



## **NOTA TÉCNICA CTEEF Nº 04/2019**

**PROCESSO Nº 7201112-5/2018**

**REVISÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO  
DO CONTRATO DE CONCESSÃO CGPE Nº 001/2006  
CONCESSIONÁRIA ROTA DOS COQUEIROS**

**Recife, 10 de maio de 2019.**

## SUMÁRIO

<b>1. OBJETIVO</b>	3
<b>2. SOLICITAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA ROTA DOS COQUEIROS</b>	3
<b>3. LEGISLAÇÃO BÁSICA E OUTROS DISPOSITIVOS REGULAMENTARES</b>	5
<b>4. ANÁLISE DA ARPE</b>	10
4.1. INSTRUÇÕES NORMATIVAS RFB Nº 1.731/2017 E Nº 1.768/2017	10
4.2. TRÁFEGO REALIZADO ENTRE 90% E 70% DO FLUXO DE VEÍCULOS DO EDITAL	11
4.3. TRÁFEGO REALIZADO ABAIXO DE 70% DO FLUXO DE VEÍCULOS DO EDITAL	14
<b>5. CONCLUSÃO</b>	17
<b>ANEXO A - COMPARATIVO DE CUSTOS CORRENTES CRC E ARPE</b>	18
<b>ANEXO B - DEMONSTRATIVO DA PERDA DE RECEITA DECORRENTE DO TRÁFEGO REALIZADO ABAIXO DE 70% DO PREVISTO EM EDITAL</b>	19
<b>ANEXO C - QUANTIDADE DE FERIADOS QUE OCORREM EM DIA ÚTIL DE 14/06/2019 ATÉ 31/08/2039</b>	20
<b>ANEXO D - PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE - RECEITA</b>	21
<b>ANEXO E - PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE - DRE REEQUILIBRADA (R\$ MILHÕES)</b>	23
<b>ANEXO F - PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE - FLUXO DE CAIXA REEQUILIBRADO (R\$ MILHÕES)</b>	24

## 1. OBJETIVO

Esta Nota Técnica tem por principal objetivo o fornecimento de subsídios para conhecimento de informações pela sociedade, em especial, os usuários da Ponte de Acesso e Sistema Viário do Destino de Turismo e Lazer Praia do Paiva, atendendo à legislação das audiências públicas no Estado de Pernambuco.

Assim, registram-se, a seguir, as análises realizadas pela ARPE referentes ao pleito de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006, firmado em 28 de dezembro de 2006, entre o Estado de Pernambuco e a Concessionária Rota dos Coqueiros S. A. (CRC) relativo à exploração da Ponte de Acesso e Sistema Viário do Destino de Turismo e Lazer Praia do Paiva.

## 2. SOLICITAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA ROTA DOS COQUEIROS

A Concessionária Rota dos Coqueiros S. A. (CRC) encaminhou a esta Agência de Regulação, com cópia para o Comitê Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas (CGPE), a Carta CRC 0090/2018, de 23/07/2018 que constituiu o Processo ARPE nº 7201112-5/2018, de 02/08/2018, pleiteando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro justificado pela ocorrência dos seguintes fatos que caracterizariam o desequilíbrio:

- a) Gastos decorrentes da implantação das **Instruções Normativas da Receita Federal do Brasil, IN RFB nº 1.731/2017, de 22/08/2017 e IN RFB nº 1.768/2017, de 14/12/2017**, que determinam a emissão de documento fiscal de pagamento da tarifa de pedágio constando, inclusive, a placa do veículo, com base no item IV da subcláusula 27.3 e na subcláusula 27.4 do Contrato de Concessão<sup>1</sup>.

Os investimentos informados pela CRC totalizaram R\$ 188.750 que correspondem a R\$ 96.524 (em dezembro/2005, data-base do Contrato) gerando um desequilíbrio da TIR do Projeto que passou de 10,754134% para 10,748343%.

- b) **Ocorrência de variação no tráfego dos veículos pedagiados, a partir de 1º junho/2016 e até 30 de junho de 2018, abaixo de 70%**

---

<sup>1</sup> A Cláusula 27 do Contrato de Concessão encontra-se transcrita no Item 3 – Legislação Básica e Outros Dispositivos Regulamentares.

**do fluxo previsto no Edital**, com fundamento na subcláusula 28.2.6 do Contrato de Concessão<sup>2</sup>.

A CRC informou o valor de R\$ 3.139.565 acumulado até 30/06/2018, que corresponde a R\$ 1.672.565 na data-base do Contrato, desequilibrando a TIR do Projeto de 10,754134% para 10,651790%.

- c) **Descumprimento contratual por parte do Poder Concedente**, relativo ao pagamento da parcela oriunda da **variação do tráfego, a menor, verificado no período de março/2016 a dezembro/2017, entre 70% e 90% do fluxo de veículos registrado no Edital**, nos termos do compartilhamento de risco do volume de tráfego na rodovia, previsto na subcláusula 28.2.5 do referido Contrato<sup>3</sup>.

O valor acumulado até 30/06/2018 informado pela CRC, referente à parcela a ser paga pelo Poder Concedente, totalizou R\$ 2.903.659 correspondentes a R\$ 1.557.916 na data-base contratual, desequilibrando a TIR do Projeto de 10,754134% para 10,656617%.

A CRC apresentou Relatório Técnico, elaborado pela LOAR Engenharia Ltda., que indicou as premissas estabelecidas pela Concessionária (subitem 1.5 – Premissas Adotadas), a seguir transcritas.

- os valores e critérios de cálculo adotados no PNR apresentado na PROPOSTA devem ser mantidos, inclusive os critérios de cálculo das depreciações e amortizações e os eventuais erros ou omissões, para manter integralmente a PROPOSTA contratada;
- o prazo da concessão, o cronograma de pagamento da CBAT, as datas de execução das obras e o início de operação da concessão devem ser mantidos inalterados no Novo PNR, para atender ao estabelecido na Cláusula Terceira do 1º Termo Aditivo ao CONTRATO;
- os valores das perdas de receita referentes ao TRÁFEGO REAL menor do que 70% e entre 90% e 70% do TRÁFEGO PREVISTO devem ser calculados pelos mesmos conceitos e critérios adotados nos compartilhamentos mensais dos ganhos de receita relativos ao TRÁFEGO REAL maior do que 130% e entre 130% e 110%, que são compensados até a presente data por desconto mensal no pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL Á TARIFA;
- a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deve ser implementada pela forma que resulte no menor aumento das tarifas básicas de pedágio, em moeda de dezembro de 2005, visando causar o menor impacto econômico-financeiro para os Usuários;

<sup>2</sup> A Cláusula 28 do Contrato de Concessão encontra-se transcrita no Item 3 - Legislação Básica e Outros Dispositivos Regulamentares.

