



PARECER TÉCNICO CTEEF Nº 02/2018

REFERÊNCIA: Processo ARPE nº 7200585-0/2018, de 16 de abril de 2018.

INTERESSADO: Concessionária Rota do Atlântico S.A.

ASSUNTO: Reequilíbrios Econômico-Financeiros 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão nº 043/2011, celebrado com o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE.

Recife, 13 de dezembro de 2018.

1. DO PLEITO

O Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (SUAPE), Poder Concedente do Complexo Viário e Logístico de SUAPE – Express Way, mediante o ofício OF. GAB. DPG nº 024/2018, de 12/04/2018, **Processo ARPE nº 7200585-0/2018, de 16/04/2018**, encaminhou, para conhecimento da ARPE, o pleito da Concessionária Rota do Atlântico S.A. (CRA) referente ao Terceiro Reequilíbrio do Contrato de Concessão nº 043/2011, contendo o quadro resumo, a seguir transcrito.

RESUMO FINAL DOS PLEITOS CONSTANTES DO REEQUILÍBRIO 3:

RESUMO IMPACTOS	CRA	
	TBP	Δ
PLEITO 2 ATUALIZADO	R\$ 4,659	
Perda de Receita - Acesso Ilha de Cocaia	R\$ 4,724	R\$ 0,065
Receita Acessória	R\$ 4,723	-R\$ 0,001
Passarela	R\$ 4,727	R\$ 0,004
Correção do greide nas OAE's	R\$ 4,738	R\$ 0,011
Radar – Exclusão Ano 06	R\$ 4,737	-R\$ 0,001
Estação Meteorológica - Exclusão	R\$ 4,737	-R\$ 0,001
PMV Móvel – Exclusão de 01 Equipamento	R\$ 4,735	-R\$ 0,001
Telemática Cocaia – Postergação Ano 06 para Ano 08	R\$ 4,730	-R\$ 0,006
Contadores de Tráfego – Reprogramação de investimento	R\$ 4,725	-R\$ 0,005
Balanças Móvel – Implantação	R\$ 4,716	-R\$ 0,009
Balanças Móvel – Equipamentos	R\$ 4,707	-R\$ 0,009
Balanças Móvel – Operação	R\$ 4,694	-R\$ 0,012
Atualização Verificador Independente	R\$ 4,679	-R\$ 0,015
PLEITO 3	R\$ 4,679	R\$ 0,020

A retomada desse processo ocorreu mediante a reunião realizada na ARPE em 04/10/2018 na qual foram apresentados também o 4º e o 5º pleitos de reequilíbrio da CRA. Em seguida foi elaborado um cronograma preliminar para a manifestação desta Agência, considerando o envio de Relatório Técnico contendo as análises de SUAPE, conforme o disposto na subcláusula 4.1 inserida pelo Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 043/2011.

Assim, foi recebido na ARPE o ofício OF. GAB. DP Nº 148/2018, de 16/10/2018¹ (SIGEPE nº 7201573-7/2018), apresentando o “Relatório Técnico de

¹ Pelo ofício Of. GAB. CCP Nº 003/2018, de 09/11/2018 (SIGEPE nº 7201683-0/2018), anexado ao Processo ARPE nº 7200585-0/2018, a ARPE recebeu a versão assinada do Relatório Técnico de

Análise dos Pedidos de Reequilíbrio Econômico e Financeiro do Contrato de Concessão nº 043/2011 firmado com a Concessionária Rota do Atlântico”, datado de 11/10/2018, elaborado pela Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas e Industriais (CPTI), solicitando a devida manifestação da ARPE, informando que:

O referido relatório foi contratado por SUAPE e realizado pela CPTI – Cooperativa de Serviços e Pesquisas Tecnológicas, o qual, baseado em premissas de gestão de SUAPE, aponta em suas conclusões um valor da tarifa básica reequilibrada no quantum de R\$ 4,948 (quatro inteiros e novecentos e quarenta e oito milésimos de reais). (grifou-se)

2. DO RELATÓRIO DE ANÁLISE DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIROS 3, 4 E 5 DO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 043/2011

O Relatório de Assessoria Técnica ao Processo de Análise do Pleito dos três Reequilíbrios Econômico-Financeiros do Contrato de Concessão² apresenta no **Capítulo 1** (Introdução), seção **1.1 Breve Histórico da Concessão**, um resumo com as seguintes informações:

EXTENSÃO TOTAL (incluindo acessos):	43,87km
EDITAL:	Nº 001/2010
DATA DE 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)

O Relatório de Análise também apresenta as cláusulas do Contrato de Concessão nº 43/2001 consideradas fundamentais pela CPTI, bem como os 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;

Análise aos Reequilíbrios Econômico e Financeiro 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão nº 043/2011, e três HD contendo imagens da contagem de veículos do trecho de Cocaia (Revisão 3).

² O Relatório Técnico de Análise aos Reequilíbrios Econômico e Financeiro 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão Rodoviária CT N 043/2011, datado de 11 de outubro de 2018, foi divulgado por SUAPE (<http://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/audiencia-publica>), no contexto da Audiência Pública realizada de 16 a 30/11/2018.

- Implantação de Viaduto de Acesso à Avenida Portuária (Curva do Boi);
- Implantação das estruturas operacionais;
- Implantação da Rede Lógica informatizada.

Na seção **1.2 Dos Procedimentos Tarifários em Análise**, nos subitens 1.2.1 a 1.2.3 são resumidos os principais eventos que formalizaram os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, nos seguintes termos:

A Concessionária CRA apresentou, em 01 de novembro de 2017, à SUAPE pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, por meio da carta PC 050/2017 (ANEXA), Revisão Nº 03 ao Contrato de Concessão 043/2011 – Perda de Receita em virtude de tráfego do acesso às Ilhas de Tatuoca e Cocaia, Receitas Acessórias, Passarela, Obra de correção do greide nos encontros das OAE's, e Reprogramação de Investimentos.

A Concessionária CRA apresentou, em 16 de julho de 2018, à SUAPE pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, por meio da carta PC 070/2017 (ANEXA) solicitação de Revisão Nº 04 ao Contrato de Concessão 043/2011 – Perda de receita em virtude da isenção da cobrança dos eixos suspensos. Tal determinação teve origem na Medida Provisória 833 de 27/05/2018 decorrente da “Greve dos Caminhoneiros”.

A Concessionária CRA protocolou, em 23 de julho de 2018, à SUAPE proposta de avaliação a postergação da obra denominada de “Curva do Boi”, por meio da carta PC 072/2017 (ANEXA) que resultaria na Revisão Nº 05 ao Contrato de Concessão 043/2011 – Postergação de Investimentos.

Além disso, informou que

Analogamente aos 3º e 4º Pleitos de Revisão, a elaboração de um estudo por entidade independente foi, então, proposto pelo Poder Concedente à Concessionária, para auxiliar na análise do impacto apresentado.

Diante do exposto, Suape solicitou a CPTI a adição da análise deste novo pleito aos demais estudos de reequilíbrio, que estavam em andamento conjuntamente.

O presente estudo foi elaborado utilizando como referência (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 CPTI.

O **Capítulo 2** discorre sobre a análise técnica para reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, detalhando aspectos legais, jurisprudenciais e contratuais.

O **Capítulo 3** apresenta o modelo econômico-financeiro utilizado no Contrato de Concessão, concluindo com a metodologia utilizada na análise, conforme transcrito a seguir.

