



AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL
Av. Borges de Medeiros, 659 - 14º andar - Bairro Centro - CEP 90020-023 - Porto Alegre - RS - www.agergs.rs.gov.br
CNPJ 01.962.045/0001-00

INFORMAÇÃO Nº 1/2024 - DT

Expediente:	000005-39.00/22-7
Origem:	Diretoria Geral
Objeto:	Pedido de reequilíbrio econômico-financeiro em razão do rompimento de terraplenos nos trechos km 33+520, km 69+170, km 73+010, km 167+860 e km 172+992.

Prezado Diretor,

A Concessionária Rota de Santa Maria S./A. encaminhou o Ofício RSM nº 001/2022-SELT (documento SEI nº 0329004) para a Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul (SELT), Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão do Estado do Rio Grande do Sul (SPGG) e AGERGS comunicando sobre a futura solicitação de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão do rompimento de terraplenos no trecho do km 167+860 da RSC-287. Posteriormente, conforme os Ofícios RSM nº 002/2022-SELT (documento SEI nº 0329018) e 046/2022-SELT (documento SEI nº 0334135), foram incluídos no pleito em questão o rompimento de terraplenos nos trechos km 33+520, km 69+170, km 73+010 e km 172+992.

O custo estimado para realizar as intervenções necessárias para solucionar o problema dos terraplenos foi de R\$ 667.574,27 (seiscentos e sessenta e sete mil quinhentos e setenta e quatro reais e vinte e sete centavos), preços de junho de 2022. A Concessionária sugere como medida a ser adotada para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato a adoção de revisão tarifária, via fluxo de caixa marginal, considerando o prazo contratual ainda a vigor.

É o relatório.

Os Ofícios RSM nº 001/2022-SELT, nº 002/2022-SELT e nº 046/2022-SELT (documentos SEI nº 0329004, 0329018 e 0334135, respectivamente) informam sobre o rompimento de terraplenos entre a data de apresentação da proposta econômica e a data de assunção do trecho concedido pela Concessionária. Faz menção que tais eventos foram descritos no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, no item "Obs.06", como se demonstra abaixo.

Obs.06: Recentemente, após a data da licitação desta Concessão e a apresentação da proposta, ocorreram danos em taludes em pontos não listados no estudo referencial do Poder Concedente, adiante listados:

Obs.06.1: Houve um evento de ruptura de talude de corpo do aterro da rodovia, às margens do Arroio Barriga, no km 167+860metros da rodovia, ao lado da ponte sobre o rio, comprometendo a integridade do corpo da rodovia naquele ponto, conforme ofícios RSM 007 e 010/2021 (Processo Administrativo Eletrônico 21/1800-0000414-5), com atuação, na sequência, pela EGR.

Obs.06.2: Ocorreram eventos de ruptura de talude de corpo do aterro da rodovia, nos pontos a) km 33+520metros, leste; b) km 69+170 metros, leste; c) km 73+010 metros, leste; d) km 172+992, leste; e) km 219+900metros, leste; comprometendo a integridade do corpo da rodovia naquele ponto (Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, p. 3-4, grifos originais)^[1].

Conforme o Ofício RSM nº 044/2023-PC (documento SEI nº 0372280), os pontos em que houve a necessidade de intervenção pela Concessionária em virtude do rompimento de terraplenos entre a data de apresentação da proposta e de assunção da concessão foram (i) km 167+860m, leste; (ii) km 33+520m, leste; (iii) km 69+170m, leste; (iv) km 73+010m, leste; (v) km 172+992m, leste.

O mesmo Ofício apresenta o montante estimado para as intervenções necessárias no trecho do km 167+860m, leste, em R\$ 452.535,19 (quatrocentos e cinquenta e dois mil quinhentos e trinta e cinco reais e dezenove centavos), a preços de junho de 2022. Para os demais trechos, a estimativa de custos totalizou o valor de R\$ 247.728,35 (duzentos e quarenta e sete mil setecentos e vinte e oito reais e trinta e cinco centavos), também a preços de junho de 2022. Desta forma, o custo total estimado para solucionar o problema do rompimento dos terraplenos nos trechos em questão foi de R\$ 700.263,54 (setecentos mil duzentos e sessenta e três reais e cinquenta e quatro centavos). Foi solicitado a Concessionária o envio das planilhas eletrônicas com a apuração das estimativas dos custos para cada trecho, pois tais dados foram disponibilizados pelo Poder Concedente apenas via PROA (documento SEI nº 0388622) com os dados em formato PDF, dificultando a análise devido à dimensão das tabelas. Após análise, constatou-se divergência entre os valores apresentados nas planilhas encaminhadas pela Concessionária e aqueles presentes no Ofício RSM nº 044/2023 para os custos estimados para o trecho do km 73+010 e km 172+992 e para o trecho no km 167+860.

