

NOTA TÉCNICA 001/2019/GREF

**METODOLOGIA PARA CÁLCULO DO CUMPRIMENTO DA POLÍTICA TARIFÁRIA NO
PARÂMETRO REFERENTE AO “DEGRAU DE PISTA DUPLA”**

Arquivo confere com o físico.

Curitiba, 23 de agosto de 2019

AGEPAR – Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná
Rua Eurípedes Garcez do Nascimento, 1004, Bairro Ahú – Curitiba – PR - CEP 80.540-280 Fone (41) 3210-4800

A presente Nota Técnica inicia com a análise do contido nos Contratos do Programa de Concessões Rodoviárias do Paraná (nº 071/97 a 076/97) - Anexo VIII – Estrutura Tarifária, item 3 – Valores da Tarifa Básica por Praça - que trata da definição das tarifas, por praça de pedágio, em função do trecho de cobertura geográfica de cada praça e do tipo de rodovia (pista simples ou dupla), com diferenciação por categoria de veículo.

CONTRATO Nº 071/97- Lote 1 – Concessionária Econorte

“Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 1 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 001 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-369	1. Andirá - Cambará	2,90	-
BR-369	2. Cornélio Procópio - Jataizinho	3,40	3,80
PR-323	3. Sertanópolis - Divisa PR/SP	2,60	-

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano n, definida para o trecho do Lote nº 1 a ser duplicado, somente poderá ser aplicada na Praça de Pedágio 1.2. quando o segmento da BR-369, entre o Contorno de Ibiporã e o acesso a Congonhas, em Cornélio Procópio, estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER.”

CONTRATO Nº072/97 - Lote 2 – Concessionária Viapar

“Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 2 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 002 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodo via	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-369	2.1. Rolândia - Arapongas	2,00	-
BR-376	2.2. Mandaguari - Marialva	2,00	-
BR-376	2.3. Mandaguaçu - Pres.Castelo Branco	2,70	3,10
PR-317	2.4. Floresta - Ivaíândia	3,00	3,90
BR-158/369	2.5. Campo Mourão - Mamboré	3,00	3,90
BR-369	2.6. Ubitatã - Nova Aurora	3,00	3,90

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano *n*, definida para cada um dos trechos do Lote nº 2 a serem de duplicados, somente poderá ser aplicada na respectiva praça, quando cada segmento estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER, quais sejam:

- Praça de Pedágio 2.3.: segmento da BR-376, entre Maringá (desde o final da pista dupla existente) e o acesso secundário a Nova Esperança;
- Praça de Pedágio 2.4.: segmento da PR-317, entre Maringá (entroncamento com a BR-376) e Peabiru (final da PR-317/início da BR-158);
- Praça de Pedágio 2.5.: segmento da BR-158, desde Peabiru (final da PR-317/início da BR-158) até o início do Contorno Leste de Campo Mourão, segmento do respectivo Contorno, e segmento da BR-369, desde o final do Contorno Leste de Campo Mourão até o acesso a Campina da Lagoa (entroncamento com a PR-239);
- Praça de Pedágio 2.6.: segmento da BR-369, desde o acesso a Campina da Lagoa (entroncamento com a PR-239) até Cascavel (entroncamento com a BR-277/BR-467).”

CONTRATO Nº 073/97 - Lote 3 – Concessionária Ecocataratas

“Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 3 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 003 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano <i>n</i> (*) (R\$)
BR-277	3.1. Sta. Teresinha Itaipu - S. Miguel Iguazu	2,60	3,40
BR-277	3.2. Céu Azul - Sta. Teresa d'Oeste	2,60	3,40
BR-277	3.3. S. João d'Oeste - Ibema	2,80	-
BR-277	3.4. Guarani - Nova Laranjeiras	2,80	-
BR-277	3.5. Três Pinheiros - Guarapuava	2,80	3,40

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano *n*, definida para cada um dos trechos do Lote nº 3 a serem duplicados, somente poderá ser aplicada na respectiva praça, quando cada segmento estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER, quais sejam:

Praça de Pedágio 3.1.: segmento da BR-277, entre Santa Teresinha do Itaipu (desde o final da pista dupla) e Medianeira (entroncamento com a PR-495);

– Praça de Pedágio 3.2.: segmento da BR-277, entre Medianeira (entroncamento com a PR-495) e Cascavel (entroncamento com a BR-369 e com a BR-467);

– Praça de Pedágio 3.5.: segmento da BR-277, desde o entroncamento com a BR-373 (Três Pinheiros) até o final do Lote (Guarapuava).”