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 reavaliação 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) Novo Plano Econômico-Financeiro formatado considerando os inputs das revisões 3, 4 e 5 propostas no pleito da concessionária e das inclusões feitas pelo poder [sic] concedente e seus devidos impactos, sem e com alteração na tarifa, e na TIR.*

No **Capítulo 4**, intitulado “Da Atual Situação do Contrato de Concessão” são detalhadas as principais razões para os desequilíbrios contratuais apresentados pela CRA e relaciona as correspondências trocadas com SUAPE no período. Além disso, apresenta uma síntese da evolução do Contrato de Concessão, incluindo um retrospecto tarifário.

O **Capítulo 5. Dos Procedimentos Tarifários** está dividido em três subseções que apresentam a análise técnica específica e detalhada dos eventos que provocaram as Revisões 3, 4 e 5.

A subseção **5.1 Reequilíbrio Econômico-Financeiro 3** discorre sobre todos os eventos que ensejaram o pleito de reequilíbrio contratual da CRA com as análises técnicas da CPTI, divididos em dois blocos, conforme a seguir.

A Concessionária Rota do Atlântico [...] apresentou Pleito de Reequilíbrio Econômico-Financeiro em decorrência dos itens a seguir relacionados,

- 1.A Perda de receita do acesso à ilha de Cocaia Tatuoca*
- 1.B Obtenção de receitas acessórias*
- 1.C Implantação e manutenção de passarela*
- 1.D Obra de correção do greide nos encontros das OAE's, e*
- 1.E Reprogramação de Investimentos*
 - 1.E (i) Sistema de Controle de Velocidade (Radar)*

- 1.E (ii) Estação Meteorológica (EM)
- 1.E (iii) Painéis de Mensagens Variáveis Móveis (PMV Móvel)
- 1.E (iv) Telemática (Trecho 5 – Acesso à Ilha de Cocaia)
- 1.E (v) Contadores de Tráfego
- 1.E (vi) Sistema de Pesagem - Balanças Móveis
(Implant/Equip/Operação/MO)
- 1.E (vii) Verificador Independente (VI)

Os itens acima serão objeto de análise do “Bloco 1 – Itens Originais do Pleito” desta subseção. (grifou-se)

Além dos eventos indicados no pleito da CRA, SUAPE incluiu mais cinco eventos no Reequilíbrio 3, que compõem o Bloco 2 de análise, conforme transcrito do Relatório Técnico SUAPE/CPTI.

No decorrer e desenvolvimento dos trabalhos realizados pela CPTI, por demanda e premissas de gestão, Suape enquanto Poder Concedente da Concessão objeto do estudo adicionou ao procedimento tarifário [sic] em andamento, com todas suas repercussões [sic] na TBP, os eventos a seguir

1.F Demais Eventos

- 1.F (i) Revisor Independente (RI)
- 1.F (ii) Verba para Polícia Rodoviária Militar (VPRM)
- 1.F (iii) Conservação de Rotina (Trecho 5- Acesso Ilha de Cocaia)
- 1.F (iv) Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (PMV Fixo)
- 1.F (v) Reformulação dos Projetos Executivo (Ajustes entre Linhas QDD)

Os itens acima serão objeto de análise do “Bloco 2 – Demais eventos” desta subseção. (grifou-se)

A subseção **5.2 Reequilíbrio Econômico-Financeiro 4** discorre sobre o pleito de revisão do Contrato de Concessão 043/2011, protocolado pela CRA junto à SUAPE, mediante carta PC 070/2018, de 16/07/2018, motivado pela Perda de Receita em virtude da isenção da cobrança dos eixos suspensos. Conforme registrado no Relatório Técnico de SUAPE:

Em 27 de maio de 2018, o governo federal lançou a Medida Provisória nº 833, que alterou a Lei nº 13.103/2015, para prever isenção, em todo o território nacional, da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularem

vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais. Tal MPV [sic] foi, posteriormente, convertida na Lei nº 13.711, de 24 de agosto de 2018, da qual se faz o seguinte extrato:

[...]

Art. 1º O art. 17 da Lei nº 13.102, de 2 de março de 2015, passa 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.

[...]

§6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o caput deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos” (grifos no original)

Ainda no referido Relatório Técnico há registro do disposto no Item 4 (Critérios de Cobrança) do Anexo III (Estrutura Tarifária) do Contrato de Concessão, transcrito a seguir:

Observações:

I. Rodagem traseira de pneus do tipo “single” ou “supersingle” é equivalente à dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.

II. A cobrança será pelo número de eixos, independente da rodagem suspensa ou no solo, inclusive para categorias com quantidades de eixo superiores às listadas acima.

III. Os veículos que não se enquadrarem nas características acima, serão tratados como especiais e deverão ter regime específico de cobrança, considerando o número de eixos e dimensões. (grifo no original)

Dessa forma, o Relatório Técnico de SUAPE contempla a seguinte conclusão:

Verificada a pertinência do pedido de reequilíbrio, a CPTI validou a metodologia de contagem, feita em 23 dias consecutivos no período de 24 horas, atendendo os critérios da teoria da amostra mínima. Além disso, é importante registrar que também foram estudados casos concretos de reequilíbrio realizados pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) e os exemplos de outras das 57 concessões rodoviárias em operação no Brasil.

*Com isso, o resultado percentual de perda de receita impacta significativamente e 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\$ 0,375 [sic] na tarifa básica de pedágio** para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (grifou-se)*

Na subseção **5.3 Reequilíbrio Econômico-Financeiro 5**, está o pleito da CRA, protocolado em 23/07/2018 junto à SUAPE, solicitando a Revisão Nº 05 ao Contrato de Concessão 043/2011, com proposta de postergação da obra denominada de “Curva do Boi”. O Relatório Técnico SUAPE/CPTI apresenta parecer sobre o Estudo de Tráfego realizado pela empresa Steer Davies Gleave – SDG, contratada pela Rota do Atlântico, no que concerne à metodologia, aos parâmetros de entrada e aos resultados obtidos.

O Relatório Técnico SUAPE/CPTI registra as seguintes recomendações:

No caso, do crescimento econômico e do volume de tráfego superarem a taxa de crescimento, considerada no estudo da SDG, recomenda-se repetir as contagens de tráfego em 3 anos e adotar no cálculo curva de sazonalidade.

Caso o relatório anual do Verificador Independente sinalizar [sic] nível D superior a 25 horas ano, recomenda-se repetir a contagem e as simulações imediatamente.

Ao final dessa subseção o Relatório Técnico SUAPE/CPTI registra o impacto dessa postergação nos seguintes termos:

*Para representar o impacto deste evento, procedeu-se a **postergação no rol de investimentos do valor de R\$ 20.889.754,31**, no item “1.3.4 Viaduto Rótula da Curva do Boi – TDR Sul com Av. Portuária” (QDE – linha 11), para o **Ano 14 da concessão**.*

*Como resultado referida adequação no capex descrita nesta subseção, 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\$ 0,078 na tarifa básica de pedágio** para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (grifou-se)*

Por fim, o Relatório Técnico SUAPE/CPTI apresentou **ANEXO I** contendo um resumo dos impactos tarifários dos Reequilíbrios 3, 4 e 5 considerando a TBP do Contrato de Concessão 043/2011, conforme apresentado a seguir.

