

Ministério da  
Infraestrutura

# Concessões Paranaenses

Brasília, 2021



# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Introdução – Principais Inovações

## Leilão



### Leilão Híbrido

Critério de menor tarifa (percentual limitado) seguido de maior outorga *upfront*



### Mais transparência

Maior gama de informações, com contrato, edital e anexos em inglês e português.

## Mecanismos de Mitigação



### Mecanismo de proteção cambial

Possibilidade de mitigação do risco cambial através de recursos vinculados, caso a Concessionária tenha dívida em moeda estrangeira.

## Financiabilidade



### Extinção Antecipada

Diretrizes para maior previsibilidade entre credores, Concessionária e Poder Concedente.



### Acordo Tripartite

Alinhamento mais claro entre credores, Concessionária e Poder Concedente.

## Regulação



### Estabilidade tarifária e regulatória

Ênfase nas revisões quinquenais com a utilização de recursos vinculados à concessão para eventuais inclusões de obras e serviços ou reequilíbrios



### Recursos Vinculados

Recursos destinados a proteção cambial, desconto de usuário frequente e para revisões tarifárias ordinárias e extraordinárias.

# Introdução – Principais Inovações

## Sistemas de Gestão e Operação



### Melhores Práticas em Gestão de Ativos e Monitoramento

Sistema de Apoio ao Gerenciamento de Tráfego (SAGT), Gestão de Ativos (SGP, OAEs etc), DAI, Cameras OCR para segurança pública, PMVs, Wi Fi.

## Segurança Viária e Socioambiental



### Adoção da tecnologia iRap de segurança viária

Primeiras concessões rodoviárias federais a utilizar a metodologia IRap.



### Iluminação Inteligente

Iluminação por LED e sistemas de telegestão em pontos críticos e zonas urbanas

## Política Tarifária



### Tarifas Diferenciadas por Capacidade

Mecanismo de incentivo para expansão de capacidade. Tarifas distintas para pistas simples e dupla (reclassificação tarifária).



### DUF e DBT

Descontos progressivos de tarifa, de acordo com a frequência, para veículos leves, e desconto básico para TAG (5%)



### Certificação de Projetos

### Certificação de Projetos e Adoção de BIM

Certificação de projetos por empresa acreditada no Inmetro e adoção de BIM.

# Pauta

## TEMAS

1. **Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo**
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

**A TIR do projeto foi revista e passa a refletir a metodologia de WACC formulada pela ANTT**

**Adoção de TIR regulatória de 8,47% (não alavancada)**

- ✓ A TIR anterior havia sido formulada com base em cálculo realizado em 2015 pelo Ministério da Fazenda
- ✓ Houve diversos pleitos pela revisão da TIR nas audiências públicas realizadas, sobretudo dos usuários
- ✓ Verificou-se convergência dos resultados obtidos pela metodologias de WACC do Ministério da Economia e da ANTT
- ✓ Conforme orientação do Minfra (Ofício nº 131/2020/GAB-SFPP/SFPP) alterou-se a referência de cálculo para a metodologia da ANTT
- ✓ A metodologia ANTT considera a aplicação da técnica estatística de Simulação de Monte Carlo para a obtenção dos seus resultados, tendo passado por amplo processo de participação social para a sua revisão em 2019 – Resolução ANTT nº 5.865/2019

# Modelagem Econômico-Financeira - Premissas

## Demais Premissas

- ✓ **Projeção IPCA** – conforme projeção do Banco Central de 2019 a 2023, replicando o percentual de 2023 de 2024 em diante

Ano	2019	2020	2021	2022	2023	2024 em diante
IPCA	4,31%	3,23%	3,66%	3,56%	3,49%	3,41%

- ✓ **Amortização e Depreciação** – adoção de curva de acordo com a evolução do tráfego (lógica IFRS e legislação recente)

	Receita Tarifária	Receitas Acessórias
PIS	0,65%	1,65%
COFINS	3,00%	7,60%
ISS	5,00%	5,00%
CSLL		9,00%
IR até R\$ 240 mil		15,00%
IR acima de R\$ 240 mil		25,00%
Uso de prejuízo acumulado		30,00%

- ✓ **Regime Tributário** – conforme legislação vigente
- ✓ **Capital de Giro** – necessário para o projeto (20 dias)
- ✓ **Capital Social** – aporte necessário para cobrir o déficit de caixa dos dois primeiros anos do projeto (prazo estimado para a obtenção do financiamento de longo prazo)

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. **Mecanismo de proteção cambial**
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos



# Mecanismo de Proteção Cambial

## **Objetivo:**

Possibilidade de compartilhamento do risco cambial através de Recursos Vinculados retidos na Conta de Retenção, visando a compensar oscilações que impactem diretamente a amortização da dívida da Concessionária em moeda estrangeira.

## **Características / condições:**

- Pode ser acionado nos primeiros 5 anos da Concessão, protegendo o capital da dívida, com amortizações anuais, semestrais ou trimestrais.
- O percentual de recursos vinculados recolhidos para as Contas da Concessão poderá variar de 0% a 6% devido à aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial.
- É simétrico, ou seja, compensa valorizações ou desvalorizações da moeda estrangeira frente ao Real

# Mecanismo de Proteção Cambial

A Concessionária pode optar, uma vez apenas por ativação do Mecanismo, por um sistema de cálculo para o montante devido (Porções em Reais):

Parcela a ser amortizada em dólares ( $A_t$ ) Capital restante em dólares imediatamente antes de  $t$  ( $PR_t$ )

**Sistemática 1**

$$\text{Quantidade em Reais}_t = PTAX_0 \times \frac{CPI_t}{CPI_0} \times \left\{ A_t + PR_t \times \left[ (1 + S)^{\frac{du}{252}} - 1 \right] \right\}$$

Taxa Oficial de Câmbio (PTAX)

**Sistemática 2**

$$\text{Quantidade em Reais}_t = PTAX_0 \times \frac{CPI_t}{CPI_0} \times \left\{ A_t \times \left[ (1 + S)^{\frac{du}{252}} \right] \right\}$$

$$\text{Quantidade em Doláres}_t = A_t * PTAX_t$$

**Se equivale a:**

2,25%, para financiamentos com prazo médio de 5 cinco anos; ou

0,75%, para financiamentos com maturação média maior que 5 anos.

## Caso de Compensação 1:

Se Quantidade em reais em  $t >$  Quantidade em Dólares em  $t$

A concessionária deve ao Poder Concedente:

Quantidade de reais em  $t$  – Quantidade de Dólares em  $t$

Para compensar o Poder Concedente, o recurso vinculado atribuível ao Mecanismo de Proteção pode ser aumentada em até 12%. O Recurso também permanece retida na Conta de Retenção.