CONTRATO Nº 074/97 - Lote 4 – Concessionária Caminhos do Paraná

“Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 4 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 004 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-277	4.1. Guarapuava - Relógio	2,40	2,90
BR-277	4.2. Relógio - Irati	2,30	-
BR-277	4.3. Irati - Palmeira	2,30	-
BR-373	4.4. Imbituva - Ipiranga	2,60	-

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano n, definida para o trecho do Lote nº 4 a ser duplicado, somente poderá ser aplicada na Praça de Pedágio 4.1. quando o segmento da BR-277, entre Guarapuava (extremidade Oeste do Lote) e Relógio (entroncamento com a BR-373), estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER.”

CONTRATO Nº 075/97 - Lote 5 – Concessionária Rodonorte

“Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 5 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 005 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-277	5.1. Campo Largo - S.Luís do Purunã	2,10	-
BR-376	5.2. S.Luís do Purunã - Ponta Grossa	3,00	-
PR-151	5.3. Carambeí - Castro	2,40	2,50
PR-151	5.4. Piraí do Sul - Jaguariaíva	1,90	2,50
BR-376	5.5. Ponta Grossa - Imbaú	2,80	3,70
BR-376	5.6. Imbaú - Ortigueira	2,80	3,70

BR-376	5.7. Ortigueira - Mauá da Serra	2,80	3,70
--------	---------------------------------	------	------

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano n, definida para cada um dos trechos do Lote nº 5 a serem duplicados, somente poderá ser aplicada na respectiva praça, quando cada segmento estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER, quais sejam:

- Praça de Pedágio 5.3.: segmento da PR-151, entre Castro (desde o final da pista dupla existente) e Piraí do Sul (entroncamento com a PR-090/A);
- Praça de Pedágio 5.4.: segmento da PR-151, entre Piraí do Sul (entroncamento com a PR-090/A) e Jaguariaíva (extremidade do Lote);
- Praça de Pedágio 5.5.: segmento da BR-376, entre Caetano (entroncamento com a BR-373) e a ponte sobre o rio Imbau;
- Praça de Pedágio 5.6.: segmento da BR-376, entre a ponte sobre o rio Imbau e o Bairro dos França;
- Praça de Pedágio 5.7.: segmento da BR-376, entre o Bairro dos França e o final do Lote (entroncamento com a BR-369/B e com a BR-466/B).”

CONTRATO Nº 076/97- Lote 6 – Concessionária Ecovia

Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 6 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio Lote 006 (Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-277	6.1. Morretes - Alexandra	3,80	-

(*)ano de conclusão das obras/entrega ao tráfego, para os casos em que há previsão de duplicação.

DA ANÁLISE:

Percebe-se, primeiramente, que para os lotes 1 ao 5, os Contratos preveem dois valores diferentes de tarifa básica, um a partir do ano 1, e outro a partir no “Ano n”, sendo que este último “somente poderá ser aplicado na respectiva praça, quando cada segmento estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas

condições de tráfego, conforme cronograma do PER.” Observa-se, também, que tal distinção tarifária não foi imposta para o Lote 06.

As tarifas fixadas no Anexo VIII impactam, notoriamente, nas Taxas Internas de Retorno – TIR apresentadas nas Propostas Comerciais de cada Concessionária, as quais, embora não esteja explícito nos Contratos, são usadas como parâmetro para o equilíbrio dos mesmos.

Nota-se que as Concessões Rodoviárias do Estado do Paraná apresentaram uma disposição bastante moderna no ambiente regulatório que é a regulação por incentivos, em que Concessionária é incentivada a realizar a duplicação para que ela possa se beneficiar de um retorno financeiro adicional (bônus) resultante de uma tarifa inicial maior, caso contrário, se o segmento definido no item 3 do Anexo VIII do Contrato não estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego a Concessionária deverá prestar o serviço com uma tarifa menor, conseqüentemente, sem o direito a este bônus ou retorno financeiro adicional. O percentual de acréscimo utilizado para atingir essa tarifa mais elevada a ser aplicada no Ano n é comumente chamado de “**Degrau Tarifário**”.

Saliente-se que o acréscimo tarifário no “Ano n” **não** é para garantir recursos para financiar a duplicação, uma vez que o retorno obtido com o acréscimo da receita ao longo dos anos vigentes do Contrato não guarda qualquer relação com o gasto da obra. Ele é dado a partir do momento que a duplicação é concluída e garantido até o final do Contrato, independentemente de quando foi dado esse direito podendo ser, por exemplo, no ano 5, 10 ou 20 do Contrato.