<sup>3</sup> Ver Item 3 – Legislação Básica e Outros Dispositivos Regulamentares.

- o aumento das tarifas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deverá entrar em vigor a partir de 14 de setembro de 2018.

- todas as conversões de valores de determinada data para a data base do CONTRATO em dezembro de 2005, e vice versa, devem ser feitas de acordo com a variação do IPCA/IBGE no período, considerando o índice referente ao mês do reajuste como sendo o índice de 2 (dois) meses anteriores conforme cálculo anual de reajuste das tarifas que vem sendo autorizado pelo CONCEDENTE e pela ARPE.

- o reequilíbrio referente ao custo adicional da Arrecadação deve ser calculado pelos valores reais pagos pela CONCESSIONÁRIA a seus fornecedores para as adequações dos sistemas às Instruções Normativas 1731/17 e 1768/17.

Além desse Relatório Técnico, a CRC apresentou, conjuntamente com o seu pleito, o documento intitulado “Opinião Legal”, de Portugal Ribeiro Advogados, com o assunto: “Alternativas para a compensação pelo Poder Concedente à Concessionária de sua parcela no compartilhamento das perdas de receita tarifária decorrentes da verificação de tráfego real entre 90% e 70% da demanda de tráfego estimada”.

A CRC, na Conclusão da Carta CRC 090/2018, registrou seu pleito, com variação na TBP de 1,77% da seguinte forma:

*4.5 Enfim, por todo o exposto e com a satisfação de dever cumprido quanto ao atendimento de todas as premissas estabelecidas pelo Concedente até o presente marco contratual, a CRC **solicita o reequilíbrio**, com a autorização a esta Concessionária para cobrança com as seguintes medidas complementares, estando estas tarifas expressas em moeda de dezembro/2005, a vigorar a partir de 14/09/2018:*

- a. da Tarifa de Pedágio nos Feriados Nacionais com o valor do Final de Semana;*
- b. majorar o valor da Tarifa Básica de pedágio em dias úteis de R\$ 3,0000 para R\$ 3,0531;*
- c. majorar a Tarifa Básica de Pedágio nos finais de semana R\$ 4,5000 para R\$ 4,5797.*

### 3. LEGISLAÇÃO BÁSICA E OUTROS DISPOSITIVOS REGULAMENTARES

- **Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004**, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

*Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.*

*§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995,*

quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

- **Lei Estadual nº 12.524, de 30 de dezembro de 2003**, que 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.*

[...]

*Art. 4º Compete ainda à ARPE:*

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

- **Lei Estadual nº 12.765, de 27 de janeiro de 2005, alterada pelas Leis Estaduais nº 12.976, de 28 de dezembro de 2005, nº 13.282, de 23 de agosto de 2007, nº 14.339, de 29 de junho de 2011, e nº 15.757, de 4 de abril de 2016**, que dispõe sobre o Programa Estadual de Parceria Público-Privada.

*Art. 13 As cláusulas dos contratos de Parceria Público-Privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:*

[...]

*§ 1º Os contratos de Parceria Público-Privada deverão prever que, no caso de seu objeto reportar-se a setores regulados, as regras de desempenho das atividades e serviços deverão ficar submetidas àquelas determinadas pela agência reguladora competente, sempre que existente. (Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 13.282, de 23 de agosto de 2007.)*

[...]

*Art. 16 A remuneração do contratado, observada a natureza jurídica do instituto escolhido para viabilizar a parceria, poderá ser feita mediante a utilização combinada das seguintes alternativas:*

*I - tarifa cobrada dos usuários;*

*II – contraprestação da Administração Pública, que poderá ser feita por:*

*a) recursos do Tesouro Estadual ou de entidade da Administração Indireta Estadual;*

*b) cessão de créditos não tributários;*

*c) transferência de bens móveis e imóveis, na forma da Lei;*

*d) títulos da dívida pública, emitidos com observância da legislação aplicável;*

*e) outorga de direitos em face da Administração Pública;*

*f) outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;*

g) outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

h) outros meios admitidos em Lei.

[...]

§ 7º Compete às Secretarias, e à Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco – ARPE, nas suas respectivas áreas de competência, o acompanhamento da execução e a fiscalização dos contratos de Parcerias Público-Privadas, bem como a avaliação dos resultados acordados.

[...]

Art. 19. Fica criado o Comitê Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPE, vinculado à Secretaria de Administração, integrado pelos seguintes membros permanentes: (Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 15.757, de 4 de abril de 2016.)

[...]

§ 7º. Compete ao Comitê Gestor: (Acrescido pelo art. 10 da Lei nº 12.976, de 28 de dezembro de 2005.)

[...]

V - fiscalizar e promover o acompanhamento da execução dos projetos de Parceria Público-Privada, sem prejuízo das competências correlatas das Secretarias de Estado e da Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco - ARPE; (Acrescido pelo art. 10 da Lei nº 12.976, de 28 de dezembro de 2005.)

- **Lei Estadual nº 12.813, de 19 de maio de 2005**, que disciplina a realização de audiências públicas previamente à autorização de aumentos nas tarifas ou preços praticados por empresas concessionárias de serviços públicos de titularidade do Estado de Pernambuco.

Art. 1º O concedente de serviços públicos de titularidade do Estado de Pernambuco deverá realizar, diretamente ou através da Agência de Regulação do Estado de Pernambuco - ARPE, audiências públicas prévias às revisões nos valores de tarifas ou preços.

Art. 2º[...]

Parágrafo Único - O concedente, diretamente ou por delegação à Agência de Regulação do Estado de Pernambuco - ARPE, deverá divulgar nota técnica contendo informações que esclareçam os consumidores sobre o propósito das audiências públicas.

