



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

NOTA TÉCNICA Nº 013 / 2016

Câmara de Política Econômica e Tarifária – CAPET

10ª Revisão das Tarifas de Pedágio

Concessionária CCR Via Lagos



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

ÍNDICE

1. INFORMAÇÕES GERAIS DO PROCESSO.....	3
2. DOS FATOS	3
3. DA MOTIVAÇÃO DO PLEITO DE REEQUILÍBRIO DO CONTRATO.....	9
4. DAS ANÁLISES DOS FATOS A SEREM CONSIDERADOS NO PLEITO	11
5. DOS CÁLCULOS	30
6. CONCLUSÃO	30
7. ANEXO - QUADROS 18 e 8 (Cenários I e II).....	31



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

1. INFORMAÇÕES GERAIS DO PROCESSO

Número do Processo: E-12/004.154/2016.

Assunto: Décima Revisão das Tarifas de Pedágio do Contrato de Concessão N° 43/1996.

Concessionária: CCR Via Lagos

Conselheiro Relator: Dr. Cesar Mastrangelo

Data: 15/07/2016

Objeto do Contrato: Concessão dos Serviços de Monitoração, Recuperação, Manutenção, Conservação, Operação, Implantação e Ampliação da Ligação Viária Rio Bonito – Araruama – São Pedro da Aldeia.

2. DOS FATOS

A Concessionária CCR Via Lagos protocolizou, em 28 de abril de 2016, junto a esta Agência Reguladora, a carta n° 160428/PR-01, em que apresenta o pleito de revisão das tarifas de pedágio do contrato de concessão n° 43/1996, de fls. 04/18.

Na precitada carta, a Concessionária discorre sobre a homologação da Deliberação AGETRANSP N° 330/2011, de 29 de novembro de 2011, que aprovou a reformulação do Contrato de Concessão, e a celebração do Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão que, dentre outras medidas, incluiu a obrigação da Concessionária de realizar novos investimentos na Via Lagos, num montante estimado de R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais), em moeda de agosto de 2011, sendo que o valor e o cronograma definitivos seriam estabelecidos de acordo com o projeto executivo, orçamento e cronograma aprovados pelo DER/RJ, conforme Cláusula Quarta reproduzida, a seguir.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

“CLÁUSULA QUARTA – A partir de 13 de janeiro de 2012, fica acrescido o parágrafo VIGÉSIMO SEGUNDO na Cláusula QUADRAGÉSIMA QUINTA – DA EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS, com a seguinte redação:”

“PARÁGRAFO VIGÉSIMO SEGUNDO

Fica acrescida às obrigações da CONCESSIONÁRIA a realização de investimentos como: (i) o alargamento da plataforma da rodovia; (ii) a remoção e replantação do sistema de drenagem superficial e profunda; (iii) a remoção e implantação dos elementos de segurança; (iv) a adequação das obras de arte especiais e correntes; (v) a estruturação e pavimentação dos acostamentos, a construção de retornos; (viii) a remoção e replantação de toda sinalização horizontal, vertical e aérea no Sistema Rodoviário; e (ix) a implantação de dispositivo de segurança para separação da pista por sentido, ao longo de toda a extensão da Rodovia RJ-124, no período 2012-2014, num montante estimado de R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais), em moeda de agosto de 2011, sendo que o valor e o cronograma definitivo serão estabelecidos de acordo com o projeto executivo, orçamento e cronograma aprovados pelo DER/RJ, a ser reequilibrado mediante revisão da tarifa de pedágio.”

Nessa mesma carta, a Concessionária destaca que a própria Deliberação AGETRANSP N° 330/2011, em seu Art. 11º, já estabelecia a necessidade de a Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET) promover a revisão tarifária considerando os valores decorrentes do projeto executivo aprovado pelo DER/RJ para as obras de melhorias das condições de conforto e segurança na rodovia RJ-124, cujo texto é transcrito, a seguir.

“Art. 11º - Determinar que a CAPET realize uma revisão das tarifas de pedágio da Rodovia dos Lagos, a vigorar a partir do próximo reajuste de tarifas em 01 de agosto de 2012, caso venha a ser firmado termo aditivo de reformulação do contrato e que as tarifas de pedágio estabelecidas no Art. 10º desta Deliberação venham efetivamente a ser praticadas, considerando, para a realização das



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

obras de implantação da mediana, os valores decorrentes do projeto executivo e orçamento aprovados pelo DER/RJ;”

Dita Concessionária elencou, em sua correspondência, 10 (dez) eventos que devem ser considerados no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a seguir discriminados:

No Fluxo de Caixa Contratual

1. Ajuste do arredondamento da tarifa e do IRT provisório para o período compreendido entre os anos de 2012 a 2015;
2. Ajuste dos valores das receitas acessórias para o período compreendido entre os anos de 2012 a 2015, conforme informado através das correspondências 160229/PR-01, 150130/PR-02, 140121/PR-10 e 130124/PR-03;
3. Ajuste devido ao atraso na cobrança das tarifas reajustadas em 2013 e 2014, conforme Deliberações AGETRANSP N° 530/2013 e N° 574/2014.

