

**AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS – ARSP**  
**DIRETORIA COLEGIADA**  
**ASSESSORIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E TARIFÁRIA – ASTET**

**NOTA TÉCNICA – ARSP/DC/ASTET Nº 005/2018**

**Ref: PROCESSO Nº 83838775/2018**

## **1. OBJETO**

---

Oferecer subsídios à decisão da Diretoria Colegiada da Agência de Regulação de Serviços Públicos – ARSP, quanto à solicitação da Concessionária Rodovia do Sol S.A – RODOSOL, para o reajuste da tarifa básica do ano de 2019.

## **2. CONTEXTUALIZAÇÃO**

---

### **2.1. A Agência de Regulação de Serviços Públicos do ES - ARSP**

A Lei Complementar Estadual nº 477, de 29/12/2008, criou a ARSI – Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo, com a finalidade regular, controlar e fiscalizar, no âmbito do Estado do Espírito Santo os Serviços de Saneamento Básico, abrangendo abastecimento de água e esgotamento sanitário de interesse comum e interesse local delegado ao Governo do Estado e os serviços estaduais de infraestrutura viária com pedágio.

Em 16 de novembro de 2009, foi formalizada a sub-rogação da gestão do Contrato de Concessão 01/98 com a RODOSOL, até então sob responsabilidade do DER/ES, em acordo com as disposições da Cláusula LXXXI – Da sub rogação deste contrato pelo DER/ES onde consta: “Na hipótese de vir a ser criada Agência Reguladora e fiscalizadora das concessões, permissões ou autorizações da prestação de serviços públicos estaduais, o DER/ES, assim que instalada e em funcionamento a Agência, sub rogará, integralmente, os direitos e obrigações contratuais para aquela entidade, transferindo-lhe este CONTRATO”.

A ASPE, criada pela Lei Complementar nº 7.860 de 24 de setembro de 2004, alterada pela Lei nº 8.121 de 27 de outubro de 2005 e regulamentada pelo Decreto nº 1.525-R de 08 de agosto de 2005, tinha a finalidade de regular e fiscalizar a distribuição de gás canalizado, cuja concessionária é a Petrobrás. No setor de energia, que tem a ANEEL como centralizadora do processo regulatório do setor, a ASPE desenvolve, fora da ambiência regulatória, estudos e pesquisas do setor energético do Estado do Espírito Santo, posto que é vinculada à Secretaria de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo - SEDES.

Porém, em 01 de julho de 2016, foi publicada no Diário Oficial do Estado do Espírito Santo, a Lei Complementar nº 827 que criou a ARSP como uma autarquia de regime especial, dotada de personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, patrimonial, técnica e financeira, vinculada à SEDES – Secretaria de Estado de Desenvolvimento. O novo órgão é resultado da fusão da Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo (ARSI) e da Agência de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo (ASPE).

Assim, a ARSP agregou os serviços então regulados pelas antigas agências, e o novo ordenamento legal mantém os princípios, objetivos, finalidades e diretrizes outrora atribuídos a cada Agência, agora, num cenário de fortalecimento do ambiente regulatório no Estado do Espírito Santo, e em observância às legislações específicas de cada setor regulado. Este define que a regulação e fiscalização dos serviços públicos, deve alcançar no ambiente regulado, a convergência de interesses entre seus participantes em seus aspectos técnicos, sociais e econômico-financeiro, permeados pela transparência, independência e tecnicidade.

## **2.2. O Contrato de Concessão 01/98 - Histórico Contratual**

O Estado do Espírito Santo, através do DER – Departamento de Estradas de Rodagem, outorgou a concessão do sistema Rodovia do Sol, por um prazo de 25 anos, mediante processo licitatório. As regras que regem esta relação estão estabelecidas no Contrato nº 01/98, assinado em 21 de dezembro de 1998.

A concessão compreende 67,5 Km de rodovia por sentido, incluída a Ponte Castello Mendonça, Km 0 da concessão e principal elo de interligação entre os municípios de Vitória e Vila Velha. O trecho rodoviário estende-se até Guarapari, na localidade de Meaípe. O Contrato já foi objeto de 6 Termos Aditivos Contratuais.

### **2.2.1. Termo Aditivo 01 - Reequilíbrio Contratual de 2002**

A primeira revisão do contrato 01/98 firmado com a Rodosol, aconteceu em 2002, ocasião que a concessionária apresentou um valor de desequilíbrio na ordem de R\$ 16.953.155,99 a preços de dezembro de 1998, cujos fatores de desequilíbrio apontados foram:

- Do Atraso no Reajustamento das Tarifas;
- Do aumento do escopo do contrato;
- Alteração na legislação tributária;
- Das supervenientes alterações de projeto básico do PER;
- Do superveniente acréscimo da verba rescisória do contrato da ORL;
- Exigências supervenientes de proteção ambiental;
- Serviços adicionais demandados pela comunidade.

O DER-ES acatou alguns pleitos da concessionária, num total de R\$ 9.068.505,24, considerando-os como eventos relevantes de serem considerados no reequilíbrio, quais sejam:

- Item IV.1 Do Atraso do reajustamento das tarifas totalizando um valor de R\$ 498.782,27.

- Item IV.2 Do Aumento do escopo do contrato, totalizando R\$ 3.583.289,16, abrangendo
  - Passagem em desnível para acesso à região de terra vermelha (R\$ 1.969.467,06);
  - Passagem em desnível para acesso à região de Interlagos (R\$ 1.148.833,23);
  - Ponte sobre o canal da avenida carioca (R\$62.623,10);
  - Modificação do acesso ao bairro santa Paula (R\$ 119.982,00);
  - Execução de marginais na região de Ponta da Fruta (R\$282.363,77) totalizando um valor de R\$ 3.583.289,16.
- Item IV.3 Das Supervenientes Alterações na Legislação Tributária incluindo Majoração da Alíquota da COFINS (R\$ 2.158.958,73) e Restauração da cobrança de CPMF, com alíquota majorada (R\$ 195.056,05), totalizando um valor de R\$ 2.354.014,78.
- No Item IV.4 das supervenientes alterações de projeto básico do PER só foi considerado o item “custos adicionais decorrentes dos serviços de iluminação da rodovia”, totalizando o valor de R\$1.037.518,97.
- No Item IV.5 Do superveniente acréscimo da verba rescisória do contrato de concessão da ORL foi considerado apenas o item “Tíquetes em poder dos usuários da Terceira Ponte” totalizando o valor de R\$ 305.000,00.
- No item IV.6 Exigências supervenientes de proteção ambiental foi considerado o item Clínica de pronto atendimento totalizando o valor de R\$ 268.578,54.
- O item IV.7 Serviços adicionais demandados pela comunidade totalizando o valor de R\$ 1.021.323,52.

Tais eventos, no valor de R\$ 9.068.505,24, foram ajustados no QD5 – Investimentos, aumentando o valor global do dos investimentos no fluxo de caixa da concessionária, de R\$ 148.261,45 mil para R\$ 157.330,28 mil (preços de 1998).

Decorrente dessa majoração, houve uma modificação no cronograma dos investimentos a fim de manter o valor presente líquido dos investimentos constantes. Desta forma, o plano de investimentos ficou assim definido:

- a) Item 1.1 – Duplicação ES-060 – Trecho Rodovia Darly santos – Setiba: lançado em 2000 o valor de R\$ 9.068.505,24, referente ao reequilíbrio econômico financeiro aceito pelo DER-ES;
- b) Item 1.2 – Duplicação ES-060 – Trecho Graçaí x Meaípe: excluídos os valores referentes às obras face alteração do traçado do contorno de Guarapari.
- c) Item 1.5 – alterações:
  1. Retirado item 1.5: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Praça de Graçaí (OAE/OAC/Terraplenagem completa e Pavimentação da 1ª Pista).
  2. Inserido item 1.5. Rev1.: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada.
    - Valor inicial de R\$ 27.448 mil passa para R\$ 18.806 mil.
- d) Item 1.6 – alterações:

1. Retirado item 1.6: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Praça de Graçaí (OAE/OAC/Terraplenagem completa e Pavimentação da 2ª Pista)
2. Inserido item 1.6Rev1.: Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada (em duas etapas, sendo a 1ª etapa em 2002 e a 2ª etapa em 2010/2011)
  - Valor inicial de R\$ 11.703 mil passa para R\$ 23.446 mil.
- e) Item 1.7 - Interligação da Av. Carlos Lindemberg x Terceira Ponte (Bigossi) – foi adiada de 2001/2002 para 2005/2006, mantido o valor inicial de R\$ 5.685,05 mil de 1998.
- f) Item 1.8 - Recuperação e Modernização da 3ª Ponte: reprogramado, sendo que as obras não realizadas em 1999/2000/2001, que foram transferidas para os anos de 2002/2003/2004, mantido o valor inicial de R\$ 21.357,35 mil de 1998.
- g) Item 1.9 – Conservação Especial – para fins de conclusão do reequilíbrio, as obras foram reprogramadas, porém também mantido o valor inicial de R\$ 35.693,97 mil de 1998.

Desta revisão resultou o **Termo Aditivo 01**, firmado em 07 de outubro de 2002, voltado ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato nº 01/98 conforme a Cláusula XX, item 6, alínea “c” do referido contrato.

*“6 - Sempre que haja lugar para a revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, o DER/ES e a CONCESSIONÁRIA poderão acordar, alternativamente ou complementarmente ao aumento do valor da TARIFA:*

*Alteração do prazo da concessão;*

*a) Atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA;*

***b) Adequação do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO;***

*c) Combinação das alternativas anteriores.*

Desta forma, estabelece o Termo Aditivo 01 em sua Cláusula Segunda:

*“Fica aprovado o anexo Cronograma de Investimento do Contrato ora aditado que, rubricado pelas partes, fica fazendo parte integrante e inseparável do Contrato de Concessão no. 01/98, celebrado pelas partes em 21 de dezembro de 1998”.*

### 2.2.2. Termo Aditivo 02 - Reequilíbrio Contratual de 2005

Entre a revisão procedida em 2002 e a revisão de 2005, algumas iniciativas por parte do Governo do Estado foram adotadas, entre elas, a criação em janeiro de 2004 de uma comissão para avaliar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato através do Decreto 079-S de 23/01/2004 e Decreto 614-S de 08 de junho de 2004.