- **Decreto Estadual nº 29.367, de 27 de junho de 2006**, regulamenta a Lei Estadual nº 12.813, de 19 de maio de 2005, e dá outras providências.

Art. 4º[...]

§ 2º - O concedente ou a ARPE divulgará, com até 48 horas de antecedência, notas técnicas sobre o pedido de revisão do valor da tarifa.

- **Contrato de Concessão Patrocinada CGPE-001/2006, firmado entre a Via Parque S/A (atual Concessionária Rota dos Coqueiros S/A) e o Estado de Pernambuco, datado de 28/12/2006, e alterações registradas no 3º Termo**

**Aditivo, de 18/06/2012**, em especial as Cláusulas 27 - Equilíbrio Econômico-Financeiro e 28 - Risco do Volume de Tráfego na Rodovia.

**CLÁUSULA 27 - EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

27.1 [...]

27.3. As PARTES terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, quando este for afetado, nos seguintes casos:

[...]

*IV. Alterações legais que tenham impacto significativo e direto sobre as receitas ou sobre os custos dos serviços pertinentes às atividades abrangidas pela CONCESSÃO PATROCINADA, para mais ou para menos;*

[...]

27.4. No caso de majoração ou redução de custos, resultantes de alterações substanciais de ordem tecnológica, que impliquem alteração nas CONDIÇÕES OPERACIONAIS MÍNIMAS DA RODOVIA e/ou nas OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA indicadas no ANEXO IV-PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA – PER, do EDITAL, as PARTES poderão solicitar a REVISÃO DO PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, seja em favor do CONCEDENTE, seja em favor da CONCESSIONÁRIA.

27.5. Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, tal recomposição poderá ser implementada, mediante acordo entre as PARTES, após manifestação expressa da ARPE, tomando-se como base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, a forma como foram considerados no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA e respeitados os conceitos de EQÜIDADE e MODICIDADE, de acordo com os procedimentos e mecanismos de revisão previstos neste CONTRATO.

27.6. Caso não haja acordo entre as PARTES, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO será implementada pela forma que for determinada pela ARPE, após manifestação do CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades, ressalvado o direito da CONCESSIONÁRIA requerer a Arbitragem, na forma estabelecida neste CONTRATO:

I - prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;  
II - revisão do cronograma de implantação das OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA previstas no ANEXO IV – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA – PER, do EDITAL;

III - adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO III – QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de tráfego na RODOVIA;

IV - revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;

V - combinação das modalidades anteriores.

[...]

27.8. A CONCESSIONÁRIA, para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, deverá apresentar à ARPE requerimento fundamentado, justificando a ocorrência de qualquer fato que possa caracterizar o desequilíbrio.

27.9. Sempre que vier a ocorrer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, as PROJEÇÕES FINANCEIRAS serão ajustadas para refletir a situação após essa recomposição.

27.11. Toda recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO ensejará a elaboração, pela CONCESSIONÁRIA, de novo PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, que deverá ser aprovado pela ARPE, após concordância expressa do CONCEDENTE, para ter validade.

27.11.1. Sempre que forem necessárias alterações no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, para os fins do item precedente, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar nova versão do mesmo em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de surgimento da necessidade.

27.11.2. O CONCEDENTE se manifestará no sentido da aprovação ou não da alteração proposta no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA pela CONCESSIONÁRIA, no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, caso necessário.

27.11.2.1. Na hipótese de não manifestação pelo CONCEDENTE no prazo estabelecido no item 27.11.2, considerar-se-á aceito por este o novo PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA.

#### **CLÁUSULA 28 - RISCO DO VOLUME DE TRÁFEGO NA RODOVIA**

28.1. [...]

28.1.1. As consequências do compartilhamento do risco da demanda de tráfego serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO. Compete à CONCESSIONÁRIA a correta avaliação do possível impacto das variações verificadas sobre a exploração da RODOVIA, e a demonstração de seus efeitos às PARTES.

28.2. A partir do volume projetado indicado no ANEXO X – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO, do EDITAL, serão consideradas, para os fins do disposto no item 28.1, as faixas de variação de tráfego, abaixo descritas, e suas respectivas regras de compartilhamento de riscos.

[...]

28.2.4. Ocorrendo variações de tráfego, a menor, verificadas dentro da faixa de 90% (noventa por cento) e 100% (cem por cento), inclusive, as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO serão de responsabilidade exclusiva da CONCESSIONÁRIA, e não ensejarão a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO.

28.2.5. Ocorrendo variações de tráfego, a menor, verificadas entre 90% (noventa por cento) e 70% (setenta por cento), as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO serão compartilhadas entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES, e não ensejarão a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO.

28.2.6. Ocorrendo variações de tráfego a menor, verificadas abaixo de 70% (setenta por cento), as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO serão de responsabilidade do CONCEDENTE, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, conforme previsto na Cláusula 27 deste CONTRATO. (grifou-se)

#### **4. ANÁLISE DA ARPE**

Registra-se, preliminarmente, que o **Anexo VI (Estrutura Tarifária)** do Edital de Concessão, define as seguintes **Tarifas Básicas de Pedágio (TBP)** a serem utilizadas como referência para o cálculo das tarifas comerciais a serem cobradas nas praças de pedágio:

- a) **R\$ 3,00 (três reais)** no período compreendido entre a zero hora de segunda-feira e vinte e quatro horas de sexta-feira (dia útil); e
- b) **R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos)** no período compreendido entre a zero hora e um minuto do sábado e vinte e três horas e cinquenta e nove minutos do domingo (final de semana).

Cabe observar que esses valores são os considerados para os procedimentos tarifários e correspondem à data-base contratual fixada no mês de dezembro de 2005.

Na análise dos pleitos da CRC foram estritamente observados pela ARPE procedimentos e condições definidos no Contrato de Concessão, em especial, o que se refere ao equilíbrio econômico-financeiro.