Tabela 1 – Comparação dos custos estimados por trecho de rompimento de terraplano

Custo estimado	Valores apresentados nas planilhas encaminhadas	Valores presentes no Ofício RSM nº 044/2023-PC
km 33+520 e km 69+170	R\$ 124.773,36	R\$ 124.773,36
km 167+860	R\$ 419.845,92	R\$ 452.535,19
km 73+010 e km 172+992	R\$ 137.530,41	R\$ 122.954,99
Custo total estimado	R\$ 682.149,69	R\$ 700.263,54

Fonte: Dados encaminhados pela Concessionária via planilhas eletrônicas em 04/janeiro/2024 e Ofício RSM nº 044/2023-PC.

Questionada, a Concessionária informou que as divergências nos valores estimados são devido à retirada de itens do projeto, para o km 167+860, e de sinalização e administração local, para o km 73+010 e km 172+992. Para o km 167+860 o valor correto corresponde ao valor apresentado na planilha eletrônica, já para o trecho km 73+010 e km 172+992 o valor a ser considerado no pleito de reequilíbrio econômico-financeiro é o valor presente no Ofício RSM nº 044/2023-PC. Desta forma, serão considerados os valores apresentados abaixo, conforme dados enviados via planilha eletrônica, de modo que o custo total estimado corresponde ao valor de R\$ 667.574,27 (seiscentos e sessenta e sete mil quinhentos e setenta e quatro reais e vinte e sete centavos), a preços de junho de 2022.

Tabela 2 – Custo estimado para os trechos com rompimento de terraplenos para o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro

Custo estimado	Valores considerados para o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro
km 33+520 e km 69+170	R\$ 124.773,36
km 167+860	R\$ 419.845,92
km 73+010 e km 172+992	R\$ 122.954,99

Fonte: Dados encaminhados pela Concessionária via planilhas eletrônicas em 04/janeiro/2024 e 08/janeiro/2024.

A Informação – SPGG/UFCR (documento SEI nº 0388622, p. 493) apresenta as principais considerações da Unidade de Fiscalização das Concessões Rodoviárias (UFCR) sobre os trechos tiveram terraplenos rompidos entre a data da apresentação da proposta e a assunção do trecho concedido pela Concessionária após a realização de fiscalização. Dentre elas, ressalta-se a concordância com as soluções adotadas pela Concessionária, com a inclusão das recuperações emergenciais dos terraplenos (etapa 1 dos projetos) no pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, além das soluções pontuais de enrocamento nos km 33+520; 69+170; 73+010 e 172+800, bem como a solução de atirantamento da ala da ponte do Arroio Barriga (km 167+860). Já “Quanto a limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos postos de ruptura, entendemos que são parte das obrigações da concessionária nos trabalhos iniciais, não sendo objeto de reequilíbrio contratual”. Em comunicação eletrônica, a Concessionária afirma que as planilhas eletrônicas enviadas recentemente à Agência (janeiro de 2024) já estariam de acordo com o entendimento da UFCR quanto a estes itens, sendo retirados das estimativas de custo.

A Diretoria de Assuntos Jurídicos da AGERGS emitiu a Informação nº 220/2023-DJ (documento SEI nº 0401386) onde argumenta que “Diante das conclusões de engenharia, especialmente das vistorias realizadas pelo Poder Concedente, acompanhando a criticidade dos locais apontados pela concessionária como merecedores de tratamentos definitivos (fins de segurança e qualidade dos serviços), **o direito ao reequilíbrio é inequívoco (grifos originais)”**.