Em outubro do mesmo ano a concessionária encaminhou solicitação de revisão do reequilíbrio do contrato à comissão especial designada pelo governo do estado, face os seguintes eventos:

- Perdas por atraso na homologação de reajustamento de tarifas;
- Ganhos por aferição de receita alternativa;

- Alterações de legislação tributária;
- Exigências supervenientes de proteção ambiental;
- Investimentos;
- Desapropriações;
- Superveniente acréscimo de verba rescisória do contrato ORL.

Da documentação disponibilizada pela AGE, conclui-se que durante o exercício de 2004 e 2005, aquela instituição atuou na apuração e avaliação das condições do contrato. O relatório final da comissão designada pelo Governo do Estado datado de 21 de outubro de 2005, culminou com a data prevista para o reajuste das tarifas. Na ocasião foi firmado o **Termo Aditivo 02**, em 14 de dezembro de 2005, para *“dar cumprimento ao disposto nas cláusulas XIX e XX, que tratam do reajuste tarifário anual do preço do pedágio e da revisão da tarifa básica”*.

Como resultado dos estudos desenvolvidos, o novo cronograma de Investimentos ficou assim definido:

- a) Item 1.6 Rev1 – Contorno de Guarapari – Trecho Setiba x Rod Jones dos Santos Neves – Rodovia Duplicada (em duas etapas: 1ª etapa em 2002 e a 2ª etapa em 2010/2011). Definiu-se que tais obras somente seriam realizadas quando o fluxo de veículos atingirem o nível “D” de serviços conforme determinado no PER – Programa de Exploração da Rodovia. Excluída do plano de investimentos.
- b) Item 1.7 – Interligação da Carlos Lindemberg com a Terceira Ponte – obra excluída do plano de investimentos da concessionária, no valor de R\$ 5.685,05 mil (preços 1998)
- c) Item 1.8 – Recuperação e Modernização da Terceira Ponte: alteração no cronograma das obras, definido a realização de apenas “uma pintura na ponte a partir de 2010 (quando a pintura existente atingir 20 anos) e foram postergadas diversas obras de recuperação e manutenção conforme cronograma físico financeiro”. O valor inicial de R\$ 21.357,35 passou para R\$ 26.274,65 mil de 1998.
- d) Item 1.9 – Conservação Especial – ficaram “excluída as defensas metálicas no trecho Darly Santos/Setiba e os passeios de concreto no trecho urbano de Vila Velha e foi postergado o recapeamento da rodovia no trecho Darly Santos/Setiba em 3 anos. O valor inicial de R\$ 35.693,57 mil passou para R\$ 40.801,00 mil de 1998.

As alterações no cronograma de investimentos decorreram de um conjunto de medidas adotadas para fins de reequilíbrio contratual face demandas da concessionária e do poder concedente. Desta forma o termo aditivo firmado na ocasião (Nº 02) resultou num conjunto de orientações dentre as quais se destacam as seguintes orientações:

- O valor da tarifa básica reajustada da praça de pedágio localizada na Terceira Ponte é mantido em R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos) até 31/12/2006.
- As tarifas básicas das duas praças de pedágio, Terceira Ponte e Praia Sol, serão reajustadas a partir de 01 de janeiro de cada ano, a partir de 2007, conforme fórmula contratual;

- Sobre a tarifa reajustada da praça de pedágio localizada na Terceira Ponte, será aplicado redutor de 24,24% (vinte e quatro vírgulas vinte e quatro por cento) para compensar suspensão por tempo indeterminado da outorga (cláusula LXXX), e face supressão e adiamento de obras;
- Aumento do prazo para homologação do reajuste por parte do órgão fiscalizador;
- “Não homologação do reajuste tarifário contratual para a Praça de Pedágio da Terceira Ponte Castello Mendonça, nos anos de 2003, 2004 e 2005, que não poderá ser objeto de reivindicação pela Concessionária seja a que título for”;
- Isenção de tarifa para o sistema Transcol a partir de 01 de janeiro de 2006;
- Alteração do Plano de Investimentos, com exclusão das obras no Canal Bigossi e outros ajustes conforme cronograma anexado ao Termo Aditivo.

Em 2008, o Governo do Estado solicitou à Fundação Getúlio Vargas - FGV um estudo de “Avaliação Econômico Financeiro do Contrato de Concessão do Sistema Rodosol”, conforme contrato de prestação de serviços nº 052-a-08 firmado com Auditoria Geral do Estado do Espírito Santo, para “para gerar um programa de ações de caráter operacional e institucional, de maneira a implementar o processo de avaliação econômico financeira do Contrato da análise da modelagem da Concessão do Sistema Rodosol”. O foco da contratação decorreu da análise e visão das inconformidades acerca do nível de serviços.

#### 2.2.3. Termo Aditivo 03

Firmado em 16 de novembro de 2009 e publicado no Diário Oficial de 19/11/2009 teve como objetivo “formalizar a sub-rogação das obrigações contratuais firmadas entre o DER-ES e a RODOSOL, para a AGÊNCIA REGULADORA DE SANEAMENTO BÁSICO E INFRAESTRUTURA VIÁRIA DO ESPÍRITO SANTO – ARSI.”

#### 2.2.4. Termo Aditivo 04

Firmado em 21 de dezembro de 2010, teve os seguintes objetivos: (i) revogar a Cláusula LXXVI - Da Verba de Custeio da Fiscalização, face instituição da TRV pela Lei 477/08; (ii) alterar multiplicadores tarifários das categorias 3 e 5; (iii) alterar periodicidade dos índices a serem aplicados nos reajustes anuais, com ajustes nos itens 2 e 4 da cláusula XIX.

#### 2.2.5. Termo Aditivo 05

Firmado em 26 de janeiro de 2017, cujo objeto é reformular a Cláusula LXXVIII – Da Verba para Aparentamento da Polícia Rodoviária, alterando a redação original dos itens 1, 3, 4 e 5, e incluindo o item 7. Essa reformulação, frise-se, teve a finalidade de adequar o contrato às necessidades atualmente experimentadas pelos usuários e pela Polícia Militar, preservando-se, todavia, a essência desta verba, qual seja, aparelhar as unidades policiais que atuam no âmbito do trecho rodoviário concedido.

#### 2.2.6. Termo Aditivo 06

Firmado em 08 de agosto de 2017 e teve como objeto a inserção no item 5 da Cláusula XVIII, do subitem VII que concede a isenção do pedágio na Praça Praia Sol para os moradores dos bairros Village do Sol e Recanto da Sereia no município de Guarapari/ES.

### 2.3. Histórico dos Reajustes das Tarifas

- Em 2004/2005/2006, a tarifa ficou congelada e, no ano de 2007, por força de aditivo contratual, a tarifa reajustada sofreu redução de 24,24% em contraposição a exclusão e adiamento de obras, supressão da outorga e isenção do Transcol, permanecendo o redutor da tarifa para os anos subsequentes;

- Em 2008/2009, o poder concedente, alegando inconformidades no nível de serviços atuou em duas frentes (i) não homologou os reajustes; (ii) contratou a Fundação Getúlio Vargas – FGV para Avaliação Econômico Financeira do Contrato de Concessão com a Rodosol. Destes fatos resultaram medidas judiciais de ambas as partes que permanecem sob análise do Poder Judiciário (Processos de n.º 024.09.009022-6 e 024.09.010720-2 e Protocolo ARSI nº 5591456011). Considerando que esta questão ainda não se encontra pacificada, os reajustes aplicados a partir de 2010, consideram um multiplicador tarifário, de acordo com fórmula prevista no contrato de concessão, porém expurgados os índices relativos a estes dois exercícios.

- Em julho de 2013, o contrato foi parcialmente suspenso pelo Poder Judiciário, no bojo da Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2). Em função do comando judicial exarado na mencionada ação, a partir de 13 de julho de 2013, a tarifa do pedágio na Ponte foi reduzida para R\$ 0,80 (o que se convencionou denominar “tarifa de manutenção”, mas que, nada obstante a esta terminologia, só pode ser corretamente compreendida mediante acesso à planilha integral elaborada pela ARSI naquela ocasião). Registre-se ainda que, naquela oportunidade, ou seja, 13 de julho de 2013, não houve alteração da metodologia de cálculo da tarifa contratual no pedágio da Praia Sol (a tarifa cobrada nesta praça continuou sendo fixada de acordo com a fórmula paramétrica prevista em contrato). Os cálculos sobre a tarifa encontram-se explicitados no Processo ARSI Nº 63086867.

- Iniciada em 2013, a Auditoria do contrato realizada pelo Tribunal de Contas do ES, processo TCE-ES Nº 5591/2013 teve Relatório Inicial, RA-E 10/2014 datado de abril de 2014 e a Instrução Técnica Conclusiva foi apresentada em 20/01/2015;

- Em 2014, a Resolução ARSI nº 030, suspendeu integralmente a cobrança da tarifa de pedágio na Terceira Ponte a partir de 23/04/2014. Tal suspensão vigorou até 28/12/2014, retornando ao valor de R\$ 0,80. A tarifa da praça Praia Sol, permaneceu sem reajuste em 2014 e 2015, considerando que, desde então, pairava fundada dúvida quanto aos limites daquela pretérita

decisão, consistente em saber se a suspensão do reajuste determinado pelo Juízo alcançava também a praça Praia Sol<sup>1</sup>. Assim, em 2014 e 2015, as tarifas nas duas praças não foram reajustadas.

- Perícia econômico-financeira, realizada de acordo com determinação judicial, cujos resultados foram apresentados ao Juízo da Segunda Vara da Fazenda Pública Estadual em outubro de 2015<sup>2</sup>;

- Em 22 de Janeiro de 2016, o Juiz da 2ª VARA DA FAZENDA PÚBLICA ESTADUAL, MUNICIPAL, REGISTROS PÚBLICOS, MEIO AMBIENTE E SAÚDE manifestou sua decisão no sentido de que se intime a Agência Reguladora para que “indique o valor atual do pedágio a ser cobrado na Terceira Ponte, correspondente à sua manutenção, nos termos da decisão já proferida. Além disso, deverá a ARSI analisar os pleitos da RODOSOL com relação ao valor do pedágio no trecho da Rodovia. Indicado nos autos o referido valor do pedágio da Terceira Ponte, passará a ser este o autorizado para cobrança”. Assim as tarifas a partir de 01 de fevereiro de 2016 foram definidas em R\$ 0,95 (noventa e cinco centavos) na Praça de Pedágio da Ponte e R\$ 8,50 (oito reais e cinquenta centavos) na Praça de Pedágio da Praia Sol.