##### **4.1. INSTRUÇÕES NORMATIVAS RFB N° 1.731/2017 E N° 1.768/2017**

Registra-se, preliminarmente, que, segundo Lenice Iolanda de Oliveira<sup>4</sup>

*A Instrução Normativa pode ser definida como um ato puramente administrativo, uma norma complementar administrativa, tão somente. Esta tende a completar o que está em uma Portaria de um superior hierárquico, num Decreto Presidencial ou em uma Portaria Interministerial. Desta forma, a Instrução Normativa jamais poderá inovar o ordenamento jurídico. Assim, a Instrução Normativa nunca poderá colidir com Leis ou Decretos, pois estes devem guardar consonância com as Leis.*

Nesse caso, o Relatório Técnico elaborado pela LOAR Engenharia Ltda. indicou que foram realizadas as seguintes adequações no sistema de arrecadação da CRC para atender às Instruções Normativas (IN) da Receita Federal do Brasil (RFB) nº 1.731/2017 e nº 1.768/2017:

*(i) Adequação do sistema de arrecadação implantando um portal para complementação e emissão de DFE (Documento Fiscal Equivalente), para atender a Instrução Normativa RFB 1731, de 22/08/2017; e*

<sup>4</sup> OLIVEIRA. Lenice Iolanda de. A lei e a Instrução Normativa: a força da Instrução Normativa. Disponível em: <<http://www.rochamarques.com.br/artigos/lei-e-instrucao-normativa>>. Acesso em: 17/04/2019.

*(ii) Implantação de sistema denominado “Solução OCR” para registro da placa do veículo no DFE, de forma que o atendimento às IN’s não impactasse nos níveis de serviço previstos no CONTRATO para os tempos de atendimentos [TCT – Tempo de cobrança da Tarifa; e TEF – Tempo de espera em fila] nas Praças.*

O total dos gastos realizados, a valor de dezembro/2005 (R\$ 96.524), foi incluído no Plano de Negócios da Rodovia (PNR) na pasta “custos correntes”, subitem 3.3.1 – Sistema de Arrecadação de Pedágio – Emissão de DFE (IN 1731 e 1768), acarretando uma redução da TIR Contratual de 10,754134% para 10,748343%, impacto considerado não significativo pela ARPE no âmbito da Concessão.

Com base no conceito de instrução normativa, e no baixo impacto dos gastos na TIR contratual, entende-se que o atendimento às IN RFB nº 1.731/2017 e nº 1.768/2017 **não ensejaria direito à recomposição do equilíbrio contratual** nos termos previstos no inciso IV do subitem 27.3 do Contrato de Concessão que indica **“alterações legais com impacto significativo sobre as receitas ou sobre os custos”**.

Assim, a ARPE ajustou o PNR encaminhado pela CRC, retirando o valor referente às Instruções Normativas, conforme quadro comparativo apresentado no ANEXO A.

#### **4.2. TRÁFEGO REALIZADO ENTRE 90% E 70% DO FLUXO DE VEÍCULOS DO EDITAL**

Em primeiro lugar cabe ressaltar que para a variação de tráfego realizado, a menor, verificadas entre 90% e 70% do fluxo de veículos previsto no Edital, as correspondentes perdas de receita devem ser compartilhadas na proporção de 50% entre a Concessionária e o Poder Concedente e não enseja revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (Subcláusula 28.2.5).

Assim, em atendimento às disposições contratuais, entende-se que a realização de tráfego abaixo do previsto nessa faixa (entre 90% e 70%), não pode ser objeto de pleito de recomposição tarifária.

A Concessionária caracterizou como descumprimento contratual o fato de não ter recebido no período de março/2016 até junho/2018, a parcela governamental nos seguintes termos:

*2.3.8. Tendo em vista a não compensação automática por este Poder Concedente à CRC dos valores acumulados, referente à perda de tráfego real entre 90% (noventa por cento) e 70% (setenta por cento) do tráfego previsto, mesmo depois de pedido administrativo para cumprimento de tal obrigação contratual (PC’s 010/2018 e 015/2018 – Anexo IV), sem o referido pagamento pelo Poder Concedente ou pelo Fundo Garantidor. Por esta razão, a Concessionária considera por efeito de descumprimento contratual um desequilíbrio econômico-financeiro do*

*Contrato de Concessão, que faz com que esta perda, que permaneceu até junho de 2018, seja também um evento de desequilíbrio. (carta CRC 090/2018, pág. 10)*

Para ampliar a compreensão do assunto, a ARPE solicitou reunião ao CGPE, realizada em 10/08/2018<sup>5</sup>, com a presença de representante da Procuradoria Geral do Estado de Pernambuco (PGE/PE). Nessa ocasião a ARPE foi informada sobre auditoria do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (TCE/PE), Processo de Auditoria TCE/PE n<sup>º</sup> 1408224-0, que resultou em onze (11) determinações consolidadas no Acórdão T.C. n<sup>º</sup> 1914/15, de 04/12/2015.

Posteriormente, os documentos referentes à Auditoria do TCE/PE foram encaminhados a esta Agência pelo Ofício SAD n<sup>º</sup> 024/2018 – CGPE, de 20/08/2018. Destaca-se, entre as determinações expedidas pelo TCE/PE:

- *Seja realizada a revisão extraordinária do contrato (reequilíbrio econômico-financeiro), substituindo o volume de tráfego de projeto pela média do volume de tráfego medido até o momento (tráfego real), mantendo a TIR estabelecida no momento da sua celebração, estabelecendo o fim da CBAT, a diminuição do tempo de concessão e/ou a redução tarifária;*
- *[...]*
- *Seja realizado o encontro de contas e devolução, aos cofres da Administração, dos valores pagos em excesso por erros nos cálculos dos reajustes e prêmio por excepcional desempenho, que somam R\$ 1.244.972,88, utilizando o mês de Dezembro de 2009 para o reajuste do primeiro mês de operação, assim como obedecer ao interstício de um ano para os novos reajustes, ou seja, todos os meses de Dezembro, de acordo com artigo 2º § 1º e artigo 3º § 1º da Lei Federal n<sup>º</sup> 10.192/2001 e cláusulas 34.2 e 38.1 do Contrato; (grifou-se)*

Quanto ao volume de tráfego, o Relatório de Auditoria do TCE/PE informou que, durante o período analisado (junho/2010 a maio/2014), o tráfego estava sendo realizado em média 297,32% acima do previsto em Edital.