Anexo I do Relatório Técnico SUAPE/CPTI

Resumo do Impacto na Tarifa Básica de Pedágio (TBP)

	DATA BASE: SET/2010 (Ref. IPCA jul/2010)		DATA BASE: JAN/2018 (Ref. IPCA Nov/18)	
DESCRIÇÃO	TBP		TBP Indexada	Tarifa Comercial
PROPOSTA	R\$ 4,358		R\$ 7,165	R\$ 7,20
TARIFA REEQUILIBRIO 1	R\$ 4,605		R\$ 7,571	R\$ 7,60
TARIFA REEQUILIBRIO 2	R\$ 4,659		R\$ 7,661	R\$ 7,70
BLOCO 1 - PLEITO 3 - PC 050/2018				
Perda de Receita (Trecho 5 - Acesso à Ilha de Cocaia)	R\$ 4,720	R\$ 0,061	R\$ 7,761	R\$ 7,70
Receitas Acessórias	R\$ 4,657	- R\$ 0,002	R\$ 7,657	R\$ 7,70
Despesas com a Passarela de Mercês	R\$ 4,663	R\$ 0,004	R\$ 7,667	R\$ 7,70
Obras de Correção do Greide nas OAE's	R\$ 4,669	R\$ 0,010	R\$ 7,677	R\$ 7,70
Sistema de Controle de Velocidade (Radar)	R\$ 4,657	- R\$ 0,002	R\$ 7,657	R\$ 7,70
Estação Meteorológica (EM)	R\$ 4,658	- R\$ 0,001	R\$ 7,659	R\$ 7,70
Painéis de Mensagens Variáveis Móveis (PMV Móvel)	R\$ 4,659	R\$ 0,000	R\$ 7,661	R\$ 7,70
Telemática (Trecho 5 - Acesso à Ilha de Cocaia)	R\$ 4,648	- R\$ 0,011	R\$ 7,642	R\$ 7,70
Contadores de Tráfego	R\$ 4,654	- R\$ 0,005	R\$ 7,652	R\$ 7,70
Sistema de Pesagem - Balanças Móveis (Implant/Equip./Operação/MO)	R\$ 4,646	- R\$ 0,013	R\$ 7,639	R\$ 7,60
Verificador Independente (VI)	R\$ 4,642	- R\$ 0,017	R\$ 7,633	R\$ 7,60
TOTAL BLOCO 1	R\$ 4,683	R\$ 0,024	R\$ 7,700	R\$ 7,70
BLOCO 2- DEMAIS EVENTOS (SUAPE)				
Revisor Independente (RI)	R\$ 4,653	R\$ 0,011	R\$ 7,651	R\$ 7,70
Verba para Polícia Rodoviária Militar (VPRM)	R\$ 4,650	- R\$ 0,003	R\$ 7,646	R\$ 7,60
Conservação de Rotina (Trecho 5- Acesso Ilha de Cocaia)	R\$ 4,638	- R\$ 0,012	R\$ 7,626	R\$ 7,60
Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (PMV Fixo)	R\$ 4,636	- R\$ 0,002	R\$ 7,623	R\$ 7,60
Reformulação dos Projetos Executivos	R\$ 4,659	R\$ 0,000	R\$ 7,661	R\$ 7,70
TOTAL BLOCO 2	R\$ 4,653	- R\$ 0,006	R\$ 7,651	R\$ 7,70
TOTAL 1 - REEQUILÍBRIO 3	R\$ 4,677	R\$ 0,018	7,646	7,60
Perda de Receita - Isenção dos Eixos Suspensos	R\$ 5,034	R\$ 0,375	8,277043	8,3
TOTAL 2 - REEQUILÍBRIO 4	R\$ 5,034	R\$ 0,375	8,277	8,30
Postergação da Curva do Boi	R\$ 4,581	- R\$ 0,078	7,532266	7,5
TOTAL 3 - REEQUILÍBRIO 5	R\$ 4,581	- R\$ 0,078	7,532	7,50
TOTAL 1 + 2 + 3 (Eventos Isolados)	R\$ 4,974	R\$ 0,315	8,178	8,20
TOTAL 1 + 2 + 3 (Eventos Simultâneos)	R\$ 4,948	R\$ 0,289	8,136	8,10
IPCA Acumulado (Jul/10 a Nov/17)	57,34%			
IPCA Acumulado (Jul/10 a Nov/18*)	64,41%			
*IPCA dos meses de Out/18 e Nov/18 estimados				

É importante destacar neste Resumo que o somatório das variações monetárias da TBP considerando os eventos isolados dos Reequilíbrios 3, 4 e 5 resulta em valor superior (R\$ 0,315) à variação total dos eventos simultâneos (R\$ 0,289). Essa diferença também foi observada na planilha de simulação elaborada por SUAPE/CPTI³ e enviada à ARPE.

³ Planilha em MS-Excel: "1. Planilha Reeq 3, 4 e 5 - Versão Final - V1 151018 (To ARPE OF.GAB148.18)"

Além disso, SUAPE/CPTI utilizou IPCA estimado para os meses de outubro e novembro de 2018 para o cálculo da TBP indexada e da tarifa comercial.

Assim, os eventos simultâneos especificados nos Reequilíbrios 3, 4 e 5, teriam como resultado um aumento de 6,2030% sobre o valor da TBP atual (4,948 / 4,659) e esse acréscimo repercutiria em 10,9589%, quando considerada a Tarifa Comercial vigente no valor de R\$ 7,30 e a Tarifa Comercial de R\$ 8,10 (reequilibrada, reajustada e arredondada), para vigorar a partir de 04/01/2019.

3. DA LEGISLAÇÃO BÁSICA E OUTROS DISPOSITIVOS REGULAMENTARES

- **Lei Federal nº 8.987, de 13/02/1995**, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal.
- **Lei Estadual nº 12.524, de 30/12/2003**, altera e consolida as disposições da Lei nº 12.126, de 12/12/2001, que criou a Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco – ARPE.

Art. 3º Compete à ARPE a regulação de todos os serviços públicos delegados pelo Estado de Pernambuco, ou por ele diretamente prestados, embora sujeitos à delegação, quer de sua competência ou a ele delegados por outros entes federados, em decorrência de norma legal ou regulamentar, disposição convenial ou contratual.

§1º A atividade reguladora da ARPE deverá ser exercida, em especial, nas seguintes áreas:

[...]

III - rodovias;

[...]

Art. 4º Compete ainda à ARPE:

I - fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar ao ente delegado, tarifas, seus valores e estruturas.

- **Lei Estadual nº 14.233, de 13/12/2010**, regulamentada pelo **Decreto nº 36.133, de 26/01/2011**, autoriza o Estado de Pernambuco, por intermédio do Poder Executivo, a conceder a operação, exploração, conservação, manutenção, realizar melhorias e ampliar trechos rodoviários estaduais pertencentes ao complexo de obras e serviços denominado “Polo de Concessão Rodoviária – SUAPE”, e altera a redação do art. 4º da Lei nº 7.763, de 07 de novembro de 1978.
- **Contrato de Concessão CT Nº 043/2011, de 18/07/2011**, firmado entre o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, na qualidade de Poder

Concedente, e a Concessionária Rota do Atlântico S.A., em especial, os subitens da Subcláusula 4.6 – Eventos para Reequilíbrio Econômico-Financeiro, da Cláusula Quarta – Da Equação Econômico-Financeira do Contrato de Concessão.

4.6.1. A qualquer tempo, quando houver alteração da Taxa Interna de Retorno (“TIR”) constante da PROPOSTA VENCEDORA em função de um evento imprevisto ou de consequências imprevisíveis ou de evento cujo impacto econômico foi contratualmente conferido ao PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA terá direito à revisão extraordinária do valor das TARIFAS.