## Caso de Compensação 2:

Se Quantidade em reais em  $t <$  Quantidade em Dólares em  $t$

O Poder Concedente deve à Concessionária:

Quantidade de Dólares em  $t$  - Quantidade de reais em  $t$

Para compensar a Concessionária, os valores reservados na Conta de Retenção podem ser utilizados, bem como os fluxos de Recursos Vinculados futuros transferidas para essa conta.

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. **Recursos vinculados e mecanismo de contas**
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

## Benefícios da captação de recursos vinculados

1

### RECEITAS ACESSÓRIAS

Modelo de compartilhamento sobre a receita bruta é método mais simples e direto de aferição das receitas acessórias, otimizando os incentivos à exploração destas oportunidades de negócio. Adequada calibragem da alíquota a ser compartilhada a título de receitas acessórias deve seguir lógica que incentive o desenvolvimento do negócio, não o inviabilizando. Quanto maior a alíquota menor é o incentivo a investimentos em atividades acessórias.

2

### MITIGAR DESEQUILÍBRIOS E RISCOS DO PROJETO

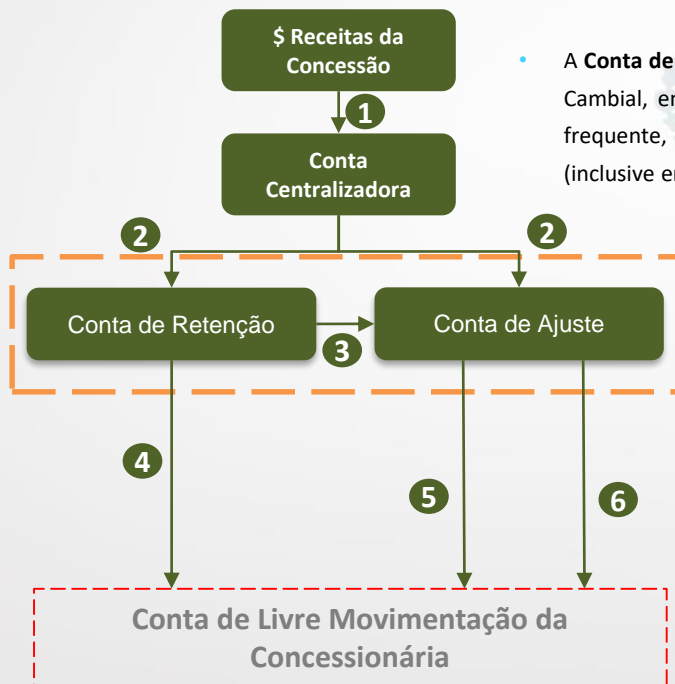
A destinação de recursos para conta vinculada é mecanismo capaz de resolver desequilíbrios e mitigar riscos do projeto. Por exemplo, o recurso vinculado pode ser utilizado nas revisões quinquenais para reequilibrar o contrato e/ou para fins de modicidade tarifária. Além disso, o % da captação de recursos vinculados pode mudar de acordo com oscilações do câmbio, mitigando o risco cambial.

3

### RISCO DE DEMANDA

A captação de recursos vinculados funciona como mecanismo de compartilhamento de risco de demanda.

# Regulação – Mecanismo de Gestão de Contas



- O Contrato de Concessão dispõe sobre as Contas da Concessão, destinadas ao trânsito de receitas da Concessionária (**Conta Centralizadora**) e a retenção dos Recursos Vinculados (**Conta de Retenção e Conta de Ajuste**)
- A **Conta de Retenção** será utilizada exclusivamente para o Mecanismo de Proteção Cambial, enquanto a **Conta de Ajuste** será utilizada para o desconto de usuário frequente, para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (inclusive em decorrência de inclusão de investimentos) e/ou modicidade tarifária

1. As receitas da Concessionária (tarifárias e não tarifárias) transitam pela Conta Centralizadora, de movimentação restrita.
2. O Banco Depositário deverá reter, na forma e conforme as alíquotas previstas no Contrato de Concessão, os Recursos Vinculados na Conta de Retenção e na Conta de Ajuste.
3. O Banco Depositário deverá transferir automaticamente os montantes excedentes da Conta de Retenção para a Conta de Ajuste.
4. Notificação de Compensação Cambial.
5. Notificação de Compensação de Usuário Frequente ou Notificação de Reequilíbrio.
6. Notificação de Ajuste Final de Resultados.

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. **Garantias e qualificação econômica**
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Garantias e Qualificação Econômica

## Garantia de Proposta

- 1% do VPL da Receita Bruta

## Garantia de Execução

- Períodos de maior volume e investimentos e de encerramento do contrato – 5% do VPL da Receita Bruta
- Períodos de menor volume de investimentos – 2,5% do VPL da Receita Bruta

Período	Valor
Do início do <b>Prazo do Contrato</b> até o 9º ano do <b>Prazo da Concessão</b>	R\$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)
Do 10º ano até o 15º ano do <b>Prazo da Concessão</b>	R\$ 197.500.000,00 (cento e noventa e sete milhões e quinhentos mil reais)
Do 16º ano até o 22º ano do <b>Prazo da Concessão</b>	R\$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)
Do 23º ano até o 25º ano do <b>Prazo da Concessão</b>	R\$ 197.500.000,00 (cento e noventa e sete milhões e quinhentos mil reais)
Do 26º ano de <b>Concessão</b> até o final do <b>Prazo do Contrato</b>	R\$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)

## Qualificação Econômica

- Certidão negativa de pedido de falência, autofalência e recuperação judicial expedida pelo distribuidor judicial (varas cíveis)
- Balanço patrimonial e respectivo demonstrativo de resultados

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. **Tarifas diferenciadas, DBT e DUF**
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos



## Maior equidade tarifária e e incentivos à execução das obras de duplicação



### **MAIOR FLEXIBILIDADE E EQUIDADE TARIFÁRIA**

Mecanismo confere maior equidade aos usuários, dado que a tarifa será mais aderente à capacidade da infraestrutura oferecida.



### **MENOR SUBSÍDIO CRUZADO**

Usuário não paga antecipado por duplicação futura, Tarifa aumenta em linha com aumento de capacidade da rodovia.



### **MAIOR INCENTIVO PARA INVESTIMENTO**

Mecanismo com reais incentivos à execução de obras. A não execução de obras, portanto, reduz a taxa de retorno da concessão. Estabeleceu-se tarifa 40% superior para pista dupla.