Verificou-se, porém, que a partir de março/2016 e até junho/2018, o tráfego real passou a ser abaixo de 90% do fluxo previsto no Contrato para os dias úteis, exceto nos meses de janeiro de 2017 e 2018.

É importante registrar, ainda, a existência de Embargo de Declaração interposto pela Concessionária, ao referido Acórdão n<sup>º</sup> T.C. n<sup>º</sup> 1914/15, que não

<sup>5</sup> Memória de Reunião CGPE/PGE/ARPE, devidamente anexada ao processo ARPE n<sup>º</sup> 7201112-5/2018.

havia sido julgado até a data de entrada do pleito da CRC<sup>6</sup> sobre a revisão do equilíbrio do Contrato.

Nesse contexto, o CGPE decidiu, com base em pareceres emitidos pela PGE/PE, não realizar a compensação pleiteada pela CRC até que o Embargo interposto fosse julgado pelo TCE/PE, considerando, em especial, as determinações para substituir o volume de tráfego do Edital pela média do realizado até final de 2015, e para o encontro de contas referente a eventuais valores pagos em excesso pelo Concedente.

A análise de Portugal Ribeiro Advogados no documento intitulado “Opinião Legal”, com base no Contrato de Concessão, apontou como a alternativa mais segura a utilização de recursos da Conta-Garantia para a compensação da parcela devida pelo Poder Concedente, conforme a seguir transcrito.

*Talvez a opção mais segura seja o acionamento da garantia, prevista na Cláusula 36.1<sup>7</sup> do Contrato de Concessão, mantida por meio de Conta-Garantia, estabelecida em contrato celebrado entre Poder Concedente, Concessionária e um agente fiduciário. (PORTUGAL RIBEIRO, pág. 17)*

[...]

*De todo o exposto, fica claro que a garantia estabelecida na Cláusula 36 do Contrato e no Contrato de Garantia inclui em seu escopo a obrigação do Poder Concedente de assumir sua parcela no compartilhamento de perdas de receita tarifária, caso se verifique variação de demanda entre 90% a 70% do estimado. Isso porque tal obrigação se caracteriza como obrigação pecuniária do Poder Concedente, advinda da ocorrência de um risco a ele parcialmente atribuído pelo Contrato, em conjunto com a Concessionária. (PORTUGAL RIBEIRO, pág. 22)*

Assim, a citada opinião legal destacou que os recursos da conta-garantia podem ser utilizados para quaisquer obrigações pecuniárias, não se restringindo ao pagamento dos valores da CAT, conforme o item 4 da Cláusula 1<sup>a</sup> do Contrato de Garantia, a seguir transcrito.

#### **CLÁUSULA 1<sup>a</sup> – DA GARANTIA**

[...]

*4. A garantia ora estabelecida compreende quaisquer obrigações pecuniárias assumidas pelo Estado de Pernambuco, representado pelo CGPE, relativamente ao Projeto Praia do Paiva, incluindo a contraprestação adicional à tarifa devida à Concessionária, conforme prevista na Cláusula 36 do Contrato PPP, quaisquer acessórios à referida obrigação principal, eventuais indenizações previstas no*

<sup>6</sup> O Acórdão T.C. Nº 395/19, de 12 de abril de 2019, alterou o Acórdão T.C. Nº 1914/15, excluindo as determinações que se relacionavam com o fluxo de tráfego e poderiam interferir no cálculo dos valores decorrentes do compartilhamento de riscos da Concessão.

<sup>7</sup> Transcreve-se a Cláusula: “36.1. A garantia do cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas pelo CONCEDENTE neste CONTRATO será prestada por meio da utilização da CONTA-GARANTIA.”

*Contrato PPP e quaisquer despesas judiciais e com advogados em que a Concessionária venha a incorrer para a cobrança dos valores devidos e ora garantidos (“Obrigações Garantidas”).*

Ressalta-se, por fim, que o documento “Opinião Legal” apresenta em sua Conclusão as seguintes alternativas para a compensação da parcela de compartilhamento das perdas de receita pelo Poder Concedente, na faixa entre 90% e 70% do tráfego previsto no Contrato:

#### **4. CONCLUSÃO**

[...]

2) *A variação do valor da CAT pode ser utilizada tanto como mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro quanto de compensação automática pela assunção de sua parcela das perdas de receita em decorrência de variação de demanda na faixa de 70% (setenta por cento) a 90% (noventa por cento).*

3) *A compensação por parte do Poder Concedente deve preferencialmente ocorrer por meio de acréscimo da parcela de responsabilidade do Poder Concedente relativa ao risco por ele assumido ao valor mensal da CAT, conforme a mesma metodologia aplicável aos casos de demanda de tráfego real entre 110% e 130%, por simetria ao disposto na Cláusula 28.2.2.1.*

4) *Alternativamente, é possível viabilizar a extensão do período de pagamento da CAT para além de 2019.*

5) *Destaca-se também, como possível mecanismo de compensação para o efetivo compartilhamento de riscos de demanda real de tráfego na faixa de 70% (setenta por cento) e 90% (noventa por cento) da demanda estimada, a possibilidade do acionamento pela Concessionária da Conta-Garantia, bem como do saldo anual da Conta-Garantia, que atualmente tem sido revertido ao Erário pernambucano. (Anexo VI, pág. 26 e 27)*

Pelo exposto, considerando o compartilhamento de riscos previsto no Contrato para a faixa de tráfego realizado a menor entre 90% e 70% (Subcláusula 28.2.5), e alternativas apresentadas no documento “Opinião Legal” encaminhado pela CRC, verifica-se que as correspondentes perdas de receita não ensejam revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio do aumento da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

#### **4.3. TRÁFEGO REALIZADO ABAIXO DE 70% DO FLUXO DE VEÍCULOS DO EDITAL**

É importante registrar que a Cláusula 28.2.6 do Contrato de Concessão prevê a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme a Cláusula 27, ocorrendo perdas de receita de pedágio decorrentes das variações do tráfego realizado abaixo de 70% do fluxo de veículos registrado no Edital.

Verificou-se, conforme pleito da CRC, que houve variação de tráfego abaixo de 70% do previsto no período de 1º de junho de 2016 a 30 de junho de 2018, conforme apresentado no ANEXO B.