[...]

4.6.3. Na hipótese de revisão extraordinária do valor das TARIFAS pela ocorrência de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor da CONCESSIONÁRIA, sua recomposição poderá ser realizada por uma das seguintes formas, independentemente de sua ordem de nomeação abaixo:

- a) Prorrogação do prazo da CONCESSÃO;*
- b) Revisão tarifária;*
- c) Revisão do cronograma de investimentos;*
- d) Utilização conjugada de uma ou mais modalidades.*

- **Primeiro Termo Aditivo Contrato de Concessão CT Nº 043/2011, de 31/10/2013**, que formaliza a mudança unilateral do contrato com imposição ao escopo da CONCESSIONÁRIA de novas obrigações, promove a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos previstos no CONTRATO (Subcláusula 2.1), e insere a ARPE nos processos tarifários da concessão (Subcláusula 4.1).

4.1 As partes de comum acordo estabelecem que a partir da entrada em operação da concessão, os procedimentos de análise dos reajustes e revisões das tarifas deverão ser precedidos de manifestação expressa da AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DE PERNAMBUCO – ARPE.

- **Segundo Termo Aditivo Contrato de Concessão CT Nº 043/2011, de 12/09/2017**, que tem por finalidade formalizar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do CT nº 043/2011, aprovando-se, consequentemente, a Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TPB, com incidência, para o usuário, a partir de 04 de janeiro de 2018 (Subcláusula 1.1); e alterar a TBP para o valor de R\$ 4,659 – base setembro de 2010 (Subcláusula 2.1).

4. DA ANÁLISE DA ARPE

Na análise da ARPE utilizaram-se, além do Relatório Técnico SUAPE/CPTI, planilhas desenvolvidas em pasta de trabalho do MS-Excel, encaminhados por SUAPE, com o intuito de ampliar a compreensão sobre os eventos que deram origem aos pedidos de Reequilíbrio Econômico-Financeiro 3, 4 e 5 do Contrato de Concessão nº 043/2011 e consequentes impactos na Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto e na Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

4.1. DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO 3

Considerando a diversidade dos eventos componentes do Reequilíbrio 3 do Contrato de Concessão nº 043/2011, a ARPE organizou, no Quadro 1 a seguir, as conclusões, por bloco de eventos, registradas nas subseções do Relatório Técnico SUAPE/CPTI.

Quadro 1 – Eventos Considerados por SUAPE no Reequilíbrio 3

Subseção do Relatório	Evento	Conclusão
Reequilíbrio 3 – Bloco 1		
5.1.A	PERDA DE RECEITA Trecho 5: AO ACESSO ÀS ILHAS DE COCAIA E TATUOCA	Com base nos dados apresentados acima, conclui-se que a majoração para este item é de R\$ 0,061 na tarifa básica de pedágio . Este cálculo é resultado da inclusão do valor equivalente em reais do tráfego efetivo, correspondente ao acréscimo de 6,463% (seis inteiros e quatrocentos e sessenta e três milésimos por cento) do tráfego efetivamente pagante de todas as Praças de Pedágio, início de recomposição financeira a partir do ano 8 (oito) da concessão e considerando a data do início de operação do trecho em 22/09/2015 . (p. 39)
5.1.B	RECEITAS ACESSÓRIAS	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\$ 0,002 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 44)
5.1.C	DESPESAS COM A PASSARELA	Com isso, o resultado da mencionada inclusão das despesas com implantação e manutenção 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\$ 0,004 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 45)

Subseção do Relatório	Evento	Conclusão
5.1.D	OBRAS DE CORREÇÃO DO GREIDE NAS OAE'S	Com isso, o resultado da mencionada inclusão das despesas em análise nesta subseção 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\$ 0,010 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 48)
5.1.E (i)	Sistema de Controle de Velocidade (Radar)	Como resultado a postergação em tela nesta subseção, registra-se impacto 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\$ 0,002 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 50)
5.1.E (ii)	Estação Meteorológica	Como resultado a postergação em tela nesta subseção, 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\$ 0,001 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 51)
5.1.E (iii)	Painéis de Mensagens Variáveis Móveis (PMV Móvel)	Como resultado referida adequação descrita nesta subseção, 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\$ 0,000 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 52)
5.1.E (iv)	Telemática - Trecho 5: Acesso às Ilhas de Cocaia e Tatuoca	O resultado da postergação em tela nesta subseção, repercute impacto direto no resultado fluxo de caixa, com reflexo positivo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em menos (-) R\$ 0,011 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 53)
5.1.E (v)	Contadores de Tráfego	Como resultado referida adequação descrita nesta subseção, 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\$ 0,005 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 54)

Subseção do Relatório	Evento	Conclusão
5.1.E (vi)	Sistema de Pesagem - Balanças Móveis (Implantação / Equipamentos / Operação/ Mão de Obra)	Como resultado referida postergação descrita nesta subseção, visualiza-se impacto direto no fluxo de caixa projetado, com reflexo positivo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada em menos (-) R\$ 0,013 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 57)
5.1.E (vii)	Verificador Independente	Com isso, o resultado do ajuste ao valor contratado 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\$ 0,017 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 59)
Reequilíbrio 3 - Bloco 2: Eventos incluídos por SUAPE		
5.1.F (i)	Revisor Independente Inclusão dos Custos com a Regulação Econômico-Financeira	Com isso, o resultado do ajuste ao valor contratado impacta diretamente no fluxo de caixa e projeção econômica do projeto, com reflexo negativo na TIR. Para voltar ao equilíbrio de 11,78% na TIR do projeto, a tarifa deve ser reajustada para mais (+) R\$ 0,011 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 62)
5.1.F (ii)	Verba para Polícia Rodoviária Militar (VPRM)	Como resultado referida adequação descrita nesta subseção, 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\$ 0,003 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 63)
5.1.F (iii)	Conservação de Rotina Adequação do OPEX Referente à Manutenção e Conservação do Trecho 2 - Acesso Ilha de Cocaia/Tatuoca	Como resultado da referida adequação descrita nesta subseção, 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\$ 0,012 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 64)
5.1.F (iv)	Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (PMV Fixo)	Como resultado referida adequação descrita nesta subseção, 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\$ 0,002 na tarifa básica de pedágio para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019. (p. 65)
5.1.F (v)	Alteração da Alocação do Item: Exclusão da Reformulação do Projeto Executivo	É importante ressaltar que essa alteração de forma/layout não representou nenhum impacto na tarifa básica de pedágio - TBP do 3º procedimento de Reequilíbrio Econômico-Financeiro. (p. 66)

4.1.1. DOS ITENS ORIGINAIS DO PLEITO DA CRA (BLOCO 1)

O primeiro item da solicitação da CRA trata da **perda de receita** ocorrida no período entre 04/01/2014 e 22/09/2015, devido ao fato do **acesso às ilhas de Cocaia e Tatuoca** ter permanecido fora do trecho concessionado e aberto ao tráfego após o início da cobrança de pedágio da rodovia. Dessa forma, os veículos acessavam esse trecho sem passar por qualquer praça de pedágio, portanto, sem o devido pagamento da tarifa de pedágio.

Este item, conforme registros no Relatório Final da CPTI, de 09/12/2015, bem como no Parecer Técnico ARPE/CT nº 02/2016, de 29/06/2016, carecia de “estudo de tráfego, com o grau de confiança adequado, demonstrando o efetivo impacto da redução do fluxo de veículos em PP2, e seus reflexos na TBP.”