No Fluxo de Caixa Marginal

4. Ajuste da projeção de tráfego, considerando os dados reais de veículos verificados no período compreendido entre os anos de 2012 a 2015, conforme dados informados por meio das correspondências n°s 160121/PR-14, 150130/PR-02, 140121/PR-10 e 130103/PR-01, cuja memória de cálculo está demonstrada no Anexo I, de fls. 12/13;
5. Substituição da previsão de custos e despesas decorrentes das obras de melhoria pelos valores efetivamente orçados, conforme apresentado a esta Agência em relatório encaminhado com a correspondência n° 150827/PR-01;



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

6. Ajuste do cronograma e orçamento das obras de melhoria da RJ-124, de acordo com os valores efetivamente realizados, conforme demonstrado nos balancetes contábeis encaminhados mensalmente a esta Agência AGETRANSP, cuja memória está demonstrada no Anexo II, de fls. 14/15;
7. Inclusão no escopo do contrato de concessão dos investimentos relativos à adaptação do Sistema de Radiocomunicação da rodovia RJ-124, atendendo à determinação da ANATEL, conforme correspondência nº 131003/PR-05;
8. Inclusão no escopo do contrato de concessão dos custos incorridos, até aquele momento, e dos futuros investimentos relativos ao projeto de contenção para o talude do km 15,7, conforme as tratativas mantidas entre aquela Concessionária e o DER-RJ, apresentados por meio da correspondência nº 160128/PR-01;
9. Inclusão dos investimentos referentes ao talude do km 2,5, conforme as tratativas mantidas entre a Concessionária e o DER-RJ, apresentados por meio da correspondência nº 160323/PR-02;
10. Inclusão, dentre os encargos da concessão, de parcela relativa à remuneração dos custos administrativos, riscos e seguros da Concessionária, decorrentes da inclusão de novos investimentos no contrato de concessão via metodologia do fluxo de caixa marginal, conforme Resolução nº 4.727/15, recém-editada pela ANTT, que regulamentou a matéria no âmbito federal (Anexo III), de fls. 16.

Em 19 de maio de 2016, a Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET) solicitou à Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA), através do Despacho CAPET Nº 056/2016, de fls. 22/23, a validação dos valores apresentados pela Concessionária



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

CCR Via Lagos no Fluxo de Caixa Marginal, referentes aos itens (4, 5, 7, 8, 9 e 10) constantes às fls. 09/10.

A CAPET encaminhou para a Fundação Departamento de Estradas de Rodagem –DER/RJ, em 25 de maio de 2016, o Ofício CAPET N° 022/2016, de fls. 24/26, em que solicita à Assessoria de Vias Concedidas – AVC, informar o orçamento aprovado pelo DER/RJ e os valores efetivamente realizados nos anos de 2012 a 2016 para avaliação do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato (item 6)

Em 08 de junho de 2015, a Concessionária CCR Via Lagos protocolizou, junto a esta Agência Reguladora, a carta n° 160608/PR-02, em que apresentou a atualização dos cálculos referentes à 10ª revisão das tarifas de pedágio, considerando a realização de alguns ajustes necessários ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, de fls. 27/34, relacionados a seguir:

1. Revisão da projeção de tráfego considerando, além dos dados reais verificados até aquele momento, também ajuste na tendência de tráfego relativa ao ano de 2016, conforme detalhamento exposto no Anexo I (vide fls. 31/32);
2. Inclusão da perda de receita relativa à isenção do pedágio para os eixos suspensos, conferida no período compreendido entre 00h00min, de 17 de abril de 2015, e 23h59min, de 18 de dezembro de 2015, por meio da Lei Federal N° 13.103/2015, conforme informado pela correspondência 160304/PR-01;
3. Inclusão, dentre os encargos da concessão, dos custos e investimentos relativos ao cumprimento da Portaria DENATRAN N° 179/2015, que estabeleceu os requisitos específicos mínimos do sistema automático não metrológico para a fiscalização da infração de trânsito do tipo evasão de pedágio, conforme informado pela correspondência 160608/PR-01, de fls. 35/86.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Em 08 de junho de 2015, a Concessionária CCR Via Lagos protocolizou, junto a esta Agência Reguladora, cópia da carta nº 160608/PR-01, de fls. 35/86, endereçada ao DER-RJ, em que encaminhou o Relatório Técnico com o Projeto para Combate à Evasão de Pedágio nas Cabines de Arrecadação da Rodovia RJ-124, para análise e aprovação.

Em 15 de junho de 2016, a Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET) solicitou à Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA), através do Despacho CAPET Nº 071/2016, de fls. 87, a aprovação técnica e orçamentária do projeto para combate à evasão de pedágio nas cabines de arrecadação da rodovia RJ-124.

O DER/RJ protocolizou, em 16 de junho 2016, junto a esta Agência Reguladora, o ofício AVC nº 03/16, em que informou o valor total dos investimentos efetivamente realizados na implantação das “Obras de Melhorias das Condições Físicas e Operacionais da RJ-124”, a preços de dezembro de 2012, de fls. 88/98.

Em 17 de junho de 2016, a Concessionária CCR Via Lagos protocolizou, junto a esta Agência Reguladora, a carta nº 160617/PR-02, de fls. 99, em que solicita a inclusão no pleito de revisão extraordinária das tarifas de pedágio a perda de receita gerada pela isenção do pedágio para os eixos suspensos, conferida no período compreendido entre 00h00min ,de 17 de abril de 2015, e 23h59min, de 18 de dezembro de 2015, por meio da Lei Federal Nº 13.103/2015, conforme informado pela correspondência 160304/PR-01, de fls. 100/101.

Em 20 de junho de 2016, a Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET) solicitou à Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA), através do Despacho CAPET Nº 073/2016, de fls. 102, a validação dos quantitativos de eixos suspensos apresentados pela Concessionária CCR Via Lagos constantes no CD às fls. 101.