- Em 16 de setembro de 2016, mediante decisão liminar exarada pelo Juízo da 10ª Vara Cível de Vitória, Comarca da Capital, no bojo da Ação Civil Pública nº 0027736-63.2016.8.0024, a tarifa de pedágio da Praça Praia Sol foi reduzida para R\$ 7,70 (sete reais e setenta centavos), valor este que foi resultante da exclusão dos custos relacionados à “conserva especial” que, até então, eram integrantes da proposta comercial vencedora do certame e da tarifa que vinha sendo calculada pela Agência Reguladora. Em 27 de outubro de 2016, tal decisão foi suspensa pela 3ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo, no bojo do Agravo de Instrumento nº 0029655-87.2016.8.08.0024 interposto pela Concessionária, de modo que a tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol retornou ao valor de R\$ 8,50 a partir de 29/10/2016 e reajustada para 2017 conforme disposições do contrato.

- No tocante à tarifa da Praça de Pedágio da Terceira Ponte, em Decisão datada de 06 de março de 2017, por meio da qual o Douto Juízo da 2ª. Vara da Fazenda Pública Estadual, nos autos da Ação Civil Pública nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2) esclarece que “é desnecessário que a ARSP aguarde, anualmente, autorização judicial para analisar o pedido formulado pela RODOSOL, já que se trata de obrigação prevista em contrato, e nesta parte, não suspenso” e que “(...) a análise deverá obviamente levar em consideração os critérios previstos em contrato para a manutenção do trecho e observar documentação apresentada pela RODOSOL para tanto”. Em

---

<sup>1</sup> Como havia a previsão de aplicação de multa diária de cem mil reais para quem descumprisse aquela decisão, prudentemente, adotou-se, à época, interpretação ortodoxa para negar o reajuste na Praia Sol. Como se verá adiante, porém, essa dúvida incidente sobre aquela decisão não mais subsiste, tendo o Respeitável Juízo determinado à esta Agência que proceda com o reajustamento.

<sup>2</sup> A perícia requisitada pelo Poder Judiciário relata que, a depender da interpretação jurídica encampada pelo juízo da 2ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública Estadual, o Estado pode ter um crédito de R\$ 3.198.572,79 (três milhões, cento e noventa e oito mil, quinhentos e setenta e dois reais e setenta e nove centavos) a valores de 2015 até um débito para com a concessionária de R\$ 62.324.932,58 (sessenta e dois milhões, trezentos e vinte e quatro mil, noventa e novecentos e trinta e dois reais e cinquenta e oito centavos), a valores de 2015.



cumprimento desta decisão judicial, a partir de 20 de março de 2017, a tarifa da Ponte passou para R\$ 1,00 (um real).

- Em 14 de novembro de 2017, mediante decisão proferida pelo Juízo da 2ª Vara da Fazenda Pública Estadual, Municipal, Registros Públicos, Meio Ambiente e Saúde de Vitória/ES – Comarca da Capital (Processo Nº 1147553-37.1998.8.08.0024 (024.98.019331-2), foi necessário observar os parâmetros contidos na citada decisão que assim podem ser sintetizados:

- a. Indeferimento da solicitação do Ministério Público Estadual que postulava por um recálculo da tarifa da Terceira Ponte, sob alegação de que o cálculo realizado pela Agência não se utilizou apenas do critério de manutenção;
- b. Deferimento da solicitação formulada pela Rodosol, devendo ser atualizados os valores de Desapropriação tanto na tarifa da Terceira Ponte quanto na tarifa da Praia Sol naquilo que ultrapassa a verba inicialmente prevista no contrato de concessão;
- c. Indeferimento da solicitação do Ministério Público Estadual, consistente na exclusão da rubrica Conserva Especial na tarifa da Ponte alegando que a mesma se trata de investimento e não de manutenção.
- d. Deferimento da solicitação do Ministério Público Estadual, visando a exclusão da dívida da ORL do cálculo da Tarifa da Terceira Ponte e o esclarecimento se os “custos de administração, operação e conservação” se referem, de fato, apenas ao trecho da Terceira Ponte;
- e. Indeferimento da solicitação formulada pela Rodosol, no sentido de “modular” as suas obrigações contratuais enquanto perdurar a suspensão parcial da tarifa cobrada na Terceira Ponte;
- f. Determinação para que a ARSP se manifeste tecnicamente sobre o pleito da Rodosol que almeja que o redutor tarifário de 24,24% não seja mais aplicado na tarifa da Terceira Ponte.

O reajuste no exercício de 2018 observou também um conjunto de eventos constatados nas fiscalizações executadas pela ARSP e nas decisões judiciais vigentes, notadamente a recente decisão, de 14 de novembro de 2017, conforme detalhado na Nota Técnica ARSP/ASTET Nº 008/2018 e outros eventos a saber: ajustes decorrentes de alterações tributárias; atrasos de reajustes; receitas alternativas; verbas remanescentes; ajuste nos valores de investimentos da Conserva Especial.

### **3. O Reajuste para 2019**

---

#### **3.1. A solicitação da concessionária**

Em 31/10/2018 a Concessionária encaminhou Ofício CT/DIR/PRES/1666/2018, onde então apresenta a solicitação de reajuste das tarifas básicas das praças de pedágio da Terceira Ponte e Praia Sol para 2019 de acordo com as seguintes premissas:

- Utilização da base de dados de índices da FGV – Fundação Getúlio Vargas do período;

- Inclusão dos índices de reajuste de 2008 e 2009, nada obstante a existência de ações judiciais em curso que têm por objeto esta questão;
- Disposições contratuais e dos aditivos firmados; e,
- Arredondamentos conforme disposições da Cláusula XVIII.

Assim, observadas as orientações acima, a tarifa da Ponte passaria, segundo pleito formulado pela Concessionária, para R\$ 2,82 (dois reais e oitenta e dois centavos) e da Praia Sol para R\$ 11,10 (onze reais, e dez centavos), que arredondados segundo regra contratual<sup>3</sup>, passariam a R\$ 2,80 e R\$ 11,10 respectivamente.

	PONTE	PRAIA SOL
TB - Tarifa Básica	0,94	2,80
TB + ISS + TRV - Redutor	0,76	2,98
Multiplicador	3,728512	3,728512
TB Reajustada	2,82	11,10
Tarifa Aplicável	5,65	11,10

Dado a cobrança unidirecional na Terceira Ponte, conforme estabelecido na Resolução ARSP Nº 023/2018, de 15/10/2018, e de acordo com a concessionária, a tarifa unidirecional fica em R\$ 5,648 (cinco reais, seiscentos e quarenta e oito centavos).

Ainda de acordo com pleito da Concessionária, em cumprimento de decisão exarada na Ação Civil Pública nº 024.980.193.312 em meados de 2013, que determinou que o valor da tarifa da Terceira Ponte não deveria contemplar, por ora, os valores referentes aos investimentos realizados no trecho rodoviário concedido (Rodovia do Sol, propriamente dita), o valor a ser aplicado a título de pedágio da Terceira Ponte seria, segundo entende a Concessionária, de R\$ 2,119 (dois reais, cento e dezenove centavos), sendo aqui também proposto um arredondamento para R\$ 2,12 (dois reais e doze centavos).

	PONTE
(=) TB Ponte em 2018	2,000
Varição do Período	1,0597
Tarifa Calculada	2,1194
Ajuste - Eventos Contratuais	-
<b>(=) TB Reajustada e Ajustes Eventos</b>	<b>2,12</b>

<sup>3</sup> Clausula XVIII

(...)

Item 2. Para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, o DER/ES e a CONCESSIONÁRIA, de comum acordo, poderão arredondar os valores das TARIFAS DE PEDÁGIO.

Item 3. Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais, não arredondados; todavia, na hipótese do arredondamento, as diferenças poderão ser compensadas pelos seguintes procedimentos:

- a) Compensação entre os valores das tarifas das diferentes categorias, objetivando sempre o arredondamento mais adequado (para mais ou para menos)
- b) Compensação entre os valores das tarifas nas diferentes praças, quando aplicável.

(...)

### 3.2. A Análise da ARSP

A análise procedida obedeceu aos seguintes parâmetros:

- Utilização da cesta de índices constantes no Contrato de Concessão e disponível no Portal IBRE-FGV – Fundação Getúlio Vargas do período de agosto/98 a dezembro/10, convertidos para nova base (Dez/2000=100), conforme recomendado pela Auditoria Geral do Estado (atualmente designada como Secretaria de Estado de Controle e Transparência- SECONT), sendo o multiplicador calculado com expurgo dos índices de reajuste aplicáveis aos exercícios de 2008 e 2009, tendo em vista a existência de ações judiciais ainda em trâmite e que tem por objeto a discussão sobre a exigibilidade ou não do reajuste relativo a este período (2008 e 2009);
- Disposições contratuais e dos aditivos firmados;
- Arredondamentos conforme disposições da Cláusula XVIII.

De antemão, destacamos que a aplicação do reajustamento para o ano de 2019 seguindo as regras e índices contratuais apresentados no Anexo I desta Nota Técnica correspondem a uma variação anual de 5,98%.

A variação individual de cada índice que compõe a cesta adotada no contrato teve as seguintes variações neste mesmo período (agosto/2017 a agosto/2018):

INDICES		
Índice de Terraplenagem - Obras Rodoviárias	IT	6,57%
Índice de Pavimentação - Obras Rodoviárias	IP	6,55%
Índice de Obras de Artes Especiais - Obras Rodoviárias	IOAE	9,13%
Índice Nacional do Custo da Construção	INCC	3,75%
Índice de Serviços de Consultoria - Obras Rodoviárias	IC	3,08%
Índice Geral de Preços de Mercado	IGP-M	8,89%

Destacamos a seguir a fórmula paramétrica disciplinada na Cláusula XIX.

*Cláusula XIX – Do Reajuste da Tarifa Básica*

*“1. O valor da Tarifa Básica de cada Praça será reajustado anualmente, sem prejuízo do disposto no caput e no § 5º do art. 28 e no § 1º do art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.”*

*(....)*

*4. Os valores das tarifas básicas de cada praça de pedágio deverão ser reajustados, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:*

$$TBR = TB \times \{ [0,10 \times (IT_i - IT_o)/IT_o] + [0,20 \times (IP_i - IP_o)/IP_o] + [0,20 \times (IOAE_i - IOAE_o)/IOAE_o] + [0,10 \times (INCC_i - INCC_o)/INCC_o] + [0,30 \times (IC_i - IC_o)/IC_o] + [0,10 \times (IGP-M_i - IGP-M_o)/IGP-M_o] \} + 1$$

*Onde:*

*TBR – é o valor da Tarifa Básica reajustada;*

*TB – é o valor da Tarifa Básica de Pedágio referente à data base de referência da Proposta Comercial, ou seja, agosto de 1998;*

*IT – Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias*

*IP – Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias*

*IOAE – Índice de Obras de Arte Especiais para Obras*

*INCC – Índice Nacional do Custo da Construção*

*IC - Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias*

*IGP-M - Índice Geral de Preços*

*Com pesos de 0,10; 0,20; 0,20; 0,10; 0,30 e 0,10, parâmetros cuja soma é igual a 1 (um), e índices “o” e “i” correspondem ao segundo mês anterior à data base de referência e segundo mês anterior à data do reajuste, respectivamente.*

Ainda em 2018, conforme Nota Técnica ARSP/DC/ASTET Nº 008/2017 uma série de eventos foram observados para fins atualização das tarifas do pedágio naquele ano.