Assim, a Concessionária realizou novo estudo de tráfego que resultou em uma perda de 58% do tráfego pagante da Praça de Pedágio 2, totalizando R\$ 7.135.502,83. Essa perda de receita significaria um acréscimo de R\$ 0,065 na TBP para entrar em vigor em 04/01/2019.

No entanto, a CPTI registrou no Relatório Técnico SUAPE/CPTI, quanto à análise do estudo da CRA:

III) Em seu pleito para este item, a concessionária baseou seus cálculos e seus resultados em duas premissas inválidas, a saber:

- Tomou somente o volume de tráfego registrado na PP2 como base de cálculo do percentual de perda de veículos (VEP) que acessaram a Ilha de Tatuoca/Cocaia no período não pedagiado, quando o acesso pode ser feito através de qualquer uma das cinco praças existentes.

- Não excluiu do volume de tráfego da PP2 os períodos de 08 a 10/12; 13 a 23/12; dia 30/12; e, 01/01 a 21/01, o que altera o total considerado de 144.342 VEPs para 114.501 VEPs.

A CPTI, então, refez o estudo utilizando o entendimento de que todas as praças de pedágio contribuem diretamente para o acesso a essas ilhas, descartando que a PP2 seja a única praça de pedágio com influência nessa análise.

Na análise isolada deste evento, a CPTI calculou uma perda de 6,463% do tráfego pagante referido a todas as praças de pedágio, com início de recomposição financeira a partir do ano 8 da Concessão, considerando a data de início da operação do trecho em 22/09/2015, resultando num acréscimo de R\$ 0,061 na TBP.

Considerando o ajuste metodológico realizado pela CPTI e validado por SUAPE, como representante do Poder Concedente e, também, Regulador da Concessão, a ARPE reconhece que este evento motiva um reequilíbrio econômico-financeiro conforme previsto no Contrato de Concessão e registrado no Relatório Técnico SUAPE/CPTI.

Quanto ao item **Receitas Acessórias** o Relatório Técnico SUAPE/CPTI registra que devem ser considerados no fluxo de caixa para este reequilíbrio os valores dos exercícios de 2012, 2013, parte de 2015, 2016, 2017 e 2018 até agosto; todos referenciados à data-base de set/2010.

Com essas considerações, após as devidas análises e os cálculos realizados com base em 15% do valor das receitas líquidas, a CPTI verificou uma redução de R\$ 0,002 na TBP, para entrar em vigor a partir de 04/01/2019.

Assim, a ARPE entende que o valor apurado por SUAPE/CPTI pode ser considerado neste reequilíbrio econômico-financeiro com amparo nas disposições do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 043/2011.

O item referente às **despesas com a passarela** instalada para atender à Comunidade de Mercês, com contrato de locação entre a CRA e a Empresa ESTUB (Estruturas Tubulares do Brasil), vigente até julho/2019, foi considerado no Reequilíbrio 2, porém foram incluídos somente os valores que estavam ligados à mobilização e ao custeio mensal do primeiro ano de locação.

Após análise do pleito da CRA e com base nos respectivos Relatórios Razão das despesas realizadas, a CPTI apurou o valor de R\$ 546.283,00 (até setembro/2018), que representou um acréscimo de R\$ 0,004 na TBP, para vigorar a partir de 04/01/2019.

Considerando o registrado no Relatório SUAPE/CPTI, informando que não seria da responsabilidade contratual da CRA a implantação dessa passarela, e que esta contratação foi realizada a pedido do Poder Concedente, é cabível o ressarcimento tarifário do valor efetivamente gasto pela Concessionária, com o respectivo acréscimo na TBP calculado pela CPTI, situação que perdurará até que haja uma solução definitiva.

Ressalta-se, quanto às **obras de correção do greide nas Obras de Artes Especiais (OAE)**, que a implantação dos trechos em questão, denominados no Relatório Técnico SUAPE/CPTI como “Contorno do Cabo – Trecho 6” e “TDR-Norte - Trecho 6⁴”, ficou contratualmente sob a responsabilidade de SUAPE.

Para execução dessas obras, originalmente entregues em 31/12/2013, SUAPE contratou as empresas JBR Engenharia Ltda., responsável pela execução dos projetos executivos, Queiroz Galvão Engenharia, responsável pela execução da obra e o Consórcio JBR-NORCONSULT, responsável pela supervisão e fiscalização.

A CRA comunicou à SUAPE problemas como recalques nas vias e nos aterros de aproximação das Obras de Artes Especiais, baseada em estudos por ela contratados. Paralelamente com a abertura de Processo de Apuração de Responsabilidade, SUAPE solicitou que a CRA providenciasse orçamento básico

⁴ De acordo com os arquivos da Concessão disponíveis na ARPE trata-se do TDR-Norte Trecho 4.

para a execução de medidas paliativas visando mitigar os efeitos causados pelos recalques para a segurança dos usuários.

A CRA, então, contratou a empresa EGIS Engenharia para elaboração do projeto de reforma do trecho, com orçamento no valor de R\$ 2.104.731,82 que foi aprovado por SUAPE. A execução das medidas paliativas contratadas pela CRA custou R\$ 1.709.352,47 que na data base (setembro/2010) corresponderia a R\$ 1.108.310,89 que, conforme pleito da CRA, SUAPE tem intenção de incluir neste Reequilíbrio Tarifário 3.

Conforme o Relatório Técnico SUAPE/CPTI, a inclusão desse custo impacta negativamente a TIR, resultando num acréscimo de R\$ 0,010 na TBP, para vigência a partir de 04/01/2019.

Tendo em vista que as providências adotadas pela CRA para a contratação de medidas paliativas de reforma dos trechos foram autorizadas pelo Poder Concedente, entende-se contratualmente possível seu ressarcimento diretamente ou mediante reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Contrato de Concessão.

Entretanto ressalta-se que os trechos afetados pelos problemas de recalques, na etapa de implantação do empreendimento “Complexo Viário e Logístico de Suape”, foram da responsabilidade de SUAPE.

Diante do agravamento desses problemas, SUAPE constituiu uma Comissão para instaurar **Processo Administrativo**, visando apurar eventuais falhas e responsabilidades. De acordo com o Relatório Técnico SUAPE/CPTI, os trabalhos dessa Comissão estão, ainda, sem conclusão.

Vale ressaltar que a CRA, em seu pleito (carta PC 050/2017), ao solicitar a inclusão do valor das medidas paliativas adotadas no reequilíbrio contratual, sugeriu que houvesse, posteriormente, o repasse de uma possível indenização recebida por SUAPE à Concessionária, e novo ajuste da tarifa para retirar somente um eventual saldo não amortizado, nos seguintes termos:

Entretanto, com o término do processo administrativo e acionamento dos seguros de engenharia, por este Poder Concedente contra a construtora responsável pela implantação, e em nome da modicidade tarifária solicitamos que seja previsto contratualmente o reembolso à CRA dos gastos incorridos através do repasse desta indenização securitária relativo ao saldo não amortizado pela tarifa até a data.
(grifou-se)

Dessa forma, **entende-se adequado e prudente recomendar a SUAPE que não sejam incluídos neste Reequilíbrio Tarifário os custos da solução paliativa adotada** evitando onerar, mesmo que temporariamente, os usuários da rodovia, sobretudo porque a Comissão constituída ainda não apresentou os resultados do processo administrativo instaurado. A conclusão desse processo administrativo, além de permitir a identificação dos responsáveis pelos problemas,

possibilitará à SUAPE os encaminhamentos definitivos envolvendo, entre outros, indenização, ressarcimento e/ou acionamento securitário.

