.952	193.882	198.668	201.815
1.1.1. Receitas Tarifárias	4.056.829	114.908	119.858	124.959	130.279	135.641	141.036	146.456	151.887	157.318	162.734	168.119	173.453	178.717	183.890	188.952	193.882	198.668	201.815
1.1.2. Outras Receitas (Receitas Acessórias)	591	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. DESEMBOLSOS	2.632.419	66.711	69.568	72.602	77.478	77.997	80.240	94.911	85.004	87.458	88.061	92.378	96.343	97.557	102.520	101.903	103.613	110.681	112.356
2.1. OPERACIONAIS	2.312.235	66.711	67.736	70.857	74.357	77.180	80.095	82.622	84.107	86.650	87.600	90.384	93.507	96.660	99.231	101.903	103.468	105.110	103.680
2.1.1. Mão de Obra Administração e Operação	557.055	15.855	16.025	16.196	17.487	17.724	17.957	18.184	18.407	18.624	18.836	19.041	19.241	19.434	19.619	19.797	19.968	20.131	20.236
2.1.2. Conservação de Rotina	175.094	5.246	5.303	5.359	5.435	5.508	5.581	5.651	5.721	5.788	5.854	5.918	5.980	6.040	6.097	6.153	6.206	6.256	6.289
2.1.3. Consumo Administração e Operação	21.713	603	610	616	647	673	682	691	699	690	715	723	731	738	726	752	758	764	768
2.1.4. Transportes	70.141	2.034	2.065	2.095	2.132	2.168	2.203	2.237	2.270	2.301	2.331	2.360	2.386	2.412	2.436	2.459	2.482	2.503	2.517
2.1.5. Diversas	204.994	5.846	5.901	6.100	6.161	6.235	6.387	6.465	6.607	6.679	6.749	6.808	6.949	7.089	7.067	7.209	7.269	7.318	7.551
2.1.6. Seguros/Garantias	39.625	1.138	1.155	1.171	1.186	1.208	1.225	1.243	1.284	1.301	1.320	1.333	1.349	1.368	1.385	1.409	1.428	1.444	1.467
2.1.7. Apoio a Fiscalização	33.074	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138	1.138
2.1.8. - Conserva Especial (Do Ano 03 ao Ano 35)	165.140	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156	3.834	4.512	5.191	5.869	6.547	5.508	5.534	3.156
2.1.9. Outros Impostos e Taxas (especificar)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.10. Tributos sobre Faturamento	350.916	9.940	10.368	10.809	11.269	11.733	12.200	12.668	13.138	13.608	14.077	14.542	15.004	15.459	15.907	16.344	16.771	17.185	17.457
2.1.11. CSLL e IR	694.484	19.377	22.016	23.538	24.390	25.602	26.854	27.798	29.336	30.987	33.425	34.687	36.218	37.793	38.987	40.095	41.940	42.837	43.101
2.2. INVESTIMENTOS	320.184	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	-	8.676
2.2.1. Obras de Ampliação e Requalificação	180.737	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.096
2.2.2. Demais Obras	54.024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2.3. Conservação Especial	4.490	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2.4. Equipamentos, Sistemas e Veículos	80.933	-	1.833	1.745	3.122	817	146	12.289	897	809	461	1.993	2.836	897	3.289	-	146	5.571	2.580
3. SALDO DE CAIXA	1.425.000	48.197	50.290	52.356	52.800	57.643	60.796	51.545	66.883	69.860	74.674	75.741	77.110	81.159	81.371	87.049	90.269	87.987	89.459
4. SALDO DE CAIXA ACUMULADO		218.009	268.298	320.655	373.455	431.098	491.894	543.439	610.322	680.182	754.856	830.596	907.706	988.865	1.070.236	1.157.285	1.247.554	1.335.541	1.425.000
TIR DO PROJETO	11,7785258%																		

Nota explicativa: Conclusão do RELATÓRIO Final, para apresentação do Relatório Técnico de Análise do 6º Pleito de Reequilíbrio Econômico e Financeiro do Contrato de Concessão da Concessionária Rota do Atlântico Conclusão dos Relatórios Preliminares.

Em linhas gerais, salienta-se que a análise das informações ora apresentadas no 6º pleito de reequilíbrio, e informações complementares até o momento, não está levando em consideração a simultaneidade de todos os itens na planilha de estudo econômico. Ressalta-se que para este Relatório estão sendo analisados os itens do pleito isoladamente. Dessa forma, após o fechamento de todos os itens, e, a aplicação da simultaneidade dessa análise na planilha de estudo econômico, os números sofrem alteração para manter a TIR contratual de 11,78%.