Em 21 de junho de 2016, a Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA), através da CI. AGETRANSP/CATRA/RODOVIAS Nº 001/2016, de fls. 103, informou que, após examinar as informações constantes no CD às fls. 101, concluiu ser necessário analisar os procedimentos adotados pela Concessionária para registro das



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

passagens dos veículos com eixos suspensos, bem com acessar os bancos de dados e de imagens “in loco”, para verificação das isenções concedidas. Tendo em vista o prazo para apreciação do pleito da Concessionária na sessão regulatória do mês de julho, recomendou que esse evento fosse considerado em um posterior reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O DER/RJ protocolizou, em 13 de julho 2016, junto a esta Agência Reguladora, o ofício AVC nº 04/16, em que informou o valor total dos investimentos efetivamente realizados na implantação das “Obras de Melhorias das Condições Físicas e Operacionais da RJ-124”, a preços de agosto de 2012. Nessa nova versão do orçamento, além da alteração da data base foram também feitas algumas correções nas composições de preços, de fls. 262/272.

3. DA MOTIVAÇÃO DO PLEITO DE REEQUILÍBRIO DO CONTRATO

A presente Nota Técnica tem como objetivo analisar o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão dos Serviços de Monitoração, Recuperação, Manutenção, Conservação, Operação, Implantação e Ampliação da Ligação Viária Rio Bonito – Araruama – São Pedro da Aldeia, apresentado pela Concessionária CCR Via Lagos na carta nº 160428/PR-01.

A Cláusula Sétima e o Parágrafo Primeiro da Cláusula Décima Segunda do Contrato de Concessão nº 43/1996 estabelecem os fundamentos para o direito à revisão do valor da tarifa de pedágio.

Verbis

“CLÁUSULA SÉTIMA – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO”

“PARÁGRAFO PRIMEIRO”

“Constitui princípio fundamental que informa a concessão o equilíbrio econômico e financeiro inicial deste CONTRATO.”



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

“PARÁGRAFO SEGUNDO”

“É pressuposto básico da equação econômica e financeira que preside as relações entre as partes, o permanente equilíbrio entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e as receitas da Concessão, expresso na Proposta de Preço.”

“PARÁGRAFO TERCEIRO”

“Qualquer alteração nos encargos da CONCESSIONÁRIA, bem como nas especificações indicadas nos Anexos V e VI do EDITAL, poderá importar na revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, para mais ou para menos, conforme estabelecido neste CONTRATO.”

“CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DO SISTEMA TARIFÁRIO”

“PARÁGRAFO PRIMEIRO”

“A TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO que irá remunerar a CONCESSIONÁRIA, conforme Parágrafo Oitavo desta Cláusula, será preservada pelas regras de reajuste e revisão previstas neste CONTRATO, com a finalidade de que seja assegurada à CONCESSIONÁRIA, a manutenção em caráter permanente e durante todo o prazo da concessão, o inicial equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO.”

A Deliberação AGETRANSP N^o 330/2011, de 29 de novembro de 2011, aprovou a reformulação do Contrato de Concessão e estabeleceu, naquela data, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, incluindo a obrigação da Concessionária de realizar novos investimentos na Via Lagos, num montante estimado de R\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais), em moeda de agosto de 2011, sendo que o valor e o cronograma definitivos seriam estabelecidos de acordo com o projeto executivo, orçamento e cronograma aprovados pelo DER/RJ.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Cabe destacar que foi celebrado o Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão em 13 de dezembro de 2011, com as obrigações contidas na Deliberação AGETRANSP N° 330/2011.

Com base neste contexto, a Concessionária, fundamentada no Contrato de Concessão e no Oitavo Termo Aditivo, requereu um novo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Ressalte-se aqui a necessidade de elaboração de um novo Termo Aditivo ao Contrato pelo representante do Poder Concedente, para formalização da decisão do Conselho Diretor desta Agência, sobre o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato ora analisado.

4. DAS ANÁLISES DOS FATOS A SEREM CONSIDERADOS NO PLEITO

A Concessionária relacionou, nas cartas n° 160428/PR-01 e n° 160608/PR-02, 12 (doze) fatos a serem considerados no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, que serão analisados, a seguir.

No Fluxo de Caixa Contratual

1. Ajuste do arredondamento da tarifa e do IRT provisório para o período compreendido entre os anos de 2012 a 2015;
 - **Análise:** Nas revisões do valor da tarifa de pedágio, são consideradas as diferenças de receita geradas pela aplicação do índice de reajuste provisório e do índice definitivo, arredondamento da tarifa de reajustes anteriores e defasagens decorrentes de eventuais concessões de reajustes tarifários em datas posteriores ao estabelecido no contrato.

O período analisado contempla desde a última revisão da tarifa (01 de agosto de 2012) até o próximo reajuste anual (31 de julho de 2016). Portanto, foram ajustados no fluxo de caixa os valores das tarifas



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

(TBP e TBA) efetivamente praticadas e os índices de reajuste pelo IRT real do período analisado. Foi feita também uma correção de erro material existente nas últimas revisões, o IRT de 2004 constava com seu valor provisório e foi substituído pelo valor real.