Neste exercício (2019), além da aplicação da fórmula paramétrica apresentada acima, e, conforme Cláusula XIX do contrato, também foram ainda realizados novos ajustes (citados na sequência), decorrentes das fiscalizações realizadas e suas conclusões, bem como decisões judiciais, observando o equilíbrio entre os encargos e receitas da concessão (Cláusula XIV) e as disposições da Cláusula XVI – Do Serviço Adequado e Cláusula XVII – Da Qualidade das Obras e Serviços, a saber:

- Ajustes nos custos com desapropriação ocorridos até o final de 2018.
- Análise do impacto decorrente da adoção de cobrança unidirecional na Terceira Ponte (sistema de arrecadação do pedágio).
- Ajustes nos prazos de execução dos Painéis de Mensagens Variáveis (PMVs).

Do conjunto de documentos que conformam o contrato de concessão, a proposta comercial, resume a modelagem econômico-financeira, ou seja, o estudo de viabilidade contendo uma avaliação das receitas e despesas projetadas, decorrente do objeto da concessão, e modela um fluxo de caixa do empreendimento/projeto. A demanda define as receitas, ficando as despesas vinculadas aos investimentos e à operação.

Avaliam-se tais custos e benefícios dentro de um fluxo de caixa observando-se a diferença entre eles. Matematicamente, a taxa que zerar o valor presente (em que se anulam mutuamente os encargos com os retornos) deste fluxo de caixa, é a taxa interna de retorno (TIR) do projeto e reflete a rentabilidade esperada.

Durante a execução contratual podem ocorrer situações e fatos que afetam a relação fixada entre encargos e retornos, ensejando ajustes que visem à manutenção da TIR original.

Tais situações, usualmente denominadas eventos ou ocorrências, devem ser mapeadas, avaliadas se, de fato, houve modificação nos encargos e retornos, e quantificadas para fins de avaliação comparativa entre as condições pactuadas e as condições atuais.

Em trabalhos anteriores acerca da concessão, a Fundação Getúlio Vargas<sup>4</sup>, firmou entendimento, a partir de registros técnicos e legais, que o equilíbrio contratual se dá com a manutenção da TIR pactuada quando da assinatura do contrato de concessão.

Assim expõe a FGV:

(...)

*"o equilíbrio econômico-financeiro de um contrato de concessão está relacionado à manutenção de sua Taxa Interna de Retorno (TIR) ao longo da concessão. A TIR representa a rentabilidade média anual dos investimentos realizados, correspondendo à taxa de desconto que torna o Valor Presente (VPL) do fluxo de caixa futuro do projeto igual zero" (fl.14).*

(...)

*"É importante lembrar ainda que, no caso de concessão de rodovias, normalmente, a proposta financeira da concessionária vencedora apresenta duas TIR's: uma do projeto, relacionada ao fluxo de caixa do projeto sem financiamentos, e outra do acionista, relacionada ao fluxo de caixa do acionista, que leva em consideração os financiamentos obtidos para a execução dos investimentos previstos.*

*"O principal elemento a ser considerado no cálculo do desequilíbrio econômico financeiro de contratos de concessão é a TIR do projeto."*

Ainda sobre a metodologia para análise do equilíbrio contratual, a Fundação Getúlio Vargas apresenta um conjunto de considerações, no relatório referenciado:

(...)

*"Assim, entende-se que a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em análise deve ser realizada comparando-se as previsões firmadas entre as partes na Proposta Comercial do Contrato de Concessão (e em seus Termos Aditivos) com os efeitos dos eventos extraordinários ocorridos no período sobre estas previsões.*

*"Ou seja, a análise dos eventos ocorridos no período que se qualifiquem para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deve ser considerada tomando-se por base os parâmetros de tráfego, custos e investimentos previstos originalmente".*

Ainda dos estudos da Fundação Getúlio Vargas, orientadores dos estudos elaborados pela Agência até então destacamos:

(...)

*Analisando o contrato de concessão da RODOSOL e da legislação que rege as concessões rodoviárias no país sobressaem-se dois elementos que devem ser levados em consideração para a definição dos procedimentos metodológicos mais adequados para a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato: o primeiro deles é que o risco de tráfego é um risco assumido exclusivamente pela Empresa Concessionária e, portanto, não pode ser transferido aos usuários*

*da rodovia por meio de revisões tarifárias a fim de se reequilibrar econômica e financeiramente o Contrato de Concessão. O segundo é que não existe uma previsão explícita sobre compartilhamento de ganhos de produtividade e gestão com os usuários da rodovia, como ocorre, por exemplo, no setor de energia elétrica no Brasil.*

*Assim, entende-se que a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em análise deve ser realizada comparando-se as previsões firmadas entre as partes*

---

<sup>4</sup> Fundação Getúlio Vargas. Avaliação Econômico Financeira do Contrato de Concessão do Sistema Rodovia do Sol - Produto II - Relatório Técnico I - 2008 - fls. 12 a 27.

*na Proposta Comercial do Contrato de Concessão (e em seus Termos Aditivos) com os efeitos dos eventos extraordinários ocorridos no período sobre estas previsões.*

*Ou seja, a análise dos eventos ocorridos no período que se qualifiquem para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro deve ser considerada tomando-se por base os parâmetros de tráfego, custos e investimentos previstos originalmente.*

*Isso significa rejeitar totalmente o procedimento de avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão efetuado simplesmente a partir da substituição dos dados de projeto previstos pelos balancetes contábeis e demonstrativos financeiros que retratam a realidade ocorrida no período.*

*A adoção desse procedimento de substituição implicaria incluir os riscos assumidos pela Concessionária na avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A simples comparação das receitas tarifárias (que incluem risco de tráfego) e custos de investimentos e de operação (que incluem riscos de gestão) efetivamente ocorridos com os previstos na Proposta Comercial significaria a transferência desses riscos aos usuários da rodovia.*

*Uma exceção a essa regra diz respeito às variações anuais das receitas alternativas. Ou seja, a utilização de dados contábeis somente é válida na recomposição do equilíbrio econômico financeiro referente às variações anuais dessas receitas, quando se deve calcular a diferença entre o que foi previsto originalmente e o que foi efetivamente realizado, conforme estabelecido na Cláusula XX, item 4, alínea “g” do Contrato de Concessão: “Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á nos seguintes casos: quando a CONCESSIONÁRIA auferir receita alternativa, complementar ou acessória à concessão, nas condições estabelecidas neste CONTRATO”.*

Isto posto, os ajustes ora realizados observam:

- II. Conceituação e metodologia estabelecida pela FGV;
- III. O contrato, seus aditivos e proposta comercial;
- IV. A identificação e quantificação dos ajustes necessários e decorrentes da cobrança unidirecional na praça de pedágio da Terceira Ponte e suas implicações nas despesas com sistema de arrecadação, ajustes nos custos com a conserva especial adotada em 2018 e 2019, ajustes nos custos com desapropriação ocorridos em 2018 e ajustes nas datas de execução dos painéis de mensagens variáveis.
- V. O impacto de tais eventos no fluxo de caixa e preservação da TIR do projeto quando da contratação, de 16,80%, que resulta num Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa do projeto igual a zero.

Os eventos considerados foram mapeados pela Agência e serão considerados para o cálculo da tarifa da Praia Sol (exceção da exclusão da ORL por determinação judicial retirado da tarifa da Ponte).

Quanto à tarifa da Ponte, foi mantida a metodologia definida em 2013, porém com ajustes determinados pelo juízo em 2017, que são a retirada do valor do pagamento da ORL e a inclusão

das desapropriações. Além disso foi incluído, na tarifa da Ponte, o valor das receitas alternativas na planilha e ajustes na conserva especial com a finalidade de garantir a modicidade tarifária.

Além do reajustamento previsto contratualmente, os seguintes eventos são comuns às duas praças de pedágio.

a. Plano de Investimentos – Conserva Especial

Conforme registrado na Nota Técnica ARSP/DC/ASTET N° 008/2017 foi constatado o não atendimento aos parâmetros do PER relativamente à conserva especial. O valor que reflete os serviços não realizados no tempo estabelecido em contrato foi mapeado, deduzidos nos anos de 2006 a 2017 e inserido no Fluxo de Caixa do projeto nos anos de 2018 e 2019, no montante de R\$ 10,8 milhões a preços de 1998.

b. Plano de Investimentos – Desapropriações.