O último item solicitado pela CRA no Reequilíbrio 3, refere-se à **postergação de investimentos** ainda não realizados e adequações para a efetiva realização dos investimentos previstos no Contrato (planilha “QDE”), por motivações técnicas, adversas e/ou premissas de gestão do Poder Concedente (v. Quadro 2, a seguir).

Quadro 2 – Postergação de Investimentos Autorizada por SUAPE

Investimento	Situação	Varição na TBP
Sistema de Controle de Velocidade	Postergado para operação em 2021 (ano 10)	(-) R\$ 0,002
Estação Meteorológica	Postergado para ultimo ano do Contrato (ano 35)	(-) R\$ 0,001
Painéis de Mensagens Variáveis Móveis	Postergado inicialmente do ano 2 para o 6; e já adquirido pela CRA	R\$ 0,000
Telemática	Postergado para o ano 8; com estimativa atual para ano 10 (2021)	(-) R\$ 0,005
Contadores de Tráfego	Instalação de 6 contadores no ano 11; a partir do ano 16 instalação de 12 contadores a cada 5 anos.	(-) R\$ 0,005
Sistema de Pesagem – Balanças Móveis	Postergado para o ano de 9 da concessão (2020)	(-) R\$ 0,013

Considerando que as possibilidades de postergação de investimentos são premissas de gestão, as decisões inerentes devem ser analisadas e validadas especificamente pelo Poder Concedente.

Assim, a análise da ARPE se configurou como a verificação, na planilha encaminhada, do deslocamento dos respectivos valores conforme informado no Relatório Técnico SUAPE/CPTI.

Além dessa reprogramação de investimentos, foi incluída na planilha das despesas operacionais **uma diferença referente à contratação do Verificador Independente**, cujo valor efetivamente contratado (R\$ 995.593,94) mostrou-se abaixo do estimado para a licitação (R\$ 1.214.687,01), que foi inserido no Estudo Econômico do Reequilíbrio 2. O reflexo dessa diferença equivale a uma **redução de (-) R\$0,017 na TBP** para manter a TIR do projeto.

Ressalta-se que a ARPE observou quanto ao item “**Sistema de Pesagem – Balanças Móveis**” uma diferença significativa nas variações da TBP apresentadas no pleito da CRA (-R\$ 0,030) e no Relatório Técnico SUAPE/CPTI (-R\$ 0,013). Com base nas opções disponibilizadas na planilha (lista suspensa) encaminhada por SUAPE, foram feitas **simulações que totalizaram uma redução de (-) R\$ 0,038 a ser aplicada na TBP** decorrente da reprogramação definida por SUAPE para o Sistema de Pesagem – Balanças Móveis:

- Balanças Móveis - Implantação = - R\$ 0,013
- Balanças Móveis - Equipamentos = - R\$ 0,010
- Balanças Móveis - Operação (M.O.)= - R\$ 0,015

Dessa forma, recomenda-se a SUAPE que **promova uma revisão no valor informado no Relatório Técnico SUAPE/CPTI que se encontra em desacordo com o verificado na planilha encaminhada para a ARPE.**

4.1.2. DOS ITENS INCLUÍDOS POR SUAPE (BLOCO 2)

O primeiro item desse grupo trata da inclusão dos custos de empresa denominada “**Revisor Independente**” contratada por SUAPE para auxiliar no exercício de suas competências no âmbito da regulação econômico-financeira, em especial, nas análises de eventuais reequilíbrios contratuais.

A ARPE verificou, na planilha correspondente ao Reequilíbrio 3, que para retratar esse evento a CPTI incluiu no ano 7 da Concessão R\$ 134.312,78 (data base set/2010), correspondentes a 67% do valor anual do contrato. A partir do ano 8 e até o final da Concessão, foram incluídos anualmente R\$ 200.466,84 (data base set/2010).

Assim, visando ao reequilíbrio da TIR contratual, foi apresentado no Relatório Técnico SUAPE/CPTI um **acréscimo de R\$ 0,011 na TBP** para vigência a partir de 04/01/2019.

No item **Verba para Polícia Rodoviária Militar (VPRM)**, o Relatório Técnico SUAPE/CPTI informa uma adequação dos valores originais do plano de negócio para os efetivamente pagos à Secretaria de Defesa Social nos anos 4, 5, 6 e 7 (até setembro/2018) da Concessão, totalizando R\$ 332 mil em substituição ao previsto R\$ 720 mil para o mesmo período.

Segundo SUAPE, o retorno da TIR ao valor original do projeto corresponderia a uma **redução de (-) R\$ 0,003 na TBP**, considerando sua vigência em 04/01/2019.

O item seguinte refere-se à **adequação de despesas operacionais para manutenção e conservação do Trecho 2 - acesso à ilha de Cocaia/Tatuoca**. Nesse ajuste a CPTI se baseou no método anteriormente utilizado para os trechos analisados no Reequilíbrio 2, selecionando para este Reequilíbrio 3, as seguintes despesas vinculadas ao PDCL (Programa de Desenvolvimento do Complexo Logístico):

- a) Conservação de Rotina – Materiais (subitem 2.2 do QDD);
- b) Conservação de Rotina – Outras (subitem 2.4 do QDD); e
- c) Consumo Administração e Operação - Conservação de Rotina (subitem 3.5 do QDD).

Tendo em vista que o Parecer ARPE/CT nº 02/2016 (subitem 3.3 – Da Compensação de Despesas Operacionais Decorrente dos Atrasos) foi citado no Relatório Técnico SUAPE/CPTI, a ARPE verificou a possibilidade de serem contempladas para a adequação as demais despesas constantes nesse Parecer:

- Mão de Obra Administração e Operação - Conservação de Rotina Pessoal Próprio;
- Consumo Administração e Operação – Operação Tráfego, pesagem e Serviço de Atendimento ao Usuário; e
- Diversas – Energia.

A ARPE, porém, ao analisar a Planilha de Referência dos Reequilíbrios 3, 4 e 5 verificou que **os valores totais de todas essas despesas já se apresentavam reduzidos** quando comparados com a planilha final fornecida por SUAPE para o Reequilíbrio 2, **em percentuais compatíveis com o apresentado pela CPTI** (v. Quadro 3, a seguir).

Quadro 3 – Adequação das Despesas Operacionais - Trecho 2

Descrição da Despesa	Valor (R\$ mil)		Variação (%)
	Reequilíbrio 2	Reequilíbrio 3	
Conservação de Rotina – Materiais	7.676	7.320	-4,6
Conservação de Rotina – Outras	59.447	57.990	-2,5
Consumo Administração e Operação - Conservação de Rotina	518	493	-4,7
Mão de Obra Administração e Operação - Conservação de Rotina Pessoal Próprio	24.716	24.216	-2,0
Consumo Administração e Operação – Operação Tráfego, Pesagem e Serviço de Atendimento ao Usuário	4.072	3.882	-4,6
Diversas – Energia	54.254	53.262	-1,8

O próximo item deste Bloco 2, refere-se a adequação na planilha de investimentos dos valores referentes aos **Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (PMV Fixo)** considerando o ano de instalação desses equipamentos (ano 3 da Concessão). Nesse caso, conforme o Relatório Técnico SUAPE/CPTI, a TBP deve ser **reduzida em (-) R\$ 0,002** para entrada em vigor a partir de 04 de janeiro de 2019.