As tarifas são sempre reajustadas anualmente com um IRT provisório. Os índices de custo nacional da construção civil e obras públicas – por tipo de obras – calculados pela FGV (colunas 36, 37, 38 e 39) do mês de agosto e que compõe o IRT, não estão disponíveis na data de início da cobrança (01 de agosto) da nova tarifa. Esses índices são projetados utilizando-se a média aritmética das variações dos últimos três meses disponíveis no ato de processamento do reajuste, ou seja, abril, maio e junho, para o período até o mês do reajuste (agosto), critério este que também é aplicado pela ANTT, conforme se pode observar no texto da Resolução N° 675, de 04 de agosto de 2004, daquela Agência Federal, e que, inclusive, é o critério que já vem sendo praticado pela AGETRANSP em outras concessões.

2. Ajuste dos valores das receitas acessórias para o período compreendido entre os anos de 2012 a 2015;
- **Análise:** A CAPET tem considerado, nas revisões de tarifa de pedágio, o mesmo critério estabelecido na Resolução N° 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Verbis

“Art. 1º - Serão consideradas receitas extraordinárias as receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras.”



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

“Art. 2º - Para cada projeto gerador de receitas extraordinárias deverá ser celebrado um Contrato de Receita Extraordinária – CRE, entre a concessionária de rodovia e terceiros.”

.....

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

“§1º - Os custos diretos do concessionário são decorrentes exclusivamente da execução do CRE.”

“§2º - O montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta mencionado no caput, corresponde à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do CRE, sendo vedada a cobrança de quaisquer outros valores pelo concessionário.”

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

Os valores das receitas alternativas foram extraídos dos balancetes contábeis e demonstrações financeiras auditadas (Demonstrativo do Resultado do Exercício – DRE) e, após as deduções previstas no Art. 4º, foram convertidos à data base, a partir dos valores mensais, mediante aplicação do índice de reajuste tarifário vigente.

O percentual médio do período (2012 a 2015) revertido para a modicidade tarifária foi de 64% da receita bruta obtida. A dedução média de 36% da receita bruta corresponde ao somatório dos custos administrativos (15% da receita bruta) com os custos diretamente



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

associados ao CRE (21% da receita bruta), conforme apresentado no quadro a seguir.

Tabela 1 – Receitas Alternativas (Período 2012 a 2015)

Receitas Alternativas (R\$)	2012	2013	2014	2015
Receita Bruta (RB)	624.301,24	636.181,81	759.962,24	869.151,42
Custos Adm. (15% da RB)	93.645,19	95.427,27	113.994,34	130.372,71
Custos diretos CRE	112.485,81	125.325,86	198.385,04	166.538,69
Receita Líquida (RL)	418.170,24	415.428,68	447.582,86	572.240,02
% da RB	66,98%	65,30%	58,90%	65,84%
Base (junho/1996)	148.664,22	141.364,07	143.858,35	178.037,98

3. Ajuste devido ao atraso na cobrança das tarifas reajustadas em 2013 e 2014, conforme Deliberações AGETRANSP N° 530/2013 e N° 574/2014.

➤ **Análise:** Foram feitos ajustes no fluxo de caixa devido aos atrasos no início da cobrança dos reajustes tarifários de 2013 e 2014.

Contratualmente está previsto que a data de início da cobrança da nova tarifa (reajuste anual) é o dia 01 de agosto.

Em 2013 devido às manifestações populares ocorridas em junho, o reajuste só foi homologado pelo Conselho Diretor (CODIR) da Agência, em dezembro de 2013, através da Deliberação N° 530/2013, com cobrança iniciada somente em janeiro de 2014.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

O reajuste de 2014 foi homologado pelo Conselho Diretor (CODIR) da Agência, em 04 de agosto de 2014, através da Deliberação N° 574/2014, ou seja, após a data de início da cobrança prevista em contrato. A cobrança foi iniciada em 11 de agosto, portanto, com 10 (dez) dias de atraso em relação ao que está estabelecido no contrato.

Conclusão sobre os ajustes no Fluxo de Caixa Contratual:

Os ajustes foram considerados no fluxo de caixa contratual para adequá-lo à realidade que é dinâmica e que caracteriza um projeto de longo prazo.

No Fluxo de Caixa Marginal

4. Ajuste da projeção de tráfego considerando além dos dados reais de veículos verificados até aquele momento, também ajuste na tendência de tráfego relativa ao ano de 2016;
- **Análise:** A Concessionária, em seu pleito de revisão extraordinária, substituiu os dados previstos pelos reais, utilizando o critério de ano concessão, ou seja, de 13 de janeiro (data de início da concessão) a 12 de janeiro do ano seguinte, e também ajustou a projeção para os exercícios 2016 e 2017, estimando uma queda no tráfego de 7% em 2016 e um cenário sem crescimento (0%) em 2017. Para os demais anos, foram mantidas as premissas de crescimento constantes na 9ª revisão da tarifa.

Cabe destacar que a adoção pela AGETRANSP do fluxo de caixa marginal no contrato de concessão da Via Lagos foi baseada no modelo existente na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que implantou essa metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos das Concessionárias CCR Nova Dutra (Rodovia Presidente Dutra), CONCER (Rodovia



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Rio-Juiz de Fora), CRT (Rio-Teresópolis), CCR Ponte (Ponte Rio-Niterói) e CONCEPA (Rodovia Osório-Porto Alegre), em decorrência da inserção de obras e serviços não previstos no Programa de Exploração de Rodovias – PER.

Essa metodologia do fluxo de caixa marginal permitiu a adoção de uma taxa interna de retorno (TIR) para remuneração dos novos investimentos, menor que a estabelecida no contrato original, ou seja, de 12,50% a.a., em vez de 19,85% a.a..

A ANTT editou, em 07 de abril de 2011, a Resolução N° 3.651 em que aprovou a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços.