O contrato 01/98, a respeito das desapropriações, assim estabelece:

***“Cláusula LXXVII -Da Verba para Custeio de Desapropriação***

*A CONCESSIONÁRIA deverá dispor de uma verba no valor de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), destinada a indenizar, no curso da concessão, as desapropriações, instituição de servidões administrativas ou limitações administrativas ao direito de propriedade, necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da concessão. Na eventualidade desta verba ser ultrapassada, levando a CONCESSIONÁRIA a desembolsar valores superiores ao acima estimado, a diferença será ressarcida à mesma, via ajuste nas tarifas de pedágio, para que seja mantido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.”*

De acordo com a Nota Técnica ARSP/DC/ASTET N° 008/2017, em seara judicial, o Respeitável Juízo determinou à ARSP que incluía os custos de desapropriação no cálculo das tarifas de pedágio vigentes a partir de 2018, senão vejamos:

*“Diante do exposto, **modifico** a decisão proferida em julho/2013 para permitir que a ARSP/ES calcule o valor da tarifa da Terceira Ponte levando em consideração a obrigação contratual prevista na cláusula LXXVII do contrato de concessão 01/98, quais sejam, de indenizar as desapropriações, servidões administrativas ou limitações administrativa do direito de propriedade, no que ultrapasse o valor fixado no contrato.”*

Assim, após análise das informações apresentadas pela concessionária foram ajustados os encargos com desapropriação incorridos ao longo do contrato, até 2018, naquilo que ultrapassou a verba inicialmente prevista (cinco milhões de reais, a valores de 1998), tanto na tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol quanto na Tarifa de Manutenção da Ponte.

c. Plano de Investimentos – Painéis de Mensagens Variáveis

De acordo com o PER – Plano de Exploração da Rodovia, consta definido a obrigação de instalação de Painéis de Mensagens Variáveis em 18 meses após início do contrato, cujos padrões e especificações são ali definidos:

*1.4. SERVIÇOS CORRESPONDENTES À AMPLIAÇÃO*

*(...)*

*1.4.3. PADRÕES E ESPECIFICAÇÕES*

*(...)*

*i.2. Painéis de Mensagens e Sinais Variáveis*

*Deverão ser implantados no mínimo 4 (quatro) Painéis Eletrônicos para Mensagens Variáveis nos principais entroncamentos, início e término do trecho concedido, em bandeiras e/ou pórticos, com a finalidade de informar ao usuário sobre quaisquer ocorrências no trânsito ou de interesse comum. Esses equipamentos deverão ser implantados num prazo de 18 (dezoito) meses contados a partir do início da CONCESSÃO. O Sistema de Painéis de Mensagens e Sinais Variáveis tem por finalidade transmitir de forma clara e sucinta, informações e orientações aos motoristas que trafegam pela rodovia. As mensagens a serem veiculadas pelos painéis poderão ser de três tipos a saber:*

- Mensagens Institucionais: visam fornecer informações de interesse do PODER CONCEDENTE ou da CONCESSIONÁRIA, a respeito de melhorias implantadas, objetivos alcançados e metas a serem atingidas na operação, conservação e ampliação do Sistema;*
- Mensagens Orientativas: objetivam alterar o comportamento dos usuários enquanto na rodovia ou ainda orientar os usuários quanto as ações a serem adotadas em determinados locais sinalizados da rodovia;*
- Mensagens de Advertência: tem por objetivo alertar os usuários da rodovia sobre condições adversas de trânsito em determinados locais.*

*As mensagens serão veiculadas a partir do Centro de Controle Operacional, que terá controle sobre todos os painéis fixos instalados no Sistema.*

*O Painel de Mensagem Variável deve ser, preferencialmente, do tipo modular permitindo sua ampliação em função das necessidades operacionais. Deverá atender as seguintes condições mínimas:*

- Ser perfeitamente visível a uma distância mínima de 200 metros com tempos limpos, secos e com sol a pino;*
- O índice de luminosidade do painel deverá ser ajustado em função da luminosidade ambiente;*
- Apresentar um mínimo de duas linhas para mensagens, sendo que algumas mensagens poderão ser compostas em linha única, com o dobro da caixa do caractere;*
- Caracter com caixa mínima de 45 centímetros de altura;*
- O painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no Código Nacional de Trânsito. Para isso o painel deve apresentar um mínimo de três cores (verde, Vermelho e âmbar);*
- Cada linha deverá apresentar um mínimo de 15 caracteres;*
- Apresentar modos de apresentação fixo, piscante, seqüencial, brilhante, "rollup" e "roll down".*

Ainda, em Relatório de Fiscalização RF/DS/GIV/ESP/002/2018 é destacada as diretrizes do PER no que tange à Conservação e Manutenção do Sistema de Controle e Automação:

*"1.3. SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO/MANUTENÇÃO*

*(...)*

*b) Descrição dos Serviços*

*(...)*

*b.1) Programas de conservação/Manutenção*

*(...)*



8.5) painéis de mensagens e sinais variáveis.

(...)

b.2) Descrição dos Programas de conservação/manutenção

(...)

8) Sistema de Controle e Automação

Será prevista ainda a conservação/manutenção do sistema de telemetria, sistemas de registro I controle de tráfego e a conservação de painéis de mensagens e sinais variáveis.

(...)

c) Padrões e Especificações

(...)

Todos os sistemas de controle devem apresentar 98% de operacionalidade. Para isso a concessionária deve contar com reserva de equipamentos ou partes vitais dos sistemas para substituição imediata. Deverá também existir equipe técnica em sistema de plantão 24 horas para proceder à imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.”

Neste relatório e demais registros do processo, o Termo de Notificação TN/DS/GIV/ESP Nº 01/2018 destaca as seguintes constatações e não conformidades:

“1) Manter Painel de Mensagem Variável, próximo ao KM 01 – Sul, com padrões e especificações inferiores às condições mínimas previstas no Programa de Exploração de Rodovias;

2) Manter Painel de Mensagem Variável, próximo ao KM 03 – Norte, com padrões e especificações inferiores às condições mínimas previstas no Programa de Exploração de Rodovias;

3) Ausência de Painéis de Mensagem Variáveis em pórtico próximo ao KM 12 – Sul;

4) Ausência de Painéis de Mensagem Variáveis em pórtico próximo ao KM 37 – Norte.”

O não atendimento aos parâmetros e prazos estabelecidos no PER, apontados pelas fiscalizações realizadas, representa serviços não realizados no tempo e especificações estabelecidas. Assim os valores previstos foram glosados conforme mapeamento apresentado na sequência e inserido no exercício de 2019.

Painel de Mensagens Variáveis - Nº de Painéis ----->	4				
	Características PER	PMV 1	PMV 2	PMV 3	PMV 4
1	Visibilidade:200 m	C	C	N/C em 2009	N/C em 2009
2	Ajustes de Visibilidade	C	C	N/C em 2009	N/C em 2009
3	Caixa de caractere: 45 cm	N/C	N/C	N/C	N/C
4	Tres cores: verde, vermelho e âmbar	N/C	N/C	N/C	N/C
5	Linha; 15 caractere	C	C	N/C em 2009	N/C em 2009
6	Modos: Fixo, piscante. Sequencial, brilhante, roll on e roll down	C	C	N/C em 2009	N/C em 2009

C – Conforme

NC – Não Conforme

Dado as especificações elencadas acima, conclui-se pelo atendimento de 67% dos requisitos do PER para os painéis instalados na Terceira Ponte. Assim, os ajustes foram procedidos com deslocamento dos custos, parciais, de 2000 para 2019.

Para os painéis instalados na rodovia entre 2000 e 2009, estes apresentavam os mesmos percentuais de conformidade da Terceira Ponte, sendo realizado ajuste parcial deste período de

67%. Após este período foi ajustado o valor integral dos 2 painéis, com o deslocamento do custo do ano de 2009 para 2019.

Tais ajustes foram realizados no item 1.1. do Plano de Investimento, Duplicação ES-060 - Trecho Rodovia Darly Santos – Setiba.

Os valores apurados, no montante de R\$ 32,2 mil (a preços de 1998) para cada painel, decorrem de orçamentos realizados em 2018 para a implantação dos 4 painéis após fiscalizações e iniciativas para solucionar a pendência citada segundo especificações requeridas pelo PER.

Deve-se registrar que a instalação dos referidos painéis, previstos para 18 meses após início da concessão, é anterior a medidas judiciais que resultaram em redução de tarifas (Praça de Pedágio da Terceira Ponte), ocorrida em 2013. Desta forma, tal ajuste será também realizado para a Terceira Ponte.

#### d. Cobrança Unidirecional – Encargos x Receitas

Em 2018, estudos realizados em parceria com a Secretaria de Transportes e Obras Públicas-SETOP identificaram possibilidades de melhoria na mobilidade urbana caso não houvesse interrupção do fluxo de veículos nas cabines de pagamento do pedágio na praça da Terceira Ponte. Neste sentido, a Resolução ARSP Nº 019, de 14 de junho de 2018, estabeleceu a cobrança unidirecional (sentido norte) na mencionada praça em caráter temporário por 30 dias. Definiu-se também o monitoramento do fluxo de veículos, custos e receitas decorrentes de tal medida, face equilíbrio entre os encargos e receitas da concessão. Após, a RESOLUÇÃO ARSP Nº 021, de 17 de julho de 2018, prorrogou a vigência da cobrança unidirecional por mais 90 dias.

Em 15 outubro de 2018 a Resolução ARSP Nº 023 definiu a permanência da cobrança unidirecional dadas as condições de melhoria na mobilidade urbana no período, mantendo as mesmas orientações da Resolução anterior quanto ao monitoramento do tráfego, receitas e custos.

O monitoramento dos resultados quanto a fluxo de veículos, alterações de encargos e receitas requer uma amostra maior de dados a fim de não comprometer resultados e análises conclusivas. Portanto este tema será avaliado em momento oportuno, em reajustes anuais ou de revisão do contrato e análise de seu equilíbrio econômico financeiro.

No entanto, há na proposta comercial encargos definidos como custos de administração, operação e conservação e referem-se à: (i) mão de obra, aí inserida toda a estrutura de operação das praças de pedágio e da administração da concessionária, do sistema de atendimento ao usuário, do controle operacional, inspeção de pistas e faixas de domínio; (ii) materiais e serviços, como materiais de escritório, manutenção das instalações administrativas e encargos decorrentes, segurança do trabalho, vigilância, aluguéis, transportes e conservação de rotina.

De acordo com a “Proposta de Metodologia de Execução” (vol. 2 – item 4.2.3.1), anexo ao Contrato, “para operação das praças de pedágio, cada uma contará com equipe formada pelos seguintes profissionais: supervisores de pedágio, controladores de arrecadação, controladores de praça, arrecadadores, auxiliares de pista, auxiliares de arrecadação.

Os supervisores de pedágio representam a concessionária em todas as ocorrências das praças de pedágio respondendo pelo desempenho operacional, o controle e funcionamento dos equipamentos das praças. São também responsáveis pela orientação e coordenação dos serviços atinentes à operação da praça de pedágio e trabalharão em conjunto com os controladores de praça e de arrecadação.

Os controladores de arrecadação são responsáveis pela arrecadação, desde a elaboração da escala de arrecadadores até o encaminhamento dos valores aos bancos depositários. Substituem os supervisores em suas ausências. Haverá um controlador permanente de plantão na praça de pedágio, em turnos de 6 horas de duração em escala de 6 x 2, descansando 2 dias para cada 6 dias trabalhados.

Os controladores de praça são responsáveis pelo acompanhamento da abertura, operação e fechamento das pistas de arrecadação e de “by pass” além de orientar os auxiliares de pistas quanto ao direcionamento do tráfego. Em cada praça haverá um controlador cumprindo turno de 8 horas de duração.