Até o presente momento, não houve manifestação da Diretoria de Qualidade com a avaliação sobre as intervenções realizadas para recuperar os terraplenos rompidos nos trechos em questão. Desta forma, seguiremos com a análise dos valores apresentados pela Concessionária. No caso dos custos estimados serem alterados, será realizada nova análise técnica por esta Diretoria.

Tendo em vista as informações acima, ressalta-se que a manifestação aqui contida restringe-se à análise técnica de quesitos da competência desta Diretoria, isto é, de cunho econômico-financeiro.

Conforme a cláusula 20.4.1 do Contrato de Concessão, “a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma que seja nulo o valor presente líquido do FLUXO DE CAIXA MARGINAL projetado em razão do evento que ensejou a recomposição”. As estimativas para o montante a ser reequilibrado devem considerar “as melhores referências do setor público e/ou privado disponíveis, preferencialmente com base nas Tabelas Referenciais de Preços Unitários do DAER vigentes, ou, conforme o caso, nas tabelas de preços ou sistemas de órgãos federais, outros órgãos estaduais ou municipais (subcláusula 20.4.2)”. Nesse sentido, entende-se que a utilização do SICRO (Sistema de Custos Referenciais de Obras) como a base para as estimativas com os insumos necessários para a realização das obras e serviços para recuperar os terraplenos rompidos está de acordo com o definido no Contrato de Concessão, uma vez que o SICRO é um sistema com os preços referenciais essenciais para obras e serviços de engenharia voltados à infraestrutura de transportes elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para referenciar a elaboração de projetos e a licitação de obras rodoviárias.

O Contrato de Concessão também estipula que a taxa de desconto a ser utilizada deve ser o *custo médio ponderado de capital* (WACC, em inglês *weighted average cost of capital*). No entanto, a metodologia para a

apuração do WACC está sob análise do Conselho Superior da Agência, como pode ser verificado no processo SEI nº 001274-39.00/21-2. Assim, sugere-se a utilização do WACC calculado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cujo valor corresponde a 8,47%^[2], caso seja necessário utilizar tal metodologia com a finalidade de reequilibrar o Contrato.

A metodologia de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) consiste em criar um novo fluxo de caixa, por isso *marginal*, de modo que serão considerados apenas os valores de despesas e receitas vinculadas ao evento que ensejou o desequilíbrio. Conforme a subcláusula 20.4.1 devem ser considerados “na mesma data base, (i) os fluxos de caixa dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição, (ii) os fluxos de caixas das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”. Até o presente momento, é de nosso conhecimento apenas o valor pleiteado pela Concessionária, estimado em R\$ 667.574,27 (seiscentos e sessenta e sete mil quinhentos e setenta e quatro reais e vinte e sete centavos). Dessa forma, ainda não se pode aplicar a metodologia do FCM, visto que há dados necessários e não informados, especialmente com relação à receita marginal estimada.

Contudo, é possível apresentar o quanto os custos adicionais associados a este pleito de reequilíbrio econômico-financeiro representam em relação ao valor do Contrato firmado entre a Concessionária e o Poder Concedente. Conforme a Súmula do Contrato, publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul^[3], o valor estimado para o Contrato foi de R\$ 2.703.743.297,14 (dois bilhões, setecentos e três milhões, setecentos e quarenta e três mil duzentos e noventa e sete reais e quatorze centavos). O Edital nº 0001/2020 estabeleceu que a Proposta Econômica apresentada pelas concorrentes deveria considerar os valores com a data base de maio de 2019^[4]. Visto que os valores monetários possuem como data base períodos distintos, não se pode compará-los nominalmente devido à variação nos preços entre os intervalos de tempo. Faz-se necessário a utilização de um deflator de preços para transformar a data base, unificando-as.

O Contrato de Concessão determina que o Índice de Reajuste da Tarifa (IRT) para atualização monetária seja calculado com base na variação do IPCA, sendo o período inicial a ser considerado maio de 2019. Nesse caso, o $IRT_{\text{mai/19-jun/22}}$ calculado até o período cujo valor do custo adicional incorrido pela Concessionária foi estimado, isto é, junho de 2022, foi de 23,8235%, como pode ser observado abaixo.

Tabela 3 – Evolução do IPCA/IBGE entre maio/2022 a agosto/2023

Período	Número Índice
Maio/2019 (a)	5.213,75
Junho/2022 (b)	6.455,85
Variação (b)/(a)	23,8235%

Fonte: IBGE.