Nessa resolução, foi estabelecido o procedimento para substituição do tráfego projetado pelo real.

Verbis

“Art.4 – Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado, em etapas distintas, o procedimento a seguir:”

“I – no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial a ser utilizado, para fins de dimensionamento da referida recomposição, considerará a tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo de concessão; e”



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

“II – anualmente, por ocasião da revisão ordinária, o cálculo referido no inciso I deste artigo será revisado com vistas a substituir o tráfego projetado pelo volume real de tráfego verificado no ano anterior.”

Esse procedimento da ANTT já tinha sido recomendado pela CAPET, em sua Nota Técnica N° 010/2011, constante no processo E-33/110.113/2006. Nesse caso, o risco de demanda não deve ser do concessionário por tratar-se de novos investimentos não previstos no contrato original e as receitas marginais auferidas é que irão garantir o retorno do investimento realizado.

A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu a Nota Técnica CATRA/RODOVIAS N° 008/2016, de fls. 119/128, com a análise da projeção de tráfego integrante do pleito da Concessionária CCR Via Lagos. A CATRA concluiu que a projeção de tráfego proposta pela Concessionária se encontra lastreada em dados reais, e em conformidade com as perspectivas do país.

Esta CAPET entende que alteração na projeção para o exercício 2016, proposta pela CCR, está aderente à queda de tráfego verificada nos cinco primeiros meses do ano e também à redução da quantidade de feriados próximos aos fins de semana em 2016, que impactam o fluxo de turistas a Região dos Lagos. A previsão de crescimento zero, no tráfego em 2017, está calcada nas previsões do PIB para o próximo ano, variável macroeconômica que possui alta correlação com o volume de tráfego rodoviário.

5. Substituição da previsão de custos e despesas decorrentes das obras de melhoria pelos valores efetivamente orçados;



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

- **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu a Nota Técnica de Estudo CATRA N° 012/2016, de fls. 195/243, com a avaliação dos custos e despesas adicionais ao contrato de concessão decorrentes das obras de melhoria das condições de conforto e segurança da rodovia RJ-124.

Na precitada Nota Técnica, a CATRA relata que os valores correspondentes aos acréscimos de custos relativos às atividades de conservação, manutenção e operação da rodovia RJ-124, decorrentes dos novos investimentos, foram considerados no fluxo de caixa marginal, em base estimada de 2,5% ao ano, aplicados sobre o valor total dos investimentos.

Desta forma, em consonância com o estabelecido no artigo 3º da Deliberação AGETRANSP N° 330/2011, que determina que os valores estimados para as obras sejam revistos com base no projeto executivo e orçamento a serem aprovados pelo DER-RJ, a fim de garantirem-se as condições de equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a Concessionária submeteu à apreciação da AGETRANSP o Relatório Técnico - Adequação dos Custos e Despesas Decorrentes das Obras de Melhoria das Condições de Conforto e Segurança da Rodovia RJ-124, em 15 de outubro de 2014, através do documento 141015/PR - 01, posteriormente revisado e reapresentado através do documento 150827/PR- 01, de 28 de agosto de 2015.

A nova configuração da RJ-124, imposta pela implantação da barreira divisória das pistas, que definiu pontos específicos de retomo da rodovia, provocou impactos na logística de inspeções, atendimentos de socorro mecânico e de socorro médico.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Visando a garantir o contínuo cumprimento dos tempos de atendimento às ocorrências, conforme estabelecido no Edital de Licitação, tornou-se necessário acrescer a frota operacional atual de viaturas operacionais adicionais, e, conseqüentemente, a equipe operacional.

Como resultado conclusivo da análise do relatório da Concessionária, encaminhado com a correspondência nº 150827/PR-01, a CATRA apresentou o Quadro 36 – Custos e Despesas Anuais, de fls. 237, com os respectivos valores para substituição da previsão dos custos das atividades de conservação, manutenção e operação decorrentes da execução das Obras de Melhoria das Condições de Conforto da Segurança Viária na Rodovia RJ-124.

A CAPET entende que, uma vez aprovado tecnicamente pela CATRA, os valores dos custos e despesas adicionais ao contrato de concessão, decorrentes das obras de melhoria das condições de conforto e segurança da rodovia RJ-124, esses valores devem ser considerados no fluxo de caixa marginal.

6. Ajuste do cronograma e orçamento das obras de melhoria da RJ-124, de acordo com os valores efetivamente realizados;
- **Análise:** A Assessoria de Vias Concedidas (AVC) do DER-RJ informou inicialmente o valor total dos investimentos efetivamente realizados na implantação das “Obras de Melhorias das Condições Físicas e Operacionais da RJ-124”, a preços de dezembro de 2012 (vide fls. 88/98). Posteriormente, por solicitação da CAPET, a AVC do DER-RJ informou o valor total dos investimentos efetivamente realizados, a preços de agosto de 2012 (vide fls. 262/272). Nessa nova versão do orçamento, além da alteração da data base, foram



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

feitas algumas correções nas composições de preços, principalmente nas produtividades.

Cabe destacar que o DER-RJ designou um engenheiro civil de campo para o acompanhamento das obras. Esse engenheiro ficou residente na obra e realizou o levantamento de todas as quantidades dos serviços executados. O orçamento foi feito com base no projeto executivo definitivo ("As Built"). Ressaltamos que foi integralmente cumprido pelo DER-RJ o estabelecido na Cláusula Quarta do Oitavo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e no Art. 11º da Deliberação AGETRANSP Nº 330/2011.