O último evento deste Bloco diz respeito unicamente à **realocação do valor da reformulação do projeto executivo** na planilha do estudo econômico-financeiro da Concessão do subitem “2.13 Demais Obras - Desapropriações” para o “1.1 Obras de Ampliação e Requalificação - Projetos”, não representando, portanto, impacto na TBP, considerando que seus efeitos já haviam sido contemplados no Reequilíbrio 2.

Cabe registrar que a análise da ARPE referente aos eventos deste Reequilíbrio 3 enfocou, em especial, a verificação dos lançamentos dos valores informados no Relatório Técnico de SUAPE/CPTI na Planilha Eletrônica de Referência, resultando na possibilidade de serem ajustados por SUAPE os seguintes eventos:

- a) **Retirar da Planilha o acréscimo na TBP** decorrente das **obras de correção do greide nos trechos correspondentes ao “Contorno do Cabo” e “TDR-Norte”, no valor de R\$ 0,010;** e
- b) **Ajustar no Relatório** o valor apresentado para o **Sistema de Paisagem – Balanças Móveis** de (-) R\$ 0,013 para (-) R\$ 0,038 conforme comentário anterior.

4.2. DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO 4: PERDA DE RECEITA EM VIRTUDE DA ISENÇÃO DA COBRANÇA DOS EIXOS SUSPENSOS

A CRA encaminhou pleito relativo ao Reequilíbrio 4 para SUAPE, apresentando Relatório Técnico do Impacto da Isenção dos Eixos Suspensos e Respectiva Recomposição do Reequilíbrio Econômico-Financeiro, anexando uma planilha eletrônica (Pleito 4 CRA Eixo suspenso - out-18 - 12 07 2018.xls) com o Cálculo da Perda de Receita, indicando como fontes das metodologias utilizadas a Nota Técnica ANTT nº 90/2015/GEROR/SUINF, de 30/06/2015 e a Nota Técnica ANTT nº 95/2015/GEROR/SUINF, de 09/07/2015.

Dessa forma o pleito da CRA, formalizado no Anexo III da carta PC 070/2018, apresentou a perda de receita, calculada a partir das contagens realizadas, nos seguintes termos:

a) *Passaram 320.200 eixos equivalentes pagantes (“VEPs”) x R\$7,30 = R\$2.337.460,00*

b) *Destes, 22.691 eixos suspensos x R\$7,30 = R\$165.644,30*

c) *$b / a - 1 = 7,0865\%$ ⁵ [sic]*

12. Esse percentual de perda de arrecadação foi aplicado na receita de Proposta Vencedora original para avaliar o impacto na TIR para apuração do consequente reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio (TBP) necessário para reequilibrar o Contrato de Concessão.

13. Para retornarmos ao reequilíbrio contratual, faz-se necessário um aumento real da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de R\$ 0,361 (@set/2010) o que levará a TBP para R\$ 5,020 (@set/2010) ou R\$7,898 para entrar em vigor em 01/08/2018. (grifou-se)

Conforme registro no Relatório Técnico SUAPE/CPTI, a metodologia de contagem adotada pela CRA, realizada em 23 dias consecutivos no período de 24

⁵ A representação do cálculo deveria ser $(b / a) \times 100 = 7,0865\%$.

horas, foi validada pela CPTI, tendo em vista que atende aos critérios da teoria da amostra mínima.

Sobre as contagens realizadas e o percentual resultante para cálculo da perda de receita decorrente da isenção do pagamento dos eixos suspensos, **recomenda-se à SUAPE manter um adequado monitoramento sobre o assunto, objetivando aprimorar o processo, caso necessário.**

Considerando a alteração da vigência da TBP reequilibrada de 01/08/2018 para 04/01/2019, a CPTI atualizou de R\$ 0,361 para R\$ 0,375 o aumento necessário para reequilibrar a TIR contratual.

Ressalta-se que a ARPE, utilizando o arquivo encaminhado pela Concessionária (Pleito 4 CRA Eixo suspenso - out-18 - 12 07 2018.xls) alterou para 04/01/2019 a data informada pela CRA (01/08/2018) na planilha “painel de controle”, obtendo o valor de R\$ 0,370 (set/2010) a ser acrescido na TPB.

Diante disso, procedeu-se uma simulação na Planilha de Referência encaminhada por SUAPE, que agrega os três reequilíbrios, utilizando as opções da lista suspensa para anular os efeitos dos Reequilíbrios 3 e 5, observando-se o valor de R\$ 0,370 (set/2010) como resultado.

Dessa forma, recomenda-se à SUAPE **que ajuste para R\$ 0,370 (set/2010), o valor decorrente da perda de receita pela isenção da cobrança dos eixos suspensos pleiteada pela CRA (Reequilíbrio 4) no Relatório Técnico SUAPE/CPTI.**

4.3. DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO 5: POSTERGAÇÃO DE INVESTIMENTO DA CURVA DO BOI

O pleito da CRA (carta PC 072/2018, de 23/07/2018) foi no sentido de postergar os investimentos da Curva do Boi para 2025 (ano 14 da Concessão) que refletiria uma redução de R\$ 0,070 (set/2010) na Tarifa Básica de Pedágio, para início da vigência em 01/08/2018.

O Relatório Técnico SUAPE/CPTI analisa o estudo de tráfego elaborado pela empresa Steer Davies Gleave (SDG), contratada pela CRA, registrando ao final do subitem 5.3.1 (Características do Estudo Apresentado) que:

Por fim, como alternativa de melhoria, o estudo recomenda a execução de faixas auxiliares para reduzir o volume na rotatória, principalmente no sentido Oeste. Essa alternativa também foi proposta no estudo anterior, realizado pela empresa portuguesa EXACTO no momento do 2º procedimento tarifário. (grifou-se)

Em complemento, o subitem 5.3.2 (Parecer sobre Estudo de Tráfego da SDG) do Relatório Técnico SUAPE/CPTI registra com relação à solução paliativa proposta pelas empresas (SDG e EXACTO) que:

[...] o acréscimo das alças auxiliares tem por finalidade eliminar 4 dos 16 movimentos da rotatória, reduzindo o volume de tráfego no movimento de giro e, consequentemente, as interferências de fluxo, diminuindo o tempo de retenção.

Esta solução proposta, de fato, aumentará a projeção de diminuição de Nível de Serviço, postergando o investimento maior de intervenção na rotatória. Contudo deve-se considerar que, mesmo necessitando de uma área menor de intervenção, a obra estará sujeita aos mesmos problemas que a solução do projeto (Aprovação do Projeto, Licença Ambiental, Desapropriação, Deslocamento de redes subterrâneas, relocação de postes de energia, etc). (grifou-se)

O resultado das análises de SUAPE/CPTI apresentado no referido Relatório Técnico, indica que a TBP deverá ser reduzida em R\$ 0,078 correspondente à postergação de investimentos na Curva do Boi, com vigência a partir de 04/01/2019.

A simulação realizada pela ARPE, utilizando as opções da lista suspensa disponibilizada na Planilha de Referência encaminhada por SUAPE, inibindo os itens referentes aos Reequilíbrios 3 e 4, resultou no valor de (-) R\$ 0,073 a ser reduzido na TBP.