# Desconto Básico de Tarifa (DBT)

**Usuários da cobrança automática (TAG) farão jus a desconto de 5% sobre a tarifa de cobrança manual.**

- ✓ Desconto aplicável a todas as categorias de veículos
- ✓ O desconto já está precificado na tarifa-teto do Leilão

# Desconto de Usuário Frequente (DUF)

**Objetivo:** modelo em que se institui descontos de tarifas de pedágio para usuários frequentes, baseado no par OD (Origem-Destino) de distância mais curta para cada praça de pedágio, de forma a promover um modelo tarifário similar ao sistema "pague por km".

## Racional do modelo

- ✓ Pagamento acumulado ao mês deve ser similar ou equivalente ao que se pagaria em um sistema "pague por km";
- ✓ Desconto baseado na distância percorrida, proporcional às viagens de menor distância entre as praças;
- ✓ Desconto estabelecido de forma técnica, levando em consideração a frequência do menor par OD entre praças de pedágio;
- ✓ O desconto é aplicado progressivamente, proporcionalmente à frequência mensal em que se viaja pela mesma praça na mesma direção.
- ✓ O desconto só é oferecido para usuários com veículos leves (categoria 1) e que utilizem o sistema de pagamento eletrônico (TAG)

## Experiência Internacional



Flórida  
Estados Unidos



Delaware  
Estados Unidos



Nova York  
Estados Unidos



# Desconto de Usuário Frequentemente (DUF)

A formulação apresentada define a sistemática e as regras para a aplicação do **DUF**

## FÓRMULA 1

$$TPv = TP \times (1 - 5\%) \times (1 - PDU)^{v-1}$$

Sendo que:  $0 \leq PDU < 1$  e  $v \leq 30$

Onde:

**TP:** é a Tarifa de Pedágio de determinada praça de pedágio, calculada conforme previsto no **Contrato**;

**TPv:** é a **Tarifa de Pedágio** cobrada do usuário frequente da  $v$ -ésima viagem no mês;

**PDU:** é o Percentual de Desconto Unitário; e

**5%:** é o percentual de desconto pela utilização do sistema eletrônico de cobrança (AVI), conforme disposto no **Contrato**.

## FÓRMULA 2

$$TPmin = TP \times (1 - 5\%) \times (1 - PDU)^{29}$$

Sendo que,

$$TP1 \geq TPv > TPmin \text{ para } 1 \leq v \leq 30$$

$$TPv = TPmin \text{ para } v \geq 30$$

Onde:

**TPmin:** é a Tarifa de Pedágio mínima a ser cobrada dos usuários frequentes, a partir da 30ª (trigésima) passagem em determinada praça de pedágio, em um mesmo mês calendário e sentido de fluxo.

A **Tarifa de Pedágio**, dada pela Fórmula 1, cobrada do usuário frequente será reduzida progressivamente até a 30ª (trigésima) viagem no mês, conforme percentual fixo de redução em relação à **Tarifa de Pedágio** cobrada na viagem anterior.

A partir da 31ª (trigésima primeira) viagem no mês, a Tarifa de Pedágio mínima será cobrada em todas as viagens adicionais até o final do respectivo mês calendário, conforme disposto na fórmula 2.

- ***O Percentual de Desconto Unitário (PDU) será diferente para cada praça de pedágio, de acordo com a respectiva extensão referencial.***
- ***A compensação do DUF será feita prioritariamente por meio dos Recursos Vinculados e, caso esses sejam insuficientes, por meio do Fator C.***

# Desconto de Usuário Freqüente (DUF)

## Política Atual de Tarifas

- **Usuário com pagamento manual:** tarifas consideram o valor total do praça de pedágio, sem nenhum desconto.
- **Usuário de pagamento automático (5% de desconto - TAG):** tarifas consideram um valor que já inclui os 5% de desconto para o usuário de pagamento automático .

## Modelo de desconto para usuário freqüentes

- **Taxa de desconto progressivo não-retroativa (porcentagem fixa):** tarifas diminuem progressivamente em uma porcentagem fixa até alcançar, na 30ª passagem no mesmo mês, a quantidade na qual a soma de tarifas pagas é igual à quantidade que seria pago se considerasse a referência distancia OD.

## Exemplo

Tipo de Pagamento	Cobertura Km	Tarifa Quilométrica	1ª Viagem	30ª Viagem	Pg Mensal (20 viagens)	Pg Mensal (30 viagens)	Tarifa Média (30 viagens)
Pagamento Manual	50	BRL 0.14/km	BRL 5.60	BRL 5.60	BRL 112.00	BRL 168.00	BRL 5.60
Pagamento Usuários Freqüentes	30		BRL 5.60	BRL 3.05	BRL 92.44	BRL 126.00	BRL 4.20

*Tarifa que seria paga se o praça de pedágio usasse a tarifa quilométrica*



# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. **Acordo tripartite**
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Acordo Tripartite

*Acordo consiste em uma iniciativa negociada, que **amplia as alternativas à disposição dos financiadores** para que possam precificar os riscos envolvidos no financiamento de projetos dessa natureza a partir do **estabelecimento de uma relação direta com o poder concedente**, criando um canal direto de comunicação acerca do cumprimento do contrato de concessão, de forma a **reduzir a assimetria informacional**. O Acordo ainda oferece **mecanismos efetivos para que os próprios financiadores possam agir e preservar o ativo**.*

## Diretrizes

- ✓ Acordo Tripartite pretende balizar entre as diferentes partes (financiador, regulador e concessionária) alcance e procedimento para **exercício dos direitos dos credores**.
- ✓ Alinhamento entre financiador e regulador por meio de **compartilhamento de informações** de desempenho da concessão e incentivos para precificação adequada de crédito e, em situações específicas, busca de alternativas para continuidade da prestação de serviços.
- ✓ Assinatura de Acordo Tripartite é **opcional para o Financiador e Concessionária e mandatória para Regulador**.
- ✓ Acordo **não altera ou modifica quaisquer obrigações da Concessionária** com relação ao Poder Concedente e à Agência Reguladora, tal como estabelecidas no Contrato de Concessão.
- ✓ Redução dos riscos atribuídos aos financiadores, por meio de **detalhamento de procedimentos para plano de reestruturação** que poderá contemplar a não incidência de sanções em virtude de eventuais atrasos das obrigações.