7. Inclusão no escopo do contrato de concessão dos investimentos relativos à adaptação do Sistema de Radiocomunicação da rodovia RJ-124, atendendo à determinação da ANATEL;
- **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) manifestou que o custo dos investimentos relativos à adaptação do Sistema de Radiocomunicação da rodovia RJ-124 foi aprovado, totalizando o valor de R\$ 960.409,54 (novecentos e sessenta mil, quatrocentos e nove reais e cinquenta e quatro centavos), a preços de 2013, conforme Relatório Técnico CATRA/RODOVIAS Nº 013/2015, de fls. 105/118, também acostado ao processo E-12/004.384/2013, fls. 178 às fls. 191.

No Relatório Técnico precitado, a CATRA informou que em inspeção realizada, verificou-se que o sistema estava em operação, instalado conforme projeto executivo e tinha sido adquirido pelo menor custo por componente do sistema.

Considerando que a realização desse investimento foi uma determinação da Resolução Nº 557/2010 da Agência Nacional de



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Telecomunicações (ANATEL) e contou com aprovação técnica da CATRA, a Câmara de Política Econômica e Tarifária (CAPET) entende que o valor do investimento deve ser considerado no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

8. Inclusão no escopo do contrato de concessão dos custos incorridos até o presente momento e dos futuros investimentos relativos ao projeto de contenção para o talude do km 15,7;
- **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu o Relatório Técnico CATRA/RODOVIAS N° 011/2016, de fls. 150/191, com a análise técnica dos custos incorridos com serviços de investigação e monitoração do talude do km 15,7 da RJ-124.

No Relatório Técnico precitado, a CATRA concluiu que os serviços de investigação e monitoração foram executados seguindo as solicitações da Fundação DER-RJ. Concluiu, também, que os custos referentes aos serviços estão em conformidade com os praticados no mercado e recomendou sua inclusão no fluxo de caixa marginal.

A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu também a Nota Técnica de Estudo CATRA N° 013/2016, de fls. 244/128, com a avaliação dos custos de execução das obras de contenção do Km 2,5 e do Km 15,7 da RJ-124.

Na Nota Técnica, a CATRA informou que não foi observada nenhuma inconformidade nos orçamentos apresentados pela Concessionária, e recomendou a inclusão no fluxo de caixa marginal dos encargos referentes à execução das obras de estabilização dos taludes.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

A CAPET entende que as obras de contenção do talude do km 15,7 não estavam previstas inicialmente no escopo da concessão, e sendo aprovadas tecnicamente pela CATRA, devem ser consideradas no fluxo de caixa marginal.

9. Inclusão dos investimentos referentes ao talude do km 2,5;
- **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu a Nota Técnica de Estudo CATRA N° 013/2016, de fls. 244/128, com a avaliação dos custos de execução das obras de contenção do Km 2,5 e do Km 15,7 da RJ-124.

Na Nota Técnica, a CATRA informou que não foi observada nenhuma inconformidade nos orçamentos apresentados pela Concessionária, e recomendou a inclusão no fluxo de caixa marginal dos encargos referentes à execução das obras de estabilização dos taludes.

A CAPET entende que as obras de contenção do talude do km 2,5 não estavam previstas inicialmente no escopo da concessão, e sendo aprovadas tecnicamente pela CATRA, devem ser consideradas no fluxo de caixa marginal.

10. Inclusão, dentre os encargos da concessão, de parcela relativa à remuneração dos custos administrativos, riscos e seguros da Concessionária decorrentes da inclusão de novos investimentos no contrato de concessão, via metodologia do fluxo de caixa marginal, conforme Resolução n° 4.727/15, recém-editada pela ANTT, que regulamentou a matéria no âmbito federal (Anexo III), de fls. 16;
- **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu o Relatório Técnico CATRA/RODOVIAS N° 010/2016, de fls. 140/149, com a análise técnica sobre o pleito da CCR para a inclusão



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

da remuneração dos custos administrativos no fluxo de caixa marginal conforme estabelecido na Resolução nº 4.727/15 da ANTT.

No item “5 – Conclusão” do precitado Relatório Técnico, a CATRA entende ser pertinente a inclusão no fluxo de caixa marginal, a título de remuneração de despesas administrativas, riscos e seguros decorrentes de novos encargos incluídos no contrato de concessão, dos valores referentes à aplicação da taxa de 6,24%.

A ANTT editou, em 07 de abril de 2011, a Resolução N° 3.651, em que aprovou a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços.

Posteriormente essa Resolução foi alterada pelas Resoluções N° 4.339/2014 e N° 4.727/2015.

A Resolução N° 4.727/2015 da ANTT estabeleceu a taxa de remuneração de 6,24%, a título de custos administrativos incidentes sobre as novas obras e serviços, conforme reproduzido a seguir:

“Art. 1º - Incluir os parágrafos 9º e 10º ao artigo 3º da Resolução n° 3.651, de 07 de abril de 2011, que passa a vigorar com a seguinte redação:”

“§9º - As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento).”



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

“§10º - A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído.”

“Art. 2º - A remuneração dos custos administrativos será aplicada às obras e aos serviços incluídos ou excluídos dos contratos de concessão a partir das revisões tarifárias que ocorreram após a entrada em vigor da Resolução nº 3.651, de 07 de abril de 2011, bem como as que ocorrerão após a entrada em vigor desta Resolução.”