Dessa forma, recomenda-se à SUAPE **que ajuste no Relatório Técnico SUAPE/CPTI para (-) R\$ 0,073 (set/2010)**, valor correspondente à variação da TBP relativa a essa reprogramação de investimentos **(Reequilíbrio 5)**.

SUAPE registrou que, no exercício das suas competências regulatórias, continuará realizando monitoramento do Nível de Serviço e da necessidade de implantação do projeto de investimento previsto no Contrato de Concessão para a Curva do Boi.

4.4. DO RESULTADO DOS REEQUILÍBRIOS 3, 4 E 5

A ARPE analisou os Reequilíbrios 3, 4 e 5 acompanhando a estrutura do Relatório Técnico SUAPE/CPTI, utilizando as opções disponibilizadas na Planilha de Referência encaminhada para simular os resultados dos efeitos isolados dos eventos integrantes desses Reequilíbrios.

Assim, a partir dos pleitos da CRA, dos resultados apresentados no Relatório Técnico SUAPE/CPTI, e das simulações realizadas pela ARPE, foi elaborado o Quadro 4, a seguir, contendo o resultado dos Reequilíbrios 3, 4 e 5, considerando como referência a TBP atual de R\$ 4,659 (data base set/2010).

Quadro 4 – Pleito CRA e Análise SUAPE para os Reequilíbrios 3, 4 e 5

Descrição	Variação na TPB (R\$)		
	Pleito CRA (*)	Análise SUAPE (**)	Recomendação ARPE (**)
Reequilíbrio 3			
Bloco 1			
Perda de Receita (Acesso à Ilha de Cocaia/Tatuoca)	0,065	0,061	0,061
Receitas Acessórias	- 0,001	- 0,002	- 0,002
Despesas com a Passarela de Mercês	0,004	0,004	0,004
Obras de Correção do Greide nas OAE's	0,011	0,010	-
Sistema de Controle de Velocidade (Radar)	- 0,001	- 0,002	- 0,002
Estação Meteorológica (EM)	- 0,001	- 0,001	- 0,001
Painéis de Mensagens Variáveis Móveis (PMV Móvel)	- 0,001	0,000	0,000
Telemática (Acesso à Ilha de Cocaia)	- 0,006	- 0,011	- 0,011
Contadores de Tráfego	- 0,005	- 0,005	- 0,005
Sistema de Pesagem - Balanças Móveis	-0,030	- 0,013	- 0,038
Verificador Independente (VI)	- 0,015	- 0,017	- 0,017
Bloco 1 - Total	0,020	0,024	-0,011
Bloco 2			
Revisor Independente (RI)	-	0,011	0,011
Verba para Polícia Rodoviária Militar (VPRM)	-	- 0,003	- 0,003
Conservação de Rotina (Acesso Ilha de Cocaia)	-	- 0,012	- 0,012
Painéis de Mensagens Variáveis Fixos (PMV Fixo)	-	- 0,002	- 0,002
Realocação do Valor do Projeto Executivo	-	0,000	0,000
Bloco 2 - Total	-	-0,006	-0,006
Reequilíbrio 3 - Total	0,020	0,018	-0,017
Reequilíbrio 4			
Perda de Receita - Isenção dos Eixos Suspensos	0,361	0,375	0,370
Reequilíbrio 5			
Postergação de Investimentos na Curva do Boi	- 0,070	- 0,078	-0,073
Total Reequilíbrio 1, 2 e 3 (Eventos Isolados)	0,311	0,315	0,280
Total Reequilíbrio 1, 2 e 3 (Eventos Simultâneos)	-	0,289	0,279

(*) As datas de aplicação da TBP reequilibrada propostas nas simulações da CRA foram: 04/01/2018 para o Reequilíbrio 3; e 01/08/2018 para os Reequilíbrios 4 e 5.

(**) Nas análises de SUAPE e da ARPE foi utilizada a data de aplicação da TBP reequilibrada de 04/01/2019.

Verificou-se, dessa forma, que de acordo com a opção registrada por SUAPE no Ofício GAB DP nº 148/2018 em aplicar o resultado dos eventos simultâneos, a **TBP reequilibrada passaria de R\$ 4,659 para R\$ 4,948 (data base set/2010), representando 6,20% de aumento.**

Esse resultado pode ser alterado por SUAPE de **R\$ 4,948 para R\$ 4,938 (data base set/2010)**, com a **exclusão do valor** correspondente às **obras de correção do greide nas Obras de Artes Especiais (OAE)**, conforme recomendação da ARPE.

Convém ressaltar, ainda, os **ajustes a serem feitos no Relatório Técnico SUAPE/CPTI** no sentido de **compatibilizar os valores** nele registrados com os verificados nas simulações da ARPE, referentes:

- a) ao **Sistema de Pesagem – Balanças Móveis (Reequilíbrio 3)**;
- b) à perda de receita com a **Isenção da Cobrança de Pedágio dos Eixos Suspensos dos Veículos (Reequilíbrio 4)**; e
- c) à **postergação de investimentos na Curva do Boi (Reequilíbrio 5)**.

4.5. DA VARIAÇÃO DO IPCA A SER APLICADA NO REAJUSTE TARIFÁRIO

O Relatório Técnico SUAPE/CPTI, em seu ANEXO I, contém um quadro resumo que apresenta o valor da TBP reequilibrada (R\$ 4,948), bem como a Tarifa Comercial reajustada pela variação acumulada do IPCA calculada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no período de julho/2010 a novembro/2018, com os meses de outubro e novembro de 2018 estimados pela CPTI (R\$ 4,948 x 64,41%).

Destaca-se que a variação divulgada pelo IPCA/IBGE para outubro/2018 ficou em 0,45%, e para novembro/2018 em (-) 0,21%. Dessa forma, a variação acumulada de julho/2010 a novembro/2018 **totalizou 63,71% a ser aplicada na TBP reequilibrada quando da realização do próximo reajuste tarifário da CRA**, com previsão de vigência a partir de 04/01/2019.

5. DAS RECOMENDAÇÕES

Pelo exposto, considerando as competências regulatórias de SUAPE, recomenda-se:

- 1) **Excluir os custos referentes a aplicação de solução paliativa relativa à correção do greide nas Obras de Arte Especiais (OAE)**, sobretudo porque os trabalhos da Comissão responsável pela instauração de Processo Administrativo encontram-se ainda sem conclusão, evitando, por prudência, onerar os usuários da rodovia, mesmo que temporariamente. O atendimento a essa recomendação resulta numa **redução do impacto na TPB reequilibrada** que passará dos R\$ 4,948 propostos para **R\$ 4,938 (data base set/2010)**.

- 2) **Ajustar o Relatório Técnico SUAPE/CPTI para compatibilizar os valores** nele registrados com os verificados nas simulações da ARPE, referentes ao **Sistema de Pesagem – Balanças Móveis (Reequilíbrio 3)**; à perda de receita com a **Isenção da Cobrança de Pedágio dos Eixos Suspensos dos Veículos (Reequilíbrio 4)**; e à postergação de investimentos na **Curva do Boi (Reequilíbrio 5)**.

Recife, 13 de dezembro de 2018.

Sheila Messias da Silva
Analista de Regulação, matrícula 299-2

Tatiana Toraci Gois
Analista de Regulação, matrícula 294-1

Ciente e de acordo.

Recife, 14 de dezembro de 2018.

Frederico Arthur Maranhão Tavares de Lima
Diretor de Regulação Econômico-Financeira