# Acordo Tripartite

## Evento de Alerta

- Poder Concedente notifica a Concessionária, se o Evento de Alerta for relacionado ao Contrato de Concessão;
- Credor notifica a Concessionária, se se o Evento de Alerta for relacionado ao Contrato de Financiamento;
- Terceira parte do Acordo sempre receberá cópia da Notificação de Alerta; e
- **Toda notificação deve obedecer ao Período de Cura.**

## Período de Cura

- Prazo de até 90 dias, a partir de notificação à Concessionária, para sanar os descumprimentos verificados.

## Período de Exercício

- Prazo de 30 dias para o exercício de direito pelos credores;
- Possibilidade de administração temporária ou assunção do controle da Concessionária;
- Não poderão ser instaurados procedimentos sancionatórios ou para a decretação de caducidade; e
- Em até 60 dias, caso os credores optem pelo *step-in*, deverá ser apresentado Plano de Reestruturação para aprovação da ANTT.

- ✓ **Período de Exercício**, no qual os credores poderão, alternativamente, optar por um dos seguintes mecanismos: (i) sanar o inadimplemento em nome da Concessionária; (ii) assumir a administração temporária da Concessionária; (iii) assumir o controle da Concessionária; ou (iv) vencimento antecipado das dívidas
- ✓ Nas hipótese de administração temporária da Concessionária ou assunção do controle da Concessionária, os credores deverão formular, em até 60 dias, **Plano de Reestruturação**, a ser aprovado pela ANTT, contendo medidas destinadas a regularizar a execução do Contrato (inclusive com proposta de cronograma para execução de obrigações vencidas)
- ✓ **Durante o período de reestruturação, haverá a suspensão da aplicação de multas moratórias pela ANTT.**



# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
- 7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)**
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Arbitragem

- ✓ **Escopo da arbitragem** - decisão administrativa definitiva referente às seguintes questões:
  - ✓ Equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
  - ✓ Indenizações decorrentes da extinção ou transferência do Contrato;
  - ✓ Penalidades contratuais e seu cálculo; e
  - ✓ Inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.
- ✓ **Lei aplicável e idioma:** legislação brasileira – língua portuguesa.
- ✓ **Câmara Arbitral:**
  - (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (International Chamber of Commerce – ICC); ou (ii) Comissão de Arbitragem da Câmara de Comércio Brasil Canadá – CAM-CCBC.
  - Caso ambas não sejam credenciadas na forma do Decreto nº 10.025/2019, será indicada credenciada conforme procedimento previsto no Contrato.
- ✓ **Sede da arbitragem** – Brasília, Distrito Federal, Brasil.
- ✓ **Custos:** (i) adiantamento pela Concessionária, inclusive o pagamento dos honorários dos árbitros e custas processuais; (ii) a parte vencida deverá arcar com os custos do processo e reembolsar a parte vencedora em relação aos adiantamentos realizados; e (iii) os honorários advocatícios deverão ser pagos pela Parte vencida, excluído o ressarcimento de honorários contratuais.

# Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board)

## Boa prática trazida para a resolução de conflitos eminentemente técnicos ainda em sede administrativa

- ✓ Por iniciativa de qualquer das partes, poderá ser instaurado Comitê de Resolução de Conflitos para solução de eventuais **divergências de natureza eminentemente técnica**.
- ✓ Terá **caráter recomendatório e prévio ao procedimento administrativo da Agência**, trazendo subsídios mais robustos para a decisão.
- ✓ Será composto por **3 membros** a serem designados um pela Concessionária, um pela ANTT e um em comum acordo entre as Partes.
- ✓ As **custas e despesas serão antecipadas pela Concessionária** e compensadas em 50% por meio do Fator C.

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
- 8. Relator Independente**
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Relator Independente

**O Relator Independente relaciona-se diretamente com a ANTT, prestando informações essenciais para a avaliação de desempenho da Concessão**

- ✓ Para a **realização das monitorações, entrega dos Trabalhos Iniciais e aferição do Acréscimo de Reequilíbrio e do Desconto de Reequilíbrio**, a ANTT contará com o apoio do Relator Independente, contratado e remunerado pela Concessionária.
- ✓ Concessionária deverá comprovar **qualificação técnica e experiência do Relator Independente** (incluindo histórico de supervisão da execução de obras e serviços rodoviários), por meio de documentação e de atestados de capacidade técnica.
- ✓ Será assegurado à ANTT, no prazo máximo de 1 (um) mês após o recebimento da indicação do candidato a Relator Independente apresentado, o **exercício de veto**.
- ✓ A figura do Relator Independente **não elide a competência fiscalizatória da ANTT**, que deverá verificar periodicamente (por amostragem e mediante indícios de irregularidade) a sua atuação.

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. **Extinção do contrato**
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Extinção do Contrato

- Conforme a Lei nº 8.987/1995, a Concessionária possui o direito à indenização pelos investimentos em Bens Reversíveis não amortizados ou depreciados. O cálculo de tal montante será realizado conforme estabelecido na **Resolução ANTT nº 5.860/2019 (regime geral de indenização)**:
  - ✓ O valor dos investimentos realizados será determinado conforme seu **custo histórico**, aferido com **base nos registros contábeis** da Concessionária, passível de ajustes por verificação independente
  - ✓ As **taxas de amortização/depreciação serão lineares**, considerando a entrada em operação do ativo e sua vida útil;
  - ✓ **Custos de financiamento poderão ser capitalizados** conforme a taxa SELIC;
  - ✓ **Não comporão os valores de indenização**, dentre outros, os seguintes valores: margem de receita de construção, adiantamento a fornecedores por serviços não realizados, custos pré-operacionais (salvo aqueles que representem benefício econômico futuro ao Sistema Rodoviário) e investimentos realizados em condições não equitativas; e
  - ✓ **Serão descontados**, na seguinte ordem de preferência: (i) valores de multas, aplicação dos fatores e outras somas devidas ao Poder Concedente; (ii) valores vencidos e vincendos devidos aos Financiadores; e (iii) danos eventualmente causados à ANTT e ao Poder Concedente.

# Extinção do Contrato

**Caducidade:** indenização limitada ao regime geral de indenização.

**Anulação:** O regime geral se aplica, destacando-se que:

- ✓ Caso a anulação seja imputável à ANTT/Poder Concedente, a indenização devida observará as regras aplicáveis à encampação; e
- ✓ Caso a anulação seja imputável à Concessionária, a indenização devida observará as regras aplicáveis à caducidade.

**Falência ou extinção da Concessionária:** indenização limitada ao regime geral de indenização.

**Encampação / Rescisão:** Aplica-se o regime geral de indenização com os seguintes acréscimos:

- ✓ (+) Lucros cessantes;
- ✓ (+) Todos os custos, cobranças e encargos decorrentes do término antecipado de contratos entre a Concessionária e terceiros (p.ex. fornecedores); e
- ✓ (+) Valor de outorga não amortizado.



# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
- 10. Mecanismos de transparência e de publicidade**
11. Critério de leilão
12. Investimentos

# Mecanismos de Transparência e Publicidade

**A Concessão incorpora diversos instrumentos voltados à transparência e publicidade de suas atividades**

## Edital

- ✓ Período mínimo de **100 dias** entre a publicação do edital e o leilão
- ✓ Divulgação dos documentos de licitação em **língua estrangeira**

## Contrato

- ✓ Apresentação periódica de **informações sobre a concessão**: estatísticas de tráfego, acidentes, obras, bens da concessão, demonstrações contábeis.
- ✓ Divulgação de informações no seu **sítio eletrônico**: histórico de evolução da tarifa de pedágio e aplicação de fatores, estatísticas de tráfego e acidentes, além de boletim trimestral sintetizando os serviços ofertados ao usuário e as principais informações da concessão.
- ✓ Publicação de **Política de Transações com Partes Relacionadas**, incluindo processos competitivos para contratação de obras e serviços.

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
- 11. Critério de leilão**
12. Investimentos

# Leilão – Critério de Julgamento

Adotado um **critério híbrido de leilão que combina maior outorga e menor tarifa** (deságio máximo definido pelo Poder Concedente).

O modelo híbrido busca transferir ao máximo as vantagens da competição para o usuário, mantendo ainda a concessão financeiramente saudável.

## Benefícios da adoção do critério de maior outorga

- ✓ Não há interferência da outorga *upfront* no fluxo de caixa projetado. **Certame é separado da concessão**, preservando capacidade financeira contra desvios em relação às projeções iniciais;
- ✓ Assegura participação a **licitantes com capacidade financeira**, reduzindo necessidade de atestados técnicos;
- ✓ Proteção do fluxo de caixa de projeto em relação à licitação **preserva viabilidade do projeto** durante a concessão, permitindo troca de acionista;
- ✓ Modelo de outorga permite **cálculo correto e neutro de reequilíbrios**, gerando os incentivos corretos à sua aplicação.
- ✓ **Maior alinhamento de interesses com relação a execução tempestiva dos investimentos** e demais obrigações contratuais (custo de saída alto pelo pagamento *ex ante* da outorga);
- ✓ **Desincentivos ao abandono do contrato** e maior segurança nas estruturas de financiamento;
- ✓ **Multas, penalidades e caducidade apresentam maior poder de *enforcement*** dado que há recursos dos sócios em risco;

# Leilão – Critério de Julgamento

## Deságio Máximo

- O deságio máximo será definido pelo Poder Concedente.
  - Este desconto **garante uma TIR sustentável ao projeto, ao mesmo tempo em que oferece ao usuário compartilhamento das eficiências ofertadas pelo licitante vencedor no leilão.**
- Quaisquer **valores adicionais seriam convertidos em outorga fixa *upfront* ao governo**, protegendo o fluxo de caixa futuro do projeto.

## Dinâmica do Leilão

- ✓ Apresentação das Propostas Econômicas em **envelope fechado**, contemplando menor tarifa e maior outorga
- ✓ Caso nenhum licitante apresente proposta com valor de outorga positivo ( $\geq 0$ ), o critério de seleção será a menor tarifa de pedágio. Caso um ou mais licitantes apresentem proposta com **valor de outorga positivo (somente permitido quando atingido o deságio máximo)**, o critério de seleção será o de maior valor de outorga.
- ✓ No caso de empate ou propostas comerciais com **valores de outorga positivos próximos (até 10% de diferença)**, será realizado **leilão em viva-voz para disputa do valor de outorga**.

Abertura das  
Propostas Econômicas

Fase de Lances

# Pauta

## TEMAS

1. Modelagem econômico financeira, especialmente no tocante à atualização das premissas do modelo
2. Mecanismo de proteção cambial
3. Recursos vinculados e mecanismo de contas
4. Garantias e qualificação econômica
5. Tarifas diferenciadas, DBT e DUF
6. Acordo tripartite
7. Arbitragem e Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board)
8. Relator Independente
9. Extinção do contrato
10. Mecanismos de transparência e de publicidade
11. Critério de leilão
- 12. Investimentos**