Essa metodologia de fluxo de caixa marginal foi adotada para os novos investimentos na Via Lagos, com base na Resolução N° 3.651 da ANTT, por entender a CAPET que esta era a melhor prática de mercado.

As Resoluções N° 4.339/2014 e N° 4.727/2015 da ANTT foram editadas para aperfeiçoar a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços. Portanto, seria natural que a CAPET também adotasse as alterações propostas nessas resoluções. Mesmo assim, iremos discutir, a seguir, o conceito que está por trás da resolução.

A Concessionária, para gerir o contrato de concessão, operar, manter, conservar os sistemas e realizar os investimentos previstos, necessita de uma estrutura de apoio.

Os custos com esta estrutura administrativa estão previstos no fluxo de caixa contratual do empreendimento, discriminados no Quadro 10



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

– “Demonstrativo dos Custos de Administração”. Em média, esses custos de administração representam 20% (vinte por cento) do custo total, conforme demonstrado no Relatório Técnico da CATRA, às fls. 148.

Uma parcela desse custo é orçada para a execução das atividades de licitação, contratação, coordenação, orientação e pagamentos dos serviços realizados pelas empresas contratadas para execução da obra, tais como: projeto básico e executivo, licenciamento ambiental, avaliação e desapropriação, construção, fiscalização e gerenciamento, bem como a assunção dos custos dos pleitos das empresas contratadas, em decorrência de eventuais atrasos ou interferências em suas atividades.

Obviamente, essa parcela do custo com a administração foi dimensionada para atender ao previsto no Contrato de Concessão. Quando ocorre a inclusão de novos investimentos no contrato, principalmente provenientes de obras de grande porte, é intuitivo perceber que a estrutura de apoio, inicialmente dimensionada, não será capaz de absorver as novas atividades, mesmo considerando eventuais ganhos de escala.

No caso específico da Via Lagos, o contrato original previa a realização de R\$ 79,2 milhões de investimentos (base: junho/1996). Esse valor foi acrescido em R\$ 64, 8 milhões (base: junho/1996) para a realização de novas obras, ou seja, um acréscimo de 81,76% (oitenta e um inteiros e setenta e seis centésimos por cento).

Assim, certamente, haverá um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, uma vez que esses custos não foram considerados no fluxo de caixa marginal da concessão.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Face ao exposto, esta CAPET julga que no fluxo de caixa marginal da Via Lagos, deve-se considerar a incidência de custos e despesas indiretas adicionais para a realização dos novos investimentos e serviços. A taxa de 6,24% proposta pela ANTT é equivalente a 31% (trinta e um por cento) da taxa média da administração praticada no setor de concessões rodoviárias (20%), sendo, portanto, bastante aderente.

11. Inclusão da perda de receita relativa à isenção do pedágio para os eixos suspensos, conferida no período compreendido entre 0:00 hora de 17 de abril de 2015 até 23:59 horas de 18 de dezembro de 2015, por meio da Lei Federal N° 13.103/2015;
 - **Análise:** A perda de receita relativa à isenção do pedágio para os eixos suspensos não foi avaliada neste momento pela Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA), tendo em vista a necessidade de verificação mais detalhada para garantir a acurácia da medição. A CATRA, na CI. AGETRANSP/CATRA/RODOVIAS N° 001/16, de fls. 103, recomendou que esse fato fosse considerado em um posterior reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

12. Inclusão, dentre os encargos da concessão, dos custos e investimentos relativos ao cumprimento da Portaria DENATRAN N° 179/2015, que estabeleceu os requisitos específicos mínimos do sistema automático não metrológico para a fiscalização da infração de trânsito do tipo evasão de pedágio.
 - **Análise:** A Câmara de Transportes e Rodovias (CATRA) emitiu o Relatório Técnico CATRA/RODOVIAS N° 009/2016, de fls. 129/139, em que apresenta o resultado da avaliação do investimento a ser realizado para implantação do Projeto para Combate à Evasão de



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Pedágio nas Cabines de Arrecadação da Rodovia RJ-124, conforme solicitação contida no Despacho CAPET N° 071/2016, de fls. 87.

No relatório precitado, a CATRA relata que, segundo dados da Concessionária, essas infrações aumentaram 122% em 2015, em comparação com o ano anterior. Foram 37.709 evasões em 2015, contra 16.964 em 2014.

O sistema atual de controle da arrecadação da Via Lagos registra e fotografa tais ocorrências, mas esta documentação não pode ser aproveitada para aplicações de sanções, visto que a legislação existente requer a visualização do ato da infração por um agente de trânsito habilitado.

Esta necessidade de visualização do ato da infração de trânsito por um agente delegado pelo órgão competente, neste caso, a Polícia Militar Rodoviária Estadual – PMRE e o Departamento de Estradas e Rodagem - DER, no momento da ocorrência, dificulta extremamente o combate à evasão do pedágio, já que não existem recursos suficientes para cobrir a necessidade do setor de concessões de rodovias. Esse tema já foi inclusive objeto de reportagens veiculadas na TV.

Assim, considerando o número expressivo de condutores que incorrem nessa fraude, os riscos associados ao cometimento deste tipo de infração e a existência de aparato tecnológico disponível que permite fiscalizar e coibir tal prática com plena confiabilidade, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN editou, em outubro de 2015, a Portaria N° 179/2015, que estabeleceu os requisitos específicos mínimos do sistema automático não metrológico para fiscalização de infrações do tipo evasão de pedágio.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

O projeto prevê a implantação de equipamentos para registros das infrações do tipo evasão de pedágio nas duas pistas automáticas – AVI, uma no sentido Norte e outra no sentido Sul da Praça de Pedágio, Km 21,50 da RJ-124.