Cabe destacar que o tráfego real nos finais de semana ficou abaixo de 70% somente em junho/2017, permanecendo dentro ou acima do fluxo previsto no Edital nos demais meses do período analisado.

Ressalta-se que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá observar as disposições da Cláusula 27.6 do Contrato, adotando-se uma das modalidades indicadas a seguir.

**27.6 [...]**

*I - prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;*

*II - revisão do cronograma de implantação das OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA previstas no ANEXO IV – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA – PER, do EDITAL;*

*III - adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO III – QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de tráfego na RODOVIA;*

*IV - revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;*

*V - combinação das modalidades anteriores. (grifou-se)*

A ARPE verificou que no caso em análise somente seria possível aplicar a modalidade de revisão da Tarifa de Pedágio.

Os valores decorrentes da perda de receita (ajustados para dez/2005) foram incluídos pela CRC com sinal negativo na planilha “receita” integrante do Plano de Negócios da Rodovia (PNR), desequilibrando a TIR Contratual de 10,754134% para 10,654402%. Promovendo-se o reequilíbrio de forma isolada, mediante alteração tarifária, as Tarifas Básicas de Pedágio (TBP) passariam nos dias úteis de R\$ 3,00 para R\$ 3,0435; e nos finais de semana de R\$ 4,50 para R\$ 4,5636 (impacto de 1,01%).

Em paralelo, a Concessionária propôs, com vistas a reduzir o impacto tarifário, cobrar a tarifa determinada no Contrato para os finais de semana nos seguintes feriados nacionais, quando ocorressem em dias úteis: 1º de janeiro; 21 de abril; 1º de maio; 7 de setembro; 2 de novembro; 12 de outubro; 15 de novembro; 25 de dezembro; e Sexta-Feira da Paixão<sup>8</sup>.

A ARPE para favorecer ainda mais a modicidade tarifária, além dos feriados nacionais propostos pela CRC, incluiu em sua análise a Data Magna do

<sup>8</sup> Lei Federal nº 662, de 06/04/1949, alterada pela Lei Federal nº 10.607, de 19/12/2002; Lei Federal nº 6.802, de 30/06/1980; e Lei Federal nº 9.093, de 12/09/1995.

Estado de Pernambuco definida para 6 de março, conforme a Lei Estadual n<sup>º</sup> 16.241, de 14/12/2017.

Está apresentado no ANEXO C o quantitativo anual desses feriados que ocorrerem em dias úteis de 14/06/2019 até 31/08/2039, data final da vigência do Contrato no PNR enviado pela Concessionária (CRC-Anexo3-PNRSF-Reequil-PerdasAtehjun18 eIN-reaj14\_06\_19.xls).

O valor das receitas adicionais advindas da cobrança de tarifa de final de semana para os referidos feriados, também foi incluído na planilha “receita”, a partir de 14 de junho de 2019 e até 31 de agosto de 2039.

A ARPE ajustou o PNR proposto pela CRC verificando que o efeito da perda de receita, decorrente do tráfego realizado abaixo de 70% do previsto em Edital, compensado com as receitas adicionais a serem obtidas pela cobrança da tarifa de final de semana nos feriados, resultou numa TIR de 10,729899%, ainda inferior à TIR Contratual.

Assim, para retorno à TIR do Contrato (10,754134%) mediante alteração tarifária, as Tarifas Básicas de Pedágio passariam a ser de **R\$ 3,0104 nos dias úteis** e de **R\$ 4,5156 nos finais de semana e feriados**, representando uma **variação de 0,35% (trinta e cinco centésimos por cento)** com relação às fixadas em contrato (v. ANEXOS D, E, e F).

Destaca-se que a TBP (dias úteis), resultante da perda de receita do tráfego realizado abaixo de 70% do Edital, passou de R\$ 3,0435 para R\$ 3,0104 ao se acrescentar a receita adicional dos feriados no PNR, demonstrando uma contribuição para a modicidade tarifária de (-) 1,09%.

Em atendimento à subcláusula 27.11.2 do Contrato de Concessão a ARPE, mediante o Ofício ARPE DP n<sup>º</sup> 050/2019, de 11/03/2019, alterado pelo Ofício ARPE DP n<sup>º</sup> 109/2019, de 08/05/2019, encaminhou ao Poder Concedente, representado pelo Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas (CGPE), o PNR ajustado para análise e aprovação, visando à continuidade do processo de reequilíbrio tarifário.

O CGPE deliberou no sentido de aprovar o PNR calculado e ajustado pela ARPE, conforme o Subitem 4.1 – Manifestação do Poder Concedente no tocante ao pleito de reequilíbrio da Concessionária referente ao Contrato CGPE 001/2006, da Ata da 30<sup>a</sup> Reunião Ordinária do CGPE, realizada em 26/04/2019, com retificação em 09/05/2019, e encaminhada pelo Ofício n<sup>º</sup> 178/2019 – SEDUH de 10/05/2019.

## 5. CONCLUSÃO

Diante do exposto, e considerando que é da competência da ARPE a regulação econômico-tarifária do Contrato de Concessão Patrocinada CGPE 001/2006 para exploração pela Concessionária Rota dos Coqueiros S.A. (CRC) da Ponte de Acesso e Sistema Viário do Destino de Turismo e Lazer Praia do Paiva, informam-se as seguintes Tarifas Básicas de Pedágio (TBP) resultantes do reequilíbrio da TIR Contratual, correspondentes à **variação percentual de 0,35% (trinta e cinco centésimos por cento)**:

- a) nos **Dias Úteis a TBP** deverá passar de R\$ 3,00 para **R\$ 3,0104**; e
- b) nos **Finais de Semana e Feriados a TBP** deverá passar de R\$ 4,50 para **R\$ 4,5156**.

Em atendimento à legislação estadual, indica-se disponibilizar esta Nota Técnica em Audiência Pública, com vistas a ampliar a discussão com a sociedade, em especial, os agentes e usuários do trecho rodoviário concedido.

Recife, 10 de maio de 2019.

**Maria Ângela Albuquerque de Freitas**  
Coordenadora de Tarifas e Estudos Econômicos Financeiros

**Tatiana Toraci Gois**  
Analista de Regulação, matrícula 294-1

**Leandro Nogueira da Silva**  
Estagiário, matrícula 093

Ciente e de acordo.