Os arrecadadores são os responsáveis pelo trabalho de arrecadação, mantendo contato direto com os usuários quando de sua passagem pelas cabinas. São os responsáveis pelas quantias arrecadadas até sua escrituração e deposição no cofre forte. Trabalharão em turno de 6 horas, devendo ser em número suficiente para permitir o funcionamento das cabines durante o período de 24 horas seguidas. Considerando-se que raramente, e em apenas em situações altamente previsíveis, os picos de tráfego ultrapassam 24 horas contínuas, a condição acima estará atendida programando-se o número de arrecadadores por praça igual a 4 vezes o número de cabines disponíveis para arrecadação manual, incluindo aí cabines destinadas à arrecadação pelo sistema semi-automático.

Os auxiliares de pista serão os responsáveis pela abertura e pelo fechamento das pistas de arrecadação e pela orientação dos veículos na praça, inclusive quanto à passagem de veículos autorizados pelas pistas de “by pass”. Serão mantidos em cada turno, dois auxiliares de pista em serviço. Cumprirão revezamento de 6 horas de duração, em escalas de 6 x 2, ou seja, 2 dias de descanso para cada 6 dias trabalhados.

Diante das previsões acima, no presente estudo foram ajustados os encargos do sistema de arrecadação no tocante ao quantitativo de arrecadadores, considerando que as demais atividades, observado dimensionamento inicial, permanecem sendo prestadas nas duas praças independentemente da modalidade de cobrança (unidirecional ou bidirecional).

Isto posto, a partir de 2019, e enquanto perdurar a cobrança unidirecional, está sendo glosado valores decorrentes dos encargos com arrecadadores, decorrente da redução de 5 de cabines de arrecadação num universo de 22 originalmente prevista, e proporcionalmente a estes quantitativos.

Ademais, foram considerados investimentos autorizados pela Agência para a contratação de estudos envolvendo os seguintes projetos: (i) elaboração de projeto executivo em estruturas metálicas referente à modificação dos guarda-rodas da Terceira Ponte na região de Vila Velha, (ii) estudos de viabilidade de cobrança unidirecional e monitoramento da implantação na Terceira Ponte, e, (iii) estudo de tráfego no trecho compreendido entre os municípios de Vitória e Vila Velha, abrangendo os acessos e saídas da Terceira Ponte. Os valores dos estudos e projetos então elaborados estão sendo levados a reequilíbrio contratual

Face aos eventos descritos nesta seção, para equilíbrio do modelo e visando a modicidade das tarifas em benefício dos usuários, tal movimentação financeira e apropriação de tais valores pela sociedade, resultaram em uma redução da tarifa, que será aplicada anualmente nos anos subsequentes sempre nos períodos de reajustamento. A Tabela 1 apresenta os ajustes a serem aplicadas a partir de 2020, decorrentes dos eventos realizados associados ao reajuste anual das tarifas de pedágio conforme preconiza o contrato, atualizando, assim, a Tabela 1 apresentada anteriormente na Nota Técnica ARSP/DC/ASTET Nº 008/2017.

**Tabela 1 - Ajustes na Tarifa**

2019	2020	2021	2022	2023
5,83%	8,50%	11,09%	13,62%	16,07%

Feitos esses apontamentos, seguem as planilhas de cálculo da tarifa para 2019.

A Tabela 2 apresenta o QD5 da proposta comercial referente ao Plano de Investimentos e o QD14 da proposta comercial referente ao Fluxo de Caixa do Projeto, com os resultados decorrentes dos ajustes realizados para atualização da tarifa de pedágio da Praia Sol.

**Tabela 2 - Plano de Investimentos (QD5) e Fluxo de Caixa (QD14)**  
**PRAIA SOL**

PLANO DE INVESTIMENTOS (QD5)

ITEM	DESCRIÇÃO	(R\$ x 1.000)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		(1998)	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1.0	<b>OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RECUPERAÇÃO</b>	<b>136.830</b>	<b>8.905</b>	<b>35.646</b>	<b>13.004</b>	<b>16.537</b>	<b>3.652</b>	<b>387</b>	<b>2.830</b>	<b>2.284</b>	<b>3.049</b>	<b>2.847</b>	<b>1.870</b>	<b>1.768</b>	<b>2.471</b>	<b>1.082</b>	<b>2.496</b>	<b>2.582</b>	<b>1.851</b>	<b>686</b>	<b>759</b>	<b>6.535</b>	<b>7.987</b>	<b>3.683</b>	<b>5.021</b>	<b>4.768</b>	<b>4.130</b>
1.1	Duplicação ES-060 - Trecho Rodovia Dary Santos - Seliba	34.158	4.441	29.291	383	-	-	-	-	-	-	-	(43)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86	-	-	-	-
1.2	Duplicação ES-060 - Trecho Graçaí - Meape	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	Duplicação da Ponte sobre Rio Jucú	3.072	1.140	1.932	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.4	Implantação do Complexo da Praça de Pedágio na Rodovia do Sol	1.558	-	1.558	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	Contorno de Guarapari - Trecho Seliba - Praia de Graçaí ( OAE / OAC / Terraplenagem completa e Pav. Da 1a. Pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5 Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Seliba - Rod Jones dos Santos Neves - Rodovia Duplicada	18.806	-	-	12.295	6.510	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6	Contorno Guarapari - Trecho Seliba - Praia de Graçaí (OAE / OAC e Pavimentação da 2a. pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6 Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Rod Jones dos Santos Neves - Meape - Rodovia Duplicada	12.161	-	-	-	9.062	3.099	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	Interligação Av. Carlos Lindemberg - Terceira Ponte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	Recuperação e Modernização da Terceira Ponte	26.275	3.325	2.865	326	964	553	387	1.904	1.013	1.027	803	957	1.007	1.643	595	1.524	1.123	1.102	600	699	598	1.197	658	430	430	543
1.9	Conservação Especial	40.801	-	-	-	-	-	926	1.270	2.022	2.045	955	760	828	486	972	1.459	750	86	59	5.937	6.705	3.025	4.591	4.338	3.587	
2.0	<b>DESAPROPRIAÇÕES</b>	<b>12.814</b>	<b>-</b>	<b>1.041</b>	<b>998</b>	<b>1.833</b>	<b>64</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>104</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>72</b>	<b>530</b>	<b>223</b>	<b>692</b>	<b>51</b>	<b>11</b>	<b>53</b>	<b>4.761</b>	<b>2.261</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
2.1	Desapropriações	12.814	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	2.261	-	-	-	-	-
3.0	<b>INFRAESTRUTURA PARA SERVIÇOS DE OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO</b>	<b>5.666</b>	<b>-</b>	<b>4.029</b>	<b>1.100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>127</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>54</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
3.1	Sistema de Arrecadação	1.932	-	832	1.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Posto Geral de Fiscalização	1.042	-	1.042	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Sistema de Pesagem Móvel	513	-	513	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	Sistema de Controle de Velocidade	192	-	192	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	Sistema de Atendimento ao Usuário	1.230	-	693	-	-	-	-	127	32	-	54	54	-	54	27	-	27	54	-	54	27	-	27	-	-	-
3.6	Sistema de Monitoração e Controle de Tráfego	568	-	568	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.7	Centro de Controle Operacional / Sistema de Telecomunicação	189	-	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Equipamentos e Veículos da Administração	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.0	<b>Condicionantes Ambientais - Investimentos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
5.0	Projetos	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	-	-	-	-
6.0	Novos Investimentos para a melhoria da Fluidez do Tráfego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>155.345</b>	<b>8.905</b>	<b>40.716</b>	<b>15.103</b>	<b>18.370</b>	<b>3.715</b>	<b>407</b>	<b>2.968</b>	<b>2.347</b>	<b>3.153</b>	<b>2.942</b>	<b>1.938</b>	<b>1.840</b>	<b>3.055</b>	<b>1.332</b>	<b>3.187</b>	<b>2.660</b>	<b>1.917</b>	<b>740</b>	<b>5.574</b>	<b>8.858</b>	<b>7.987</b>	<b>3.710</b>	<b>5.021</b>	<b>4.768</b>	<b>4.130</b>