Os equipamentos a serem instalados serão responsáveis pelo registro de imagens, incluindo imagem panorâmica que caracterize a infração, identificação e validação da placa do veículo, tratamento das imagens, comunicação de dados e emissão das infrações.

A CATRA, em seu relatório, informa que a Concessionária considerou para efeito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, o orçamento da empresa que apresentou o menor custo total para os investimentos.

Os valores (referência: agosto/2015) do menor orçamento para o Projeto de Combate à Evasão de Pedágio são:

- Investimento = R\$ 203.654,08 (duzentos e três mil, seiscentos e cinquenta e quatro reais e oito centavos);
- Manutenção do Sistema = R\$ 64.140,00 (sessenta e quatro mil, cento e quarenta reais);
- Postagem das notificações = R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais).

A CATRA concluiu que não foi observada nenhuma inconformidade com relação às propostas dos fornecedores, à implantação do projeto e aos seus custos, e aprovou tecnicamente o proposto pela Concessionária.

Esta CAPET entende que esse número de evasões tende a aumentar pela impunidade e crise econômica do país.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

Fazendo uma conta simples para avaliar se o projeto é economicamente viável, consideramos as seguintes premissas:

- redução de 80% das evasões de 2015 com a implantação do projeto – estimativa da CCR ($37.709 \times 80\% = 30.167$ evasões);
- todas as evasões são de veículos da categoria 1;
- 55% dessas evasões são no fim de semana ou feriado;
- valor das tarifas vigentes para a categoria 1 (TBP = R\$ 10,30 e TBA = R\$ 17,20).

O total de perda de receita que seria evitada com a implantação do projeto seria de: $30.167 \times 55\% \times \text{R\$ } 17,20 + 30.167 \times 45\% \times \text{R\$ } 10,30 = \text{R\$ } 285.379,82 + \text{R\$ } 139.824,05 = \text{R\$ } 425.203,87$ (quatrocentos e vinte e cinco mil, duzentos e três reais e oitenta e sete centavos), ou seja, em menos de um ano o projeto se paga (payback < 1 ano).

Outro ponto a destacar é que a Portaria do DENATRAN não obriga as Concessionárias a realizar esse investimento e nem o contrato de concessão da Via Lagos. Portanto, a decisão de não incluir esse custo no fluxo de caixa marginal implicará provavelmente na não realização do investimento pela CCR. A perda de receita devida à evasão de pedágio irá onerar o usuário nas próximas revisões de tarifa

Conclusão sobre os ajustes no Fluxo de Caixa Marginal:

Todos os fatos foram avaliados e considerados no fluxo de caixa marginal, exceto o item 11, que por recomendação da CATRA, será



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

avaliado em um posterior reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

5. DOS CÁLCULOS

Em anexo, apresentamos o fluxo de caixa contratual (Quadro 18) e o fluxo de caixa marginal (Quadro 8) para dois cenários de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. O fluxo de caixa é função da receita, custos, despesas e investimentos. Os ajustes efetuados alteraram os valores da tarifa de equilíbrio.

5.1. CENÁRIO I – AUMENTO DE TARIFA E SEM PRORROGAÇÃO DE PRAZO NO CONTRATO ($\Delta = 10,46\%$)

TBP Revisada = 3,442970 (TBP 9ª Revisão = R\$ 3,116878)

TBA Revisada = 5,738283 (TBA 9ª Revisão = R\$ 5,194797)

5.2. CENÁRIO II – AUMENTO DA TARIFA COM PRORROGAÇÃO DE 10 ANOS NO PRAZO DO CONTRATO ($\Delta = 3,97\%$)

TBP Revisada = 3,240626 (TBP 9ª Revisão = R\$ 3,116878)

TBA Revisada = 5,401044 (TBA 9ª Revisão = R\$ 5,194797)

6. CONCLUSÃO

De todo o exposto, o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão foi obtido através de aumento exclusivo da tarifa (Cenário I) e pela combinação de aumento da tarifa e prorrogação do contrato (Cenário II), conforme estabelece a Cláusula Décima Quarta – Da Revisão da Tarifa de Concessão, Parágrafo Sétimo.

Verbis

“PARÁGRAFO SÉTIMO”

“Sempre que haja lugar para a revisão do valor da TARIFA DE PEDÁGIO, e sem prejuízo do disposto nos itens acima, o PODER CONCEDENTE e a



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários,
Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
CAPET - CÂMARA DE POLÍTICA ECONÔMICA E TARIFÁRIA

CONCESSIONÁRIA poderão acordar, complementar ou alternativamente ao aumento do valor da tarifa:

- a) pela antecipação ou prorrogação do prazo do CONTRATO;*
- b) pela atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA;*
- c) pela combinação das alternativas anteriores;*
- d) por qualquer outra alternativa, que venha a ser acordada entre as partes.”*

7. ANEXO - QUADROS 18 e 8 (Cenários I e II)

Em anexo a esta Nota Técnica, apresentamos o fluxo de caixa contratual (Quadro 18) e o fluxo de caixa marginal (Quadro 8) para os Cenários I e II. Apresentamos, ainda, uma tabela com o impacto na tarifa, incluído o reajuste anual ordinário, dos principais fatos avaliados e considerados.

Atenciosamente,

Ricardo Trigo

Gerente da Câmara de Política Econômica e Tarifária

ID. 5023617-2