# PR Vias em Números

EXTENSÃO



3.327Km

LOTES DE  
CONCESSÃO



6

PRAÇAS DE  
PEDÁGIO



42

27 Existentes  
15 Novas

VDMA  
Equivalente



14.815 mi

30 anos

TKM  
PISTA SIMPLES



R\$ 0,100

média dos  
6 lotes

OPEX



R\$ 34 Bi

CAPEX



R\$ 42 Bi

RECEITA

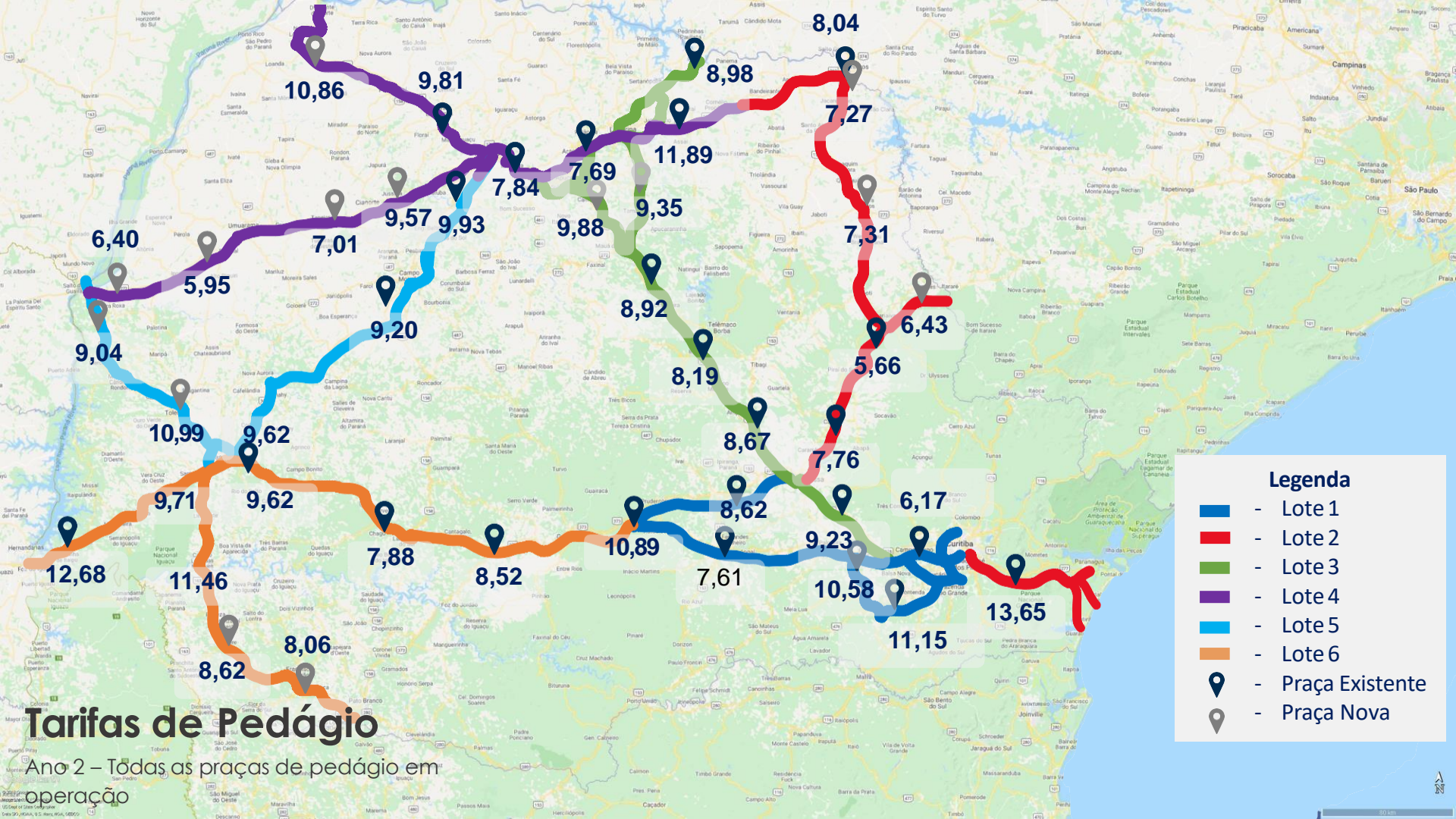


R\$ 156 Bi

# Tarifas de Pedágio







# Tarifas de Pedágio

Ano 2 – Todas as praças de pedágio em operação

### Legenda

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- 📍 - Praça Existente
- 📍 - Praça Nova







20%

17%

16%

41%

60%

55%

29%

34%

8%

16%

31%

15%

18%

33%

28%

19%

22%

31%

8%

21%

17%

15%

16%

27%

25%

# Desconto frente às tarifas de face vigentes

\* Veículos Comerciais

**Legenda**

- Lote 1
- Lote 2
- Lote 3
- Lote 4
- Lote 5
- Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova



80 km

# Tarifas – Corredores Logísticos





# Corredor BR-277

Veículos de Passeio

Tarifa Atual	R\$ 143,30
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 97,31
Desconto Inicial	32%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	45%

### Legenda

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova

<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 126,50
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 97,31
<b>Desconto Inicial</b>	23%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	38%



**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova

# Corredor BR-277

**Veículos Comerciais**





<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 68,90
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 35,46
<b>Desconto Inicial</b>	49%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	58%

29%

52%

27%

**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- 📍 - Praça Existente
- 📍 - Praça Nova

# Corredor Maringá/Jacarezinho

Veículos de Passeio





<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 58,60
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 35,46
<b>Desconto Inicial</b>	39%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	51%

17%  
41%  
16%

60%

# Corredor Maringá/Jacarezinho

Veículos Comerciais

**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova





<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 89,90
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 72,55
<b>Desconto Inicial</b>	19%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	35%



**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova

# Corredor Maringá/Paranaguá

Veículos de Passeio



<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 75,10
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 72,55
<b>Desconto Inicial</b>	3%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	22%



**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova

# Corredor Maringá/Paranaguá

**Veículos Comerciais**





<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 146,10
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 87,54
<b>Desconto Inicial</b>	40%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	52%

**Legenda**

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova

# Corredor Foz do Iguaçu - Sertaneja

Veículos de Passeio





<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 87,30
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 65,38
<b>Desconto Inicial</b>	25%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	40%



# Corredor Cascavel - Sengés

Veículos de Passeio



<b>Tarifa Atual</b>	R\$ 75,70
<b>Tarifa do Novo Projeto</b>	R\$ 65,38
<b>Desconto Inicial</b>	14%
<b>Desconto Inicial + Deságio + TAG</b>	30%



# Corredor Cascavel - Sengés

Veículos Comerciais

### Legenda

- - Lote 1
- - Lote 2
- - Lote 3
- - Lote 4
- - Lote 5
- - Lote 6
- Praça Existente
- Praça Nova