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

**ANEXO A – COMPARATIVO DE CUSTOS CORRENTES CRC E ARPE**

Custo/Despesa - Base Dezembro/2005 (R\$ mil)	CRC	ARPE
<b>1 - Custos de operação da RODOVIA</b>	<b>23.166,23</b>	<b>23.166,23</b>
<b>2 - Monitoramento do QID</b>	<b>900,00</b>	<b>900,00</b>
<b>3 - Operação da RODOVIA</b>	<b>77.174,33</b>	<b>77.077,81</b>
3.1 - Administração	34.354,28	34.354,28
3.2 - Sistema de Controle de Trânsito	9.862,53	9.862,53
3.3 - Sistema de Arrecadação de Pedágio	25.116,81	25.116,81
3.3. 1- Sistema de Arrecadação de Pedágio - Emissão de DFE (IN 1731 e 1768)	96,52	0
3.4 - Sistemas de Pesagem	0	0
3.5 - Sistema de Atendimento ao Usuário	7.520,04	7.520,04
3.6 - Sistema de Telefonia/Radiocomunicação	0	0
3.7 - Fiscalização da CONCESSÃO PATROCINADA	0	0
3.8 - Outros Custos de Operação	224,15	224,15
<b>4 - Conservação da RODOVIA</b>	<b>18.934,82</b>	<b>18.934,82</b>
<b>5 - Despesas Operacionais</b>	<b>18.179,02</b>	<b>18.179,02</b>
<b>6 - Despesas de Depreciação/Amortização</b>	<b>82.289,57</b>	<b>82.289,57</b>
<b>7 - Tributos</b>	<b>38.255,79</b>	<b>38.255,79</b>
<b>Total</b>	<b>258.899,76</b>	<b>258.803,24</b>
<b>Variação (%)</b>	<b>- 0,04</b>	

**NOTA TÉCNICA ARPE/CTEEF Nº 04/2019**  
**Processo nº 7201112-5/2018**  
**Revisão do Equilíbrio Contratual CRC**

**ANEXO B – DEMONSTRATIVO DA PERDA DE RECEITA DECORRENTE  
DO TRÁFEGO REALIZADO ABAIXO DE 70% DO PREVISTO EM EDITAL**

Mês	2016		2017		2018	
	Qtde Veículos Equivalentes	Perda Receita Dez/2005 (R\$)	Qtde Veículos Equivalentes	Perda Receita Dez/2005 (R\$)	Qtde Veículos Equivalentes	Perda Receita Dez/2005 (R\$)
<b>Janeiro</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Fevereiro</b>	-	-	9.835	29.505	18.103	54.308
<b>Março</b>	-	-	16.430	49.290	36.531	109.592
<b>Abril</b>	-	-	31.380	94.140	46.852	140.556
<b>Maio</b>	-	-	20.161	60.484	32.133	96.398
<b>Junho</b>	15.176	45.527	27.456	82.368	60.290	180.869
<b>Julho</b>	29.315	87.946	20.654	61.962	-	-
<b>Agosto</b>	27.706	83.119	25.944	77.832	-	-
<b>Setembro</b>	17.436	52.309	18.009	54.026	-	-
<b>Outubro</b>	17.467	52.402	15.159	45.476	-	-
<b>Novembro</b>	13.918	41.754	18.207	54.621	-	-
<b>Dezembro</b>	8.519	25.557	16.748	50.243	-	-
<b>Total</b>	<b>129.537</b>	<b>388.614</b>	<b>219.983</b>	<b>659.947</b>	<b>193.909</b>	<b>581.723</b>

**NOTA TÉCNICA ARPE/CTEEF Nº 04/2019**  
**Processo nº 7201112-5/2018**  
**Revisão do Equilíbrio Contratual CRC**

**ANEXO C – QUANTIDADE DE FERIADOS QUE OCORREM EM DIA ÚTIL DE 14/06/2019 ATÉ 31/08/2039**

Ano	Total de Dias			
	Dia Útil	Fim de Semana	Total	Feriados em Dias Úteis
2019	143	58	201	2
2020	262	104	366	9
2021	261	104	365	7
2022	260	105	365	6
2023	260	105	365	9
2024	262	104	366	6
2025	261	104	365	6
2026	261	104	365	9
2027	261	104	365	7
2028	260	106	366	9
2029	261	104	365	9
2030	261	104	365	6
2031	261	104	365	6
2032	262	104	366	7
2033	260	105	365	6
2034	260	105	365	9
2035	261	104	365	9
2036	262	104	366	6
2037	261	104	365	9
2038	261	104	365	7
2039	173	70	243	2
Feriados em Dias Úteis de 14/06/2019 até 31/08/2039				146
Proporção de Feriados em Dias Úteis				2,77%

**NOTA TÉCNICA ARPE/CTEEF Nº 04/2019**  
**Processo nº 7201112-5/2018**  
**Revisão do Equilíbrio Contratual CRC**

**ANEXO D – PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE – RECEITA**

Descrição	TOTAL	Ano	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		Nº ano	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		Meses	0	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168	180