FLUXO DE CAIXA DO EMPREENDIMENTO - (QD14) SEM FINANCIAMENTO

	(R\$ x 1.000)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
	(1998)	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25		
<b>1</b>	<b>ENTRADA DE CAIXA</b>																											
1.1	Receita Tarifária	810.225	15.543	21.352	27.581	28.651	30.080	31.252	32.254	33.334	29.496	30.513	31.315	32.191	33.051	33.976	34.693	35.487	36.256	37.009	37.746	38.460	36.876	36.553	36.000	35.524	35.035	
1.2	Receitas Acessórias	4.140	-	-	-	145	147	196	194	112	149	160	164	207	232	146	194	182	180	247	247	247	247	247	247	247	247	
	Redução/Acréscimos de Receita	(23.462)	-	(61)	(254)	(61)	(68)	(1.999)	(3.690)	(5.269)	(516)	(591)	(719)	(707)	(704)	(690)	(699)	(709)	(719)	(728)	(736)	(743)	(750)	(758)	(760)	(764)	(767)	
	<b>TOTAL DAS ENTRADAS</b>	<b>790.902</b>	<b>15.543</b>	<b>21.291</b>	<b>27.326</b>	<b>28.590</b>	<b>30.157</b>	<b>29.399</b>	<b>28.761</b>	<b>28.259</b>	<b>29.091</b>	<b>30.071</b>	<b>30.756</b>	<b>31.648</b>	<b>32.554</b>	<b>33.318</b>	<b>34.140</b>	<b>34.971</b>	<b>35.718</b>	<b>36.461</b>	<b>37.257</b>	<b>37.964</b>	<b>36.373</b>	<b>36.043</b>	<b>35.487</b>	<b>35.007</b>	<b>34.515</b>	
<b>2</b>	<b>SAÍDA DE CAIXA</b>																											
2.1	Custb Administração / Operação e Conservação	186.638	5.596	6.153	7.653	7.807	7.807	7.726	7.607	7.607	7.607	7.607	7.726	7.607	7.607	7.607	7.726	7.607	7.607	7.607	7.525	7.547	7.428	7.428	7.361	7.480		
2.2	Valor de Oubrga da Concessão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Seguros e Garantias	13.039	435	747	596	646	503	471	507	503	499	500	476	476	490	473	494	495	487	475	527	567	561	517	533	533	529	
2.4	Pagamento do Valor Referente a Dívida com ORL	11.500	11.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.5	Investimento da Concessionária	155.345	8.905	40.716	15.103	18.370	3.715	407	2.968	2.347	3.153	2.942	1.938	1.840	3.055	1.332	3.187	2.660	1.917	740	5.574	8.858	7.987	3.710	5.021	4.768	4.130	
2.6	Tributos	48.589	620	944	1.083	1.120	1.096	1.125	1.127	1.268	1.311	1.298	1.331	1.367	1.402	1.440	1.469	1.501	1.532	1.562	1.591	3.900	3.969	4.047	4.100	4.162	4.223	
2.7	Impostos sobre Lucro	120.241	2.541	3.958	4.829	4.965	5.242	4.991	4.841	4.581	4.758	5.050	5.167	5.399	5.684	5.906	6.025	6.169	6.346	6.475	6.700	5.895	4.753	4.055	3.453	2.460	0	
2.8	Verba Contratuais	4.008	500	303	388	304	305	223	108	106	216	105	105	224	60	60	145	60	60	145	60	60	145	60	60	145	60	
2.9	Participações dos Empregados	7.472	159	246	300	309	326	310	301	285	296	314	321	335	353	367	374	383	394	402	416	366	295	252	215	154	0	
	<b>TOTAL DAS SAÍDAS</b>	<b>546.831</b>	<b>30.257</b>	<b>53.068</b>	<b>29.951</b>	<b>33.520</b>	<b>18.994</b>	<b>15.252</b>	<b>17.458</b>	<b>16.698</b>	<b>17.839</b>	<b>17.816</b>	<b>17.064</b>	<b>17.249</b>	<b>18.651</b>	<b>17.185</b>	<b>19.301</b>	<b>18.993</b>	<b>18.342</b>	<b>17.406</b>	<b>22.475</b>	<b>27.171</b>	<b>25.256</b>	<b>20.069</b>	<b>20.810</b>	<b>19.583</b>	<b>16.422</b>	
3	<b>SALDO DO CAIXA ANUAL (1 - 2)</b>	<b>244.071</b>	<b>(14.714)</b>	<b>(31.777)</b>	<b>(2.625)</b>	<b>(4.930)</b>	<b>11.163</b>	<b>14.147</b>	<b>11.303</b>	<b>11.562</b>	<b>11.252</b>	<b>12.254</b>	<b>13.692</b>	<b>14.399</b>	<b>13.903</b>	<b>16.333</b>	<b>14.839</b>	<b>15.978</b>	<b>17.376</b>	<b>19.055</b>	<b>14.783</b>	<b>10.793</b>	<b>11.117</b>	<b>15.974</b>	<b>14.677</b>	<b>15.424</b>	<b>18.093</b>	
4	<b>TIR-EMPREENDIMENTO</b>	<b>16,8024%</b>																										
5	<b>VPL</b>	<b>0</b>																										

A Tabela 3 apresenta o QD5 da proposta comercial referente ao Plano de Investimentos e o QD14 da proposta comercial referente ao Fluxo de Caixa do Projeto, com os resultados decorrentes dos ajustes realizados para atualização da tarifa de pedágio da Terceira Ponte.

**Tabela 3 - Plano de Investimentos (QD5) e Fluxo de Caixa (QD14)**  
**TERCEIRA PONTE**

QUADRO 5 - PLANO DE INVESTIMENTOS																											
ITEM	DESCRIÇÃO	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
			Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1.0	<b>OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RECUPERAÇÃO</b>	57.051	1.207	1.592	4.879	998	2.759	557	2.954	2.595	368	2.684	924	773	1.900	1.447	2.383	286	63	943	120	8.511	6.017	1.897	1.430	2.259	7.503
1.1	Duplicação ES-060 - Trecho Rodovia Dary Santos - Seliba	-	(21)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-
1.2	Duplicação ES-060 - Trecho Graçaí - Meape	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	Duplicação da Ponte sobre Rio Jucú	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.4	Implantação do Complexo da Praça de Pedágio na Rodovia do Sol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	Contorno de Guarapari - Trecho Seliba - Praia de Graçaí ( OAE / OAC / Terraplanagem completa e Pav. Da 1a. Pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5.Rev 1	Contorno de Guarapari - Trecho Seliba - Rod Jones dos Santos Neves - Rodovia Duplicada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6	Contorno Guarapari - Trecho Seliba - Praia de Graçaí (OAE / OAC e Pavimentação da 2a. pista)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6.Rev1	Contorno de Guarapari - Trecho Rod Jones dos Santos Neves - Meape - Rodovia Duplicada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	Interligação Av. Carlos Lindemberg - Terceira Ponte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	Recuperação e Modernização da Terceira Ponte	21.357	1.229	569	4.436	998	2.608	75	57	401	351	1.354	435	134	1.212	287	2.297	286	-	847	57	1.020	435	57	335	850	1.026
1.9	Conservação Especial	35.694	-	1.022	443	-	151	482	2.897	2.194	17	1.330	489	639	688	1.159	86	-	63	97	41	7.491	5.583	1.840	1.095	1.409	6.477
2.0	<b>DESAPROPRIAÇÕES</b>	12.814	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	2.261	-	-	-	-	-
2.1	Desapropriações	12.814	-	1.041	998	1.833	64	20	12	31	104	41	15	72	530	223	692	51	11	53	4.761	2.261	-	-	-	-	-
3.0	<b>INFRAESTRUTURA PARA SERVIÇOS DE OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1	Sistema de Arrecadação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Posto Ceral de Fiscalização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Sistema de Pesagem Móvel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	Sistema de Controle de Velocidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	Sistema de Atendimento ao Usuário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6	Sistema de Monitoração e Controle de Tráfego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.7	Centro de Controle Operacional / Sistema de Telecomunicação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Equipamentos e Veículos da Administração	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.0	Condicionantes Ambientais - Investimentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.0	Projetos	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	-	-	-	-
6.0	Novos Investimentos para a melhoria da Fluidez do Tráfego	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>69.900</b>	<b>1.207</b>	<b>2.633</b>	<b>5.877</b>	<b>2.830</b>	<b>2.823</b>	<b>577</b>	<b>2.966</b>	<b>2.626</b>	<b>473</b>	<b>2.725</b>	<b>939</b>	<b>845</b>	<b>2.430</b>	<b>1.670</b>	<b>3.075</b>	<b>337</b>	<b>74</b>	<b>997</b>	<b>4.881</b>	<b>10.772</b>	<b>6.053</b>	<b>1.897</b>	<b>1.430</b>	<b>2.259</b>	<b>7.503</b>

QUADRO 14 - FLUXO DE CAIXA DO EMPREENDIMENTO - SEM FINANCIAMENTO

	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
		Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25		
<b>1</b>	<b>ENTRADA DE CAIXA</b>																											
1.1	Receita Tarifária	368.916	5.440	8.059	10.881	11.315	11.874	12.348	12.755	13.192	13.627	14.097	14.468	14.873	15.270	15.697	16.029	16.395	16.751	17.099	17.439	17.769	18.091	18.456	18.707	18.999	19.285	
1.2	Receitas Acessórias	4.140	-	-	-	145	147	196	194	112	149	160	164	207	232	146	194	182	180	247	247	247	247	247	247	247	247	
	<b>TOTAL DAS ENTRADAS</b>	<b>373.055</b>	<b>5.440</b>	<b>8.059</b>	<b>10.881</b>	<b>11.315</b>	<b>12.020</b>	<b>12.495</b>	<b>12.951</b>	<b>13.386</b>	<b>13.739</b>	<b>14.246</b>	<b>14.628</b>	<b>15.036</b>	<b>15.477</b>	<b>15.930</b>	<b>16.175</b>	<b>16.589</b>	<b>16.932</b>	<b>17.279</b>	<b>17.686</b>	<b>18.016</b>	<b>18.338</b>	<b>18.704</b>	<b>18.955</b>	<b>19.247</b>	<b>19.532</b>	
<b>2</b>	<b>SAÍDA DE CAIXA</b>																											
2.1	Custs Administração / Operação e Conservação	188.342	5.596	6.185	7.718	7.872	7.872	7.791	7.672	7.672	7.672	7.672	7.791	7.672	7.672	7.672	7.672	7.791	7.672	7.672	7.672	7.672	7.709	7.493	7.493	7.426	7.545	
2.2	Valor de Outorga da Concessão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3	Seguros e Garantias	6.738	197	201	278	250	253	231	261	260	239	264	249	249	267	260	277	251	248	258	300	369	328	293	290	302	362	
2.4	Pagamento do Valor Referente a Dívida com ORL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.5	Investimento da Concessionária	69.900	1.229	2.612	5.877	2.830	2.823	577	2.966	2.626	473	2.725	939	845	2.430	1.670	3.075	337	74	997	4.860	10.794	6.053	1.897	1.430	2.259	7.503	
2.6	Tributos	9.889	147	214	288	300	319	331	343	355	364	378	388	398	410	422	429	440	449	458	469	477	486	496	502	510	518	
2.7	Impostos sobre Lucro	32.113	0	334	638	651	852	1.011	1.210	1.294	1.325	1.504	1.532	1.640	1.790	1.869	1.854	1.892	2.028	2.093	2.199	2.019	1.386	1.133	1.008	850	0	
2.8	Verba Contratuais	4.990	500	300	385	300	300	235	120	120	235	120	120	235	120	120	235	120	120	235	120	120	235	120	120	235	120	
2.9	Participações dos Empregados	2.022	0	22	41	43	54	64	76	82	83	95	96	103	112	117	116	119	127	131	137	126	87	72	64	54	0	
	<b>TOTAL DAS SAÍDAS</b>	<b>313.994</b>	<b>7.669</b>	<b>9.868</b>	<b>15.225</b>	<b>12.246</b>	<b>12.473</b>	<b>10.240</b>	<b>12.648</b>	<b>12.409</b>	<b>10.391</b>	<b>12.757</b>	<b>11.115</b>	<b>11.143</b>	<b>12.800</b>	<b>12.130</b>	<b>13.657</b>	<b>10.949</b>	<b>10.717</b>	<b>11.843</b>	<b>15.757</b>	<b>21.577</b>	<b>16.284</b>	<b>11.503</b>	<b>10.908</b>	<b>11.635</b>	<b>16.048</b>	
3	<b>SALDO DO CAIXA ANUAL (1 - 2)</b>	<b>59.062</b>	<b>(2.229)</b>	<b>(1.809)</b>	<b>(4.345)</b>	<b>(932)</b>	<b>(453)</b>	<b>2.255</b>	<b>302</b>	<b>977</b>	<b>3.348</b>	<b>1.489</b>	<b>3.513</b>	<b>3.893</b>	<b>2.677</b>	<b>3.800</b>	<b>2.518</b>	<b>5.640</b>	<b>6.215</b>	<b>5.436</b>	<b>1.930</b>	<b>(3.561)</b>	<b>2.054</b>	<b>7.200</b>	<b>8.047</b>	<b>7.611</b>	<b>3.484</b>	
4	<b>TIR-EMPREENHIMENTO</b>	<b>16,8024%</b>																										
5	<b>VPL</b>	<b>0</b>																										



Assim, a tarifa da Praça de Pedágio da Praia Sol, fica fixada em R\$ 9,00 (nove reais), resultado da multiplicação da tarifa básica vencedora da licitação de 2,80 pelo multiplicador de 3,3050 descrito no Anexo I desta Nota Técnica associado aos ajustes decorrentes de eventos contratuais estabelecidos na presente Nota Técnica e na Nota Técnica ARSP/DC/ASTET Nº 008/2017.