# Investimentos



# Investimentos – Lote 1

**352 km**  
Duplicações

**201 km**  
Faixa  
Adicional

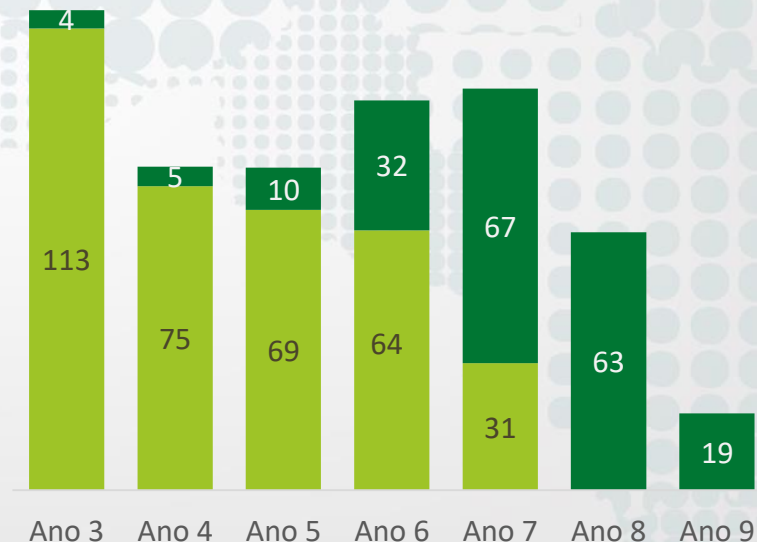
**36 km**  
Marginais

**9**  
Passarelas

**145**  
OAE e  
Interseções



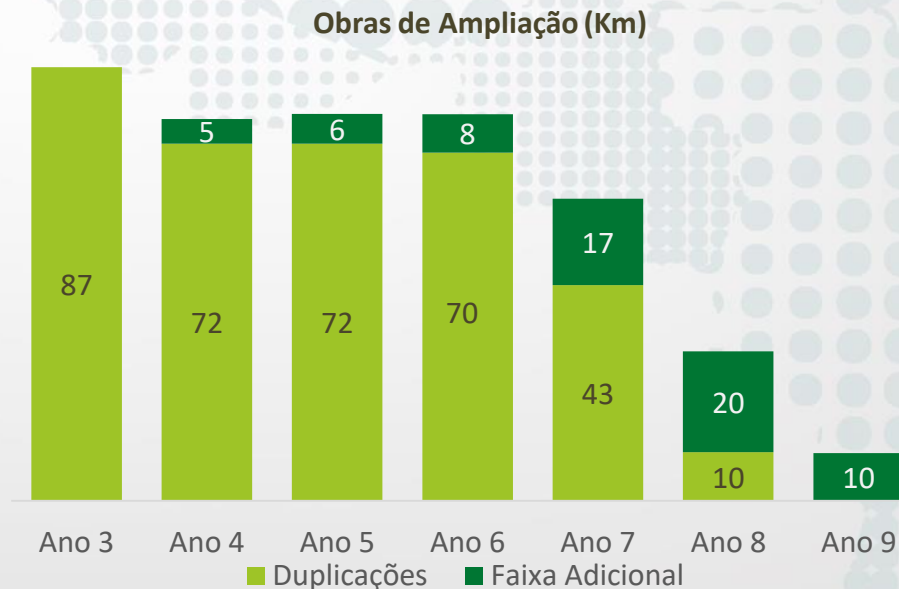
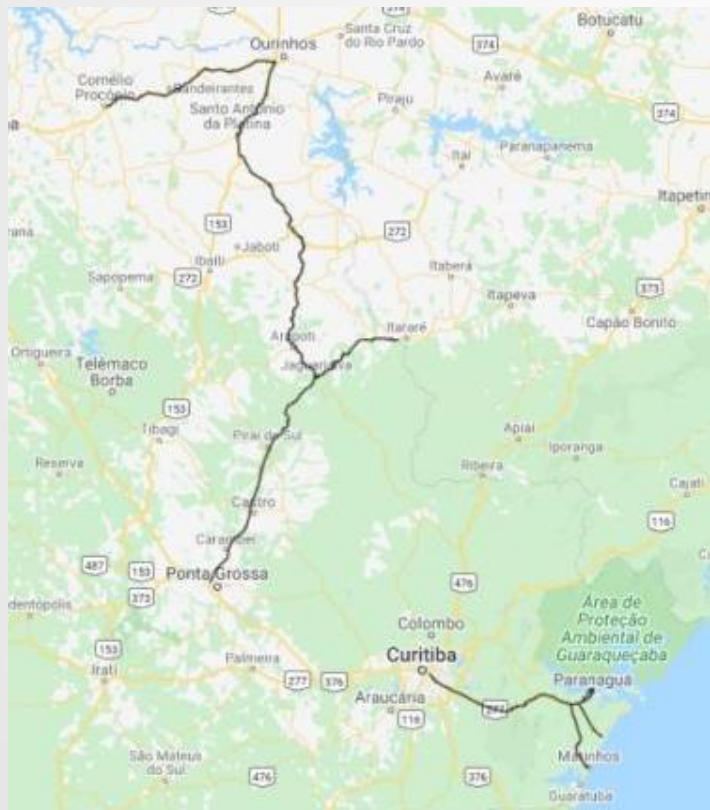
## Obras de Ampliação (Km)



■ Duplicações ■ Faixa Adicional



# Investimentos – Lote 2



# Investimentos – Lote 3

**202km**  
Duplicações

**25 km**  
Faixa Adicional

**4**  
Contornos Urbanos

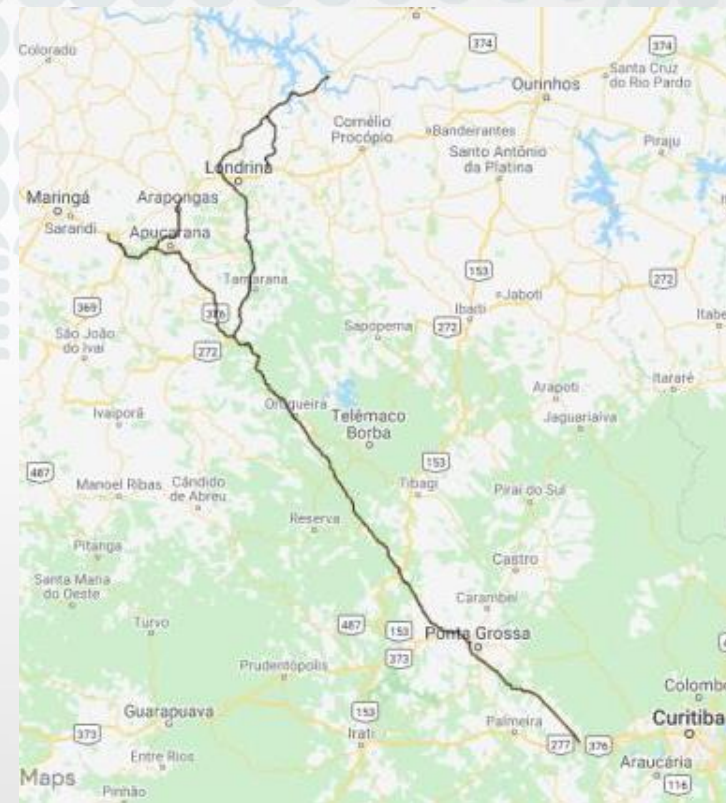
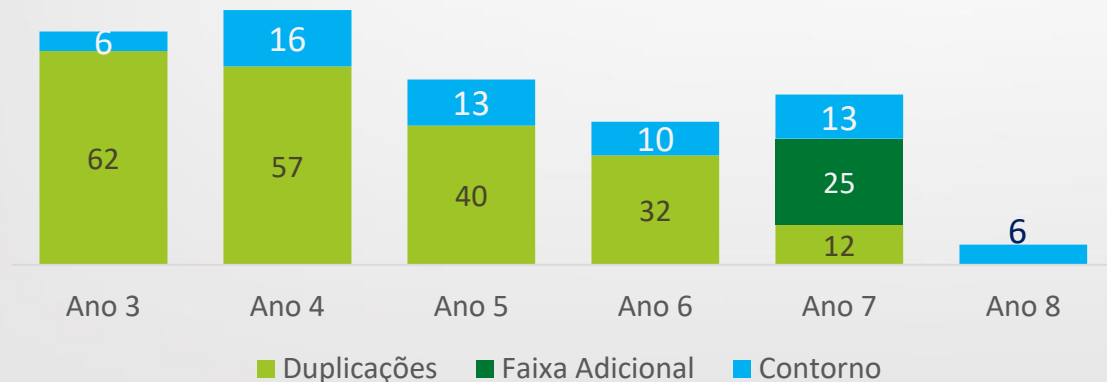
**32**  
Passarelas