O conceito de que o incentivo estaria vinculado a qualquer valor específico já foi discutido no protocolo 12.511.778-3, sendo tal conceito desconsiderado, reiterando o conceito de que o degraú de pista dupla é, sim, uma forma de regulação por incentivos, a qual é comumente estudada em novas concessões rodoviárias e aeroportuárias - chamada de Fator Q, que é um benefício financeiro adicional concedido à prestadora de serviço caso ela atenda certa meta definida preliminarmente pelo Estado, sendo que para o caso do Paraná é a duplicação total dos trechos indicados e em perfeitas condições de tráfego.

Contudo, o que se observa é que a forma de como os Contratos de Concessão vêm sendo reequilibrados, em face do não atendimento do previsto no item 3 do Anexo VIII, acaba sendo indiferente para as Concessionárias realizarem a obra ou não: ou seja, o retorno obtido pela Concessionária caso o degraú seja aplicado ou não é o mesmo.

Assim, a não aplicação de “Degraú Tarifário”, oriundo da não conclusão da obra de duplicação, deve resultar na alteração da TIR base para definir o equilíbrio do Contrato, uma vez que o degraú de pista dupla está condicionado a um resultado específico: quando as duplicações dos segmentos estiverem totalmente concluídas e em perfeitas condições de tráfego.

Além do mais, a TIR utilizada, atualmente, como base para equilibrar o Contrato considera esses degraús de pista dupla. Assim, se o Poder Concedente simplesmente não der os degraús – pelo fato da concessionária não atender ao requisito estipulado no Contrato (duplicação total dos trechos e em perfeitas condições) – mas mesmo assim utilizar como base para equilibrar o Contrato a TIR que considerava os degraús de pista dupla, o Poder Concedente estaria mantendo esse benefício para a Concessionária, mas de uma forma disfarçada. Vejamos a seguinte simulação:

Momento 1 – O Contrato está em equilíbrio, sendo que a TIR atual é a mesma daquela utilizada como base para equilibrar o Contrato.

Momento 2 – O mesmo montante de investimento previsto para a duplicação do trecho é realocado para uma outra obra.

Momento 3 – Como a Concessionária não duplicou o trecho não é dado o degraú, o que resulta em uma diminuição da TIR atual. Neste período, a TIR atual fica inferior àquela base e utilizada para equilibrar o Contrato – e que previa o degraú de pista dupla (condicionada a duplicação do trecho).

Momento 4 – Para aumentar a TIR e equilibrá-la a TIR base, é aumentada a tarifa e/ou retirado obras e/ou postergado obras.

Nota-se que agindo assim a Concessionária continua tendo o mesmo retorno financeiro daquele se o degraú tivesse sido dado, sendo que o degraú só deve ser direito da concessionária se ela atendeu a condicionante do Anexo VIII do Contrato:

duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego. Caso contrário, os degraus são dados de uma forma disfarçada, conforme apresentado no “momento 4”, o que entendemos ser um enriquecimento indevido.

O simples fato de não aplicar o degrau pela não conclusão da obra, mas equilibrar o Contrato utilizando uma TIR que previa esse degrau, entendemos que o Estado está concedendo aquele retorno financeiro como se o degrau fosse dado, só que de uma forma camuflada: aumentando a tarifa de outras praças e/ou retirando obras e/ou postergando investimentos.

Esse entendimento não pode se confundir com um eventual caso em que a Concessionária duplicou todo o trecho previsto no Anexo VIII – logo, tem direito ao degrau – e o Poder Concedente decide pela não aplicação desse acréscimo tarifário. Notem que nesse caso é um direito da Concessionária obter um retorno financeiro condizente com aquele que previa o degrau – seja, portando: retirando outras obras, postergando-as ou aumentando a tarifa em todas as praças.

Portanto, em nosso entendimento, para o caso em questão, caso as obras não sejam concluídas nos períodos estipulados, as novas Taxas de Desconto que equilibrarão os Contratos devem ser definidas retirando o degrau previsto do Fluxo de Caixa da Proposta Original durante o período que não é de direito da Concessionária, gerando uma nova TIR: inferior àquela antiga TIR base para equilíbrio. Essa nova TIR deve ser tratada como o novo parâmetro para equilíbrio do Contrato.

Destaca-se que alterando a TIR por conta do que fora explicitado não resulta em uma punição a Concessionária. Ela terá, na verdade, o retorno justo de acordo com a regra do Contrato, em outras palavras, o que se exige é que não seja dado aquele bônus financeiro, resultante de uma regulação por incentivos, para os períodos que a Concessionária não atendeu o item 3 do anexo VIII do Contrato, já para os períodos que a concessionária atendeu tal item, é justo que se dê esse bônus financeiro para a Concessionária.

Thiago Petchak Gomes
Gerente de Regulação Econômica e Financeira