A tarifa a ser praticada na Terceira Ponte, observadas as determinações judiciais e os ajustes narrados nesta Nota Técnica, resta fixada em R\$ 2,00 (dois reais) arredondada de acordo com a Cláusula XVIII, item 2, do Contrato de Concessão e ajustes decorrentes dos eventos que geraram uma redução tarifária a cada período de reajuste anual e cobrança unidirecional no sentido norte.

#### 4. Das Conclusões e Recomendações

---

O cálculo da tarifa de pedágio a ser praticada no ano de 2019 obedeceu à periodicidade e às regras definidas do modelo jurídico-econômico estabelecidas no Contrato de Concessão nº 01/98.

Além disso, observou-se os eventos que impactam a equação econômico-financeira inicialmente acordada, o que foi efetuado pela Agência mediante análise do “*Relatório de Avaliação Econômico Financeira do contrato 01/98 firmado com a Concessionária Rodovia do Sol S/A*”, elaborado em 2012 e registrada no processo 57908605.

Ou seja, para fins de cálculo da tarifa a partir de 2018 na Praia Sol (pois nesta praça de pedágio não está incorporada a decisão judicial de 2013), foram considerados os eventos acordados no Termo Aditivo 2 realizado no ano de 2005, incluindo as perdas decorrentes do congelamento da tarifa da ponte a partir de 2005 e seus impactos no fluxo de caixa da proposta comercial, bem como os atrasos na homologação de reajustes. Foram também considerados ajustes de verbas remanescentes do DER, impacto de alterações tributárias realizadas após a apresentação da proposta comercial, desapropriações, ajustes na conserva especial e impacto das receitas acessórias com vistas a favorecer a modicidade tarifária como prevê legislação e o próprio contrato.

Para 2019, aos eventos acima mencionados foram adicionados os ajustes nas despesas com o sistema de arrecadação do pedágio em face da cobrança unidirecional de pedágio na Terceira Ponte e ajustes nos prazos de execução dos painéis de mensagens variáveis.

Com relação à tarifa da Terceira Ponte, a ARSP entende que deverá ser seguida a metodologia definida em 2013, porém com os ajustes determinados pelo Juízo da Segunda Vara na decisão proferida em 14 de novembro de 2017. Nesta decisão o Juízo determinou que a Agência considere, para fins de cálculo, a verba de desapropriação e também que expurgue do cálculo da tarifa da Ponte os valores referentes à dívida com a ORL. Também aqui, foram adotados ajustes dos custos com sistema de arrecadação e painéis de mensagens variáveis.

Considerou-se, portanto, a necessidade de não permitir que a Concessionária seja remunerada por serviços que não estejam sendo prestados em conformidade com os parâmetros definidos no Programa de Exploração da Rodovia.

A presente avaliação não exaure os eventos que aqui não foram considerados por estarem sob discussão judicial. Tais eventos poderão constituir objeto de futuro reequilíbrio econômico-financeiro, o que se fará, todavia, mediante observância dos parâmetros a serem definidos pelo Poder Judiciário ou pelo Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, no âmbito das ações judiciais e dos procedimentos que se encontram em curso.

Respeitadas todas essas premissas metodológicas, e a adoção da cobrança unidirecional na praça de pedágio da Terceira Ponte, estabelecida pela Resolução ARSP Nº 023 de 15/10/2018, os resultados apontam para uma tarifa de pedágio para automóveis de R\$ 2,00 na Ponte Darcy Castello de Mendonça (Terceira Ponte) e de R\$ 9,00 na Praia Sol. Para os anos subsequentes a tarifa passará a ter ajustes progressivos conforme Tabela 1.

Coordenação:

Antônio Júlio Castiglioni Neto

Diretor Geral

Kátia Muniz Coco

Diretora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária

Elaboração:

Odylea Oliveira de Tassis

Assessora Técnica

Suely Cardoso de Oliveira Dória

Analista de Regulação e Fiscalização

## 5. Anexos

Anexo I - Índices de Reajustes.

Anexo II - Tabela de Tarifas – Vigência 2019

Anexo III – Notas sobre o Índice Setorial x Índice Geral de Preços

## Anexo I – Índices de Reajustes

MESES	IT (col 38)	IP (col 37)	IOAE (col 36)	INCC (col 7)	IC (col 39)	IGP-M (col 39)	Fator 2 (-) 2008 e 2009	
	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Número Índice	Índice	%
Parâmetros	0,10	0,20	0,20	0,10	0,30	0,10	IGP e INCC --> 1944 = 100	
<b>NOVO INDICE - EXCLUÍDO ANOS DE 2008 e 2009</b>							DEMAIS 2000 = 100 (convert)	
ago/98	80,455	72,608	84,463	166,705	83,466	148,109	1,000	0,00%
ago/99	91,862	84,695	90,030	175,280	90,196	165,603	1,102	10,18%
ago/00	97,479	97,156	99,153	192,846	99,064	191,087	1,224	22,43%
ago/01	105,904	106,340	106,880	208,026	103,625	210,211	1,317	31,68%
ago/02	123,119	118,613	117,901	226,968	110,574	233,348	1,450	45,01%
ago/03	144,455	144,690	139,581	269,967	121,383	286,735	1,700	70,04%
ago/04	158,192	158,106	153,795	297,003	129,898	322,412	1,859	85,90%
ago/05	169,553	178,215	165,101	323,382	137,031	333,474	2,004	100,42%
ago/06	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/07	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/08	179,838	190,362	171,459	340,283	141,774	341,574	2,098	109,82%
ago/09	181,616	192,984	174,048	357,653	148,703	339,157	2,147	114,75%
ago/10	186,253	199,131	182,631	382,236	157,758	362,868	2,254	125,38%
ago/11	191,598	206,579	187,772	411,863	163,171	391,903	2,350	134,99%
ago/12	201,916	212,208	197,843	442,363	171,051	422,172	2,469	146,92%
ago/13	217,149	224,683	208,060	477,129	176,284	438,415	2,597	159,73%
ago/14	226,146	237,107	218,892	511,788	182,803	459,841	2,727	172,70%
ago/15	245,714	254,151	228,898	549,171	189,259	494,574	2,891	189,11%
ago/16	256,539	265,81	236,56	582,59	194,70	551,395	3,033	203,28%
ago/17	267,242	273,20	243,09	609,19	200,67	541,960	3,113	211,29%
ago/18	284,801	291,095	265,285	632,010	206,853	590,147	3,305	230,50%

## Anexo II – Tabela de Tarifas do Sistema Rodovia do Sol

Vigência: Ano de 2019

Categoria	Tipo de Veículos	Nº de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Ano 2019	
					01/01/2019 a 31/12/2019	
					PONTE (*) Unidirecional	PRAIA SOL
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	simples	1,00	2,00	9,00
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	dupla	2,00	4,00	18,00
3	Automóvel com semi-reboque e caminhonete com semi-reboque	3	simples	1,50	3,00	13,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	dupla	3,00	6,00	27,00
5	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	simples	2,00	4,00	18,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	dupla	4,00	8,00	36,00
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	dupla	5,00	10,00	45,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	dupla	6,00	12,00	54,00
9	Motocicleta, motonetas e bicicletas a motor	2	simples	0,50	1,00	4,50

(\*) Reduzida por determinação judicial - 2ª Vara da Fazenda Pública - ES

### Anexo III - O Índice Setorial x Índice Geral de Preços

É possível segmentar o gênero do reequilíbrio econômico-financeiro em duas espécies, quais sejam, a *revisão* e o *reajuste*. A primeira (*revisão*) ocorre para fazer frente aos fatos supervenientes cuja ocorrência não poderia ser prevista ao tempo da participação do licitante no certame, ao passo em que o segundo (*reajuste*), ocorrerá apenas sob a finalidade de recompor a expressão monetária da moeda, perenemente corroída pelas perdas inflacionárias. Assim é que, neste último caso, usualmente se estabelece um índice de correção que será aplicado periodicamente ao preço contratual, ainda que não ocorram fatos supervenientes e imprevisíveis.

Fixada essa premissa, é possível inferir que as hipóteses de *reajuste* – na seara da contratação pública – não devem resultar em acréscimo efetivo e real do preço contratual. Não importam, pois, em ganho econômico para quaisquer das partes. Ao contrário, devem ser limitadas à mera recomposição da expressão monetária inicialmente entabulada, mediante restabelecimento do *status quo ante*. Vale dizer que o reajuste constitui mera atualização e, como tal, não implica *plus* que se acrescenta ao valor, mas sim, sua mera recomposição.

Para fins de cálculo do reajuste, porém, existem duas técnicas diversas que, em tese, podem ser adotadas: a adoção de um índice geral, que mede o comportamento da inflação de forma mais ampla e genérica e que é particularmente útil para atualizar preços contratuais marcados por um maior grau de indeterminação; e, por outro lado, a adoção de um índice setorial, que se mostra hábil a refletir de forma mais fidedigna a variação inflacionária relativa a um específico contrato ou a um mercado peculiar. Os índices setoriais, geralmente expressados por meio de uma “cesta de índices”, demandam um maior grau de detalhamento e de conhecimento acerca daquele negócio, mas, em contrapartida, evitam, por exemplo, que se dispare um processo de inflação inercial decorrente de mecanismos de indexação, que reajustam preços com base na mera memória inflacionária, e não em fatos efetivamente experimentados.

O contrato de concessão, ora sob exame, foi claro ao adotar um índice setorial para fins de reajuste de seu preço (em detrimento dos índices gerais de inflação, tais como o INPC, IPCA etc.). Neste caso particular (Contrato de Concessão nº 001/1998), o índice setorial tem sido denominado como “**Multiplicador Tarifário**”, cuja composição demonstrou-se anteriormente.