RECEITAS		EDITAL																	
Dia de Útil - R\$ / Veículo Equivalente		<b>3,00</b>	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	<b>3,0057</b>	<b>3,0104</b>	3,0104		
<b>Receita Bruta - R\$ milhões</b>	<b>305,46</b>				-	<b>0,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>3,9</b>	<b>4,5</b>	<b>5,2</b>	<b>6,6</b>	<b>7,3</b>	<b>7,9</b>	<b>9,0</b>	<b>10,5</b>	<b>11,5</b>	
		EDITAL																	
Finais de Semana - R\$ / Veículo Equivalente		<b>4,50</b>	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	<b>4,5086</b>	<b>4,5156</b>	4,5156		
<b>Receita Bruta - R\$ milhões</b>	<b>91,64</b>				-	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>	<b>3,2</b>	<b>3,5</b>	
<b>Receita Bruta Pedágio - R\$ milhões</b>	<b>397,10</b>					<b>0,53</b>	<b>2,28</b>	<b>3,00</b>	<b>4,11</b>	<b>5,06</b>	<b>5,80</b>	<b>6,70</b>	<b>8,53</b>	<b>9,44</b>	<b>10,23</b>	<b>11,72</b>	<b>13,69</b>	<b>14,97</b>	
<b>CBAT - R\$ milhões</b>	<b>74,94</b>					<b>3,5</b>	<b>11,8</b>	<b>11,7</b>	<b>12,2</b>	<b>10,2</b>	<b>8,7</b>	<b>7,2</b>	<b>4,7</b>	<b>3,1</b>	<b>1,8</b>	-	-	-	
<b>Soma - Mínimo de Contraprestação do Governo</b>	<b>74,94</b>				-	<b>3,5</b>	<b>11,8</b>	<b>11,7</b>	<b>12,2</b>	<b>10,2</b>	<b>8,7</b>	<b>7,2</b>	<b>4,7</b>	<b>3,1</b>	<b>1,8</b>	-	-	-	
Direito do Governo - R\$ milhões	-					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrigaçāo do Governo - R\$ milhões	-					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Contraprestação de Ajuste - R\$ milhões</b>	-					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
VARIAÇĀOES DA RECEITA DE PEDÁGIO			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0,4)	(0,7)	(0,6)	0,03	0,18	0,15
<b>Perda de Tráfego Menor que 70%</b>	<b>(1,63)</b>					-	-	-	-	-	-	-	-	<b>(0,4)</b>	<b>(0,7)</b>	<b>(0,6)</b>			
<b>Perda de Tráfego entre 90% e 70% [ARPE - NĀO ENSEJA REEQUILÍBRIO]</b>	-													-	-	-			
<b>Ganho de Receita de FS em Feriados</b>	<b>3,57</b>					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,03</b>	<b>0,18</b>	<b>0,15</b>	
<b>Receita Bruta - R\$ milhões</b>	<b>473,98</b>					<b>4,0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,7</b>	<b>16,3</b>	<b>15,3</b>	<b>14,5</b>	<b>13,9</b>	<b>12,8</b>	<b>11,9</b>	<b>11,4</b>	<b>11,8</b>	<b>13,9</b>	<b>15,1</b>	

(CONTINUA)

21/24

**NOTA TÉCNICA ARPE/CTEEF Nº 04/2019**  
**Processo nº 7201112-5/2018**  
**Revisão do Equilíbrio Contratual CRC**

**ANEXO D – PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE – RECEITA  
(CONTINUAÇÃO)**

DESCRÍÇÃO	TOTAL	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
		192	204	216	228	240	252	264	276	288	300	312	324	336	348	360	372	384	396

RECEITAS																			
Dia de Útil - R\$ / Veículo Equivalente		3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	3,0104	
Receita Bruta - R\$ milhões	305,46	12,0	12,6	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	13,1	9,9	
Finais de Semana - R\$ / Veículo Equivalente		4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	4,5156	
Receita Bruta - R\$ milhões	91,64	3,6	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,0	
Receita Bruta Pedágio - R\$ milhões	397,10	15,63	16,39	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	17,08	12,81	
CBAT - R\$ milhões	74,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Soma - Mínimo de Contraprestação do Governo	74,94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Direito do Governo - R\$ milhões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrigação do Governo - R\$ milhões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Contraprestação de Ajuste - R\$ milhões	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>VARIAÇÕES DA RECEITA DE PEDÁGIO</b>		0,14	0,22	0,15	0,15	0,23	0,18	0,23	0,23	0,15	0,15	0,17	0,15	0,23	0,23	0,15	0,23	0,18	0,06
Perda de Tráfego Menor que 70%	(1,63)																		
Perda de Tráfego entre 90% e 70% [ARPE - NÃO ENSEJA REEQUILÍBRIO]	-																		
Ganho de Receita de FS em Feriados	3,57	0,14	0,22	0,15	0,15	0,23	0,18	0,23	0,23	0,15	0,15	0,17	0,15	0,23	0,23	0,15	0,23	0,18	0,06
<b>Receita Bruta - R\$ milhões</b>	473,98	15,8	16,6	17,2	17,2	17,3	17,3	17,3	17,3	17,2	17,2	17,3	17,2	17,3	17,3	17,2	17,3	12,9	

**ANEXO E – PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE –  
DRE REEQUILIBRADA (R\$ MILHÕES)**

DESCRÍÇÃO	SOMA
<b>(+) Receita Bruta</b>	<b>473,98</b>
(-) Impostos sobre a Receita	38,05
Alíquota Efetiva	8,03%
<b>(=) Receita Líquida</b>	<b>435,93</b>
(-) Custos e Despesas Operacionais	121,74
Custos de Operação	99,20
Custos de Conservação	18,93
Custos Ambientais, Sociais, Saúde e Segurança	2,70
Outros Custos Operacionais	0,90
<b>(=) Resultado Bruto</b>	<b>314,19</b>
Gerais e Administrativas	4,07
Outras Despesas Operacionais	12,47
<b>(=) EBITDA</b>	<b>297,65</b>
% Margem	20,92
(-) Depreciação e amortização	82,29
<b>(=) EBIT</b>	<b>215,36</b>
<b>(=) EBIT</b>	<b>215,36</b>
<b>(-) IR + CSLL</b>	<b>37,80</b>
<b>(=) Lucro Líquido</b>	<b>177,56</b>

**ANEXO F – PLANO DE NEGÓCIO DA RODOVIA AJUSTADO PELA ARPE –  
FLUXO DE CAIXA REEQUILIBRADO (R\$ MILHÕES)**

DESCRÍÇÃO	VPL(Tx=TIR)	TOTAL
TIR Original do Projeto	10,754134125%	
EBITDA	74,224051	297,649290
(-) Depreciação	41,033217	82,289573
(=) EBIT	33,190835	215,359718
(-) IR / CS	7,879166	41,690024
(=) NOPAT	25,311669	173,669694
(+) Depreciação	41,033217	82,289573
(=) Gross Cash Flow	66,344885	255,959267
(-) Capex	54,292984	85,468108
(-) Investimento Imobilizado		77,323877
(-) Investimento em Diferido		8,144231
(+/-) Necessidade de Capital de Giro	0,206648	0,173830
(=) FCFF	0,000000000	170,664989
<b>TIR Atual do Projeto</b>	<b>10,754134125%</b>	