Após a apuração do $IRT_{\text{mai/19-jun/22}}$, podemos comparar o custo adicional estimado da Concessionária com o valor do Contrato e da Tarifa Básica de Pedágio. Assim, temos que:

Custo adicional estimado (data base junho/2022) = R\$ 667.574,27; (c)

$IRT_{\text{mai/19-jun/22}} = 23,8235\%$; (d)

Custo adicional estimado deflacionado (data base maio/2019) = (c) / (1+d) = R\$ 539.133,55 (e)

Valor do Contrato (data base maio/2019) = R\$ 2.703.743.297,14; (f)

Impacto dos custos adicionais em relação ao valor do Contrato = (f) / (g) = 0,02%; (h)

Impacto dos custos adicionais na Tarifa Básica de Pedágio = R\$ 3,36 * (h) = R\$ 3,3607; (i)

Destaca-se, contudo, que esse efeito na Tarifa Básica de Pedágio trata-se apenas de uma *estimativa* para fins de comparação, visto que tal valor contempla custos incorridos com obras e serviços realizados pela Concessionária em período posterior à apresentação da proposta econômica.

De modo semelhante, visando tornar a análise do valor monetário mais próximo da realidade atual, pode-se apurar o custo adicional estimado pela Concessionária a preços de novembro de 2023. Para isso basta apurar o IRT entre junho de 2022 e novembro de 2023 ($IRT_{\text{jun/22-nov/23}}$), último dado disponível para o IPCA disponibilizado pelo IBGE e aplicar sobre o valor do custo adicional estimado, conforme se verifica abaixo.

Tabela 4 – Evolução do IPCA/IBGE entre agosto/2022 a novembro/2023

Período	Número Índice
Junho/2022 (j)	6.455,85
Novembro/2023 (k)	6.735,55
Varição (k)/(j)	4,3325%

Fonte: IBGE.

Custo adicional estimado (data base junho/2022) = R\$ 667.574,27; (c)

$IRT_{\text{jun/22-nov/23}} = 4,3325\%$; (l)

Custo adicional estimado a preços de 2023 (data base novembro/2023) = (c) * (1+l) = R\$ 696.496,96 (m)

Assim, reitera-se que a manifestação aqui exposta trata-se de uma tentativa de mensuração aproximada dos valores apresentados pela Concessionária com os custos de obras e serviços para recuperar os terraplenos que apresentaram rompimento entre o período da licitação (apresentação da proposta econômica) e a data de assunção do trecho concedido pela Concessionária para preços atualizados, novembro/2023, em virtude das limitações técnicas até o momento presente, especialmente quanto às receitas marginais provenientes do evento de desequilíbrio, para a utilização da metodologia disposta no Contrato de Concessão, a saber, o Fluxo de Caixa Marginal.

É a informação.

[1] Disponível em: <https://admin.parcerias.rs.gov.br/upload/arquivos/202303/28154221-termo-de-arrolamento-e-transf-de-bens-ass-1.pdf>

[2] Resolução nº 5.865, de 19 de dezembro de 2019. A Resolução nº 6.003 de 22 de dezembro de 2022 da ANTT regulamenta a metodologia do WACC e, diferentemente da anterior, define que a taxa de retorno deve ser distinta conforme o nível de risco associado a cada projeto/processo. Dessa forma, a fim de não acrescentar debates sobre a classificação de risco associado ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro analisado, sugere-se que seja utilizada a versão anterior a qual não fazia diferenciação dos projetos/processos.

[3] Disponível em: <https://admin.parcerias.rs.gov.br/upload/arquivos/202303/28153431-sumula-do-contrato-doe.pdf>

[4] Subcláusula 11.4.7, Edital nº 0001/2020. Disponível em: <http://antigo.celic.rs.gov.br/uploads/1600860072Edital.pdf>



Documento assinado eletronicamente por **Kalila Luize Balen Winkler, Técnica Superior**, em 09/01/2024, às 09:31, conforme Medida Provisória nº 2.200-2/2001.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.agergs.rs.gov.br/processos/verifica.php> informando o código verificador **0419769** e o código CRC **B84A56C7**.