**208**  
OAE e Interseções

**15 km**  
Marginais

Contorno	Ano de Implantação
Apucarana	6 e 7
Ponta Grossa Norte	3 e 4
Ponta Grossa Leste	4 e 5
Arapongas	7 e 8
Califórnia	5 e 6

Obras de Ampliação (Km)



# Investimentos – Lote 4

**173 km**  
Duplicações

**127 km**  
Faixa Adicional

**4**  
Contornos Urbanos

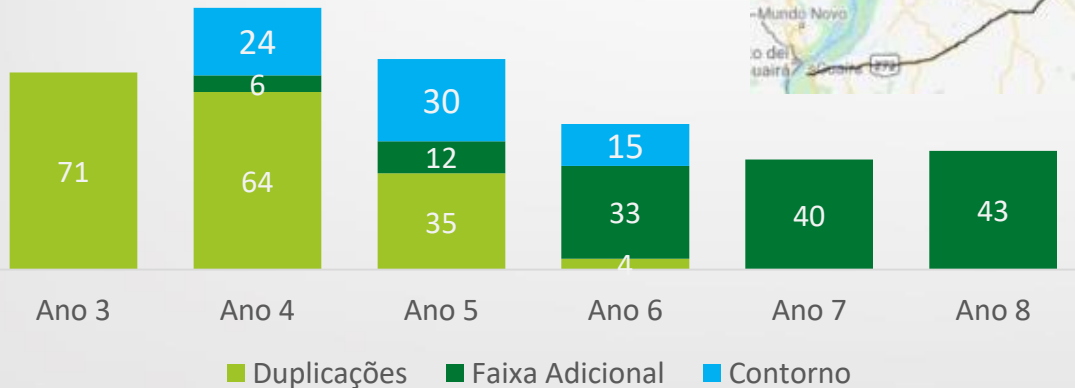
**40 km**  
Marginais

**57**  
Passarelas

**244**  
OAE e Interseções

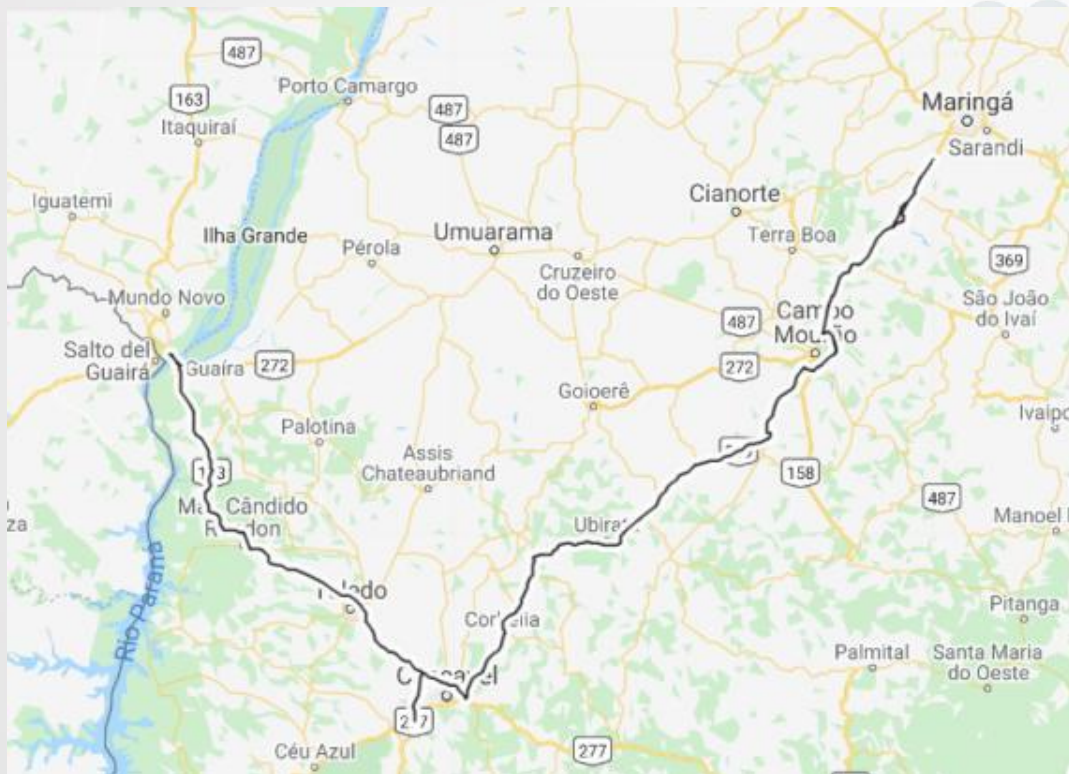


Obras de Ampliação (Km)



Contorno	Ano de Implantação
Norte de Londrina	5 e 6
Nova Londrina	4
Sul de Maringá	4 e 5
Itaúna do Sul	4

# Investimentos – Lote 5



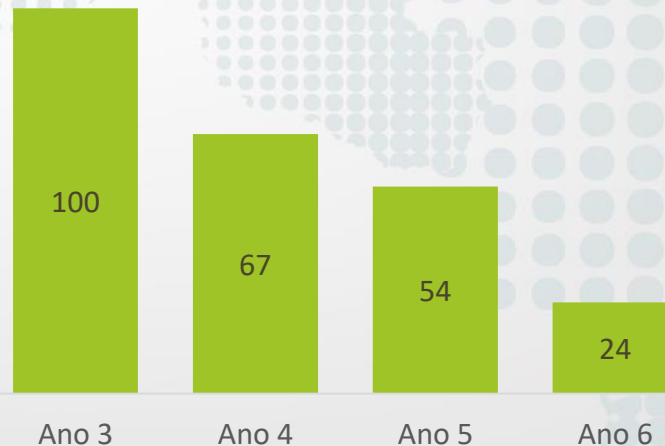
**244 km**  
Duplicações

**7**  
Passarelas

**73**  
OAE e  
Interseções

**21 km**  
Marginais

## Obras de Ampliação (Km)



■ Duplicações

# Investimentos – Lote 6

**538 km**  
Duplicações

**111 km**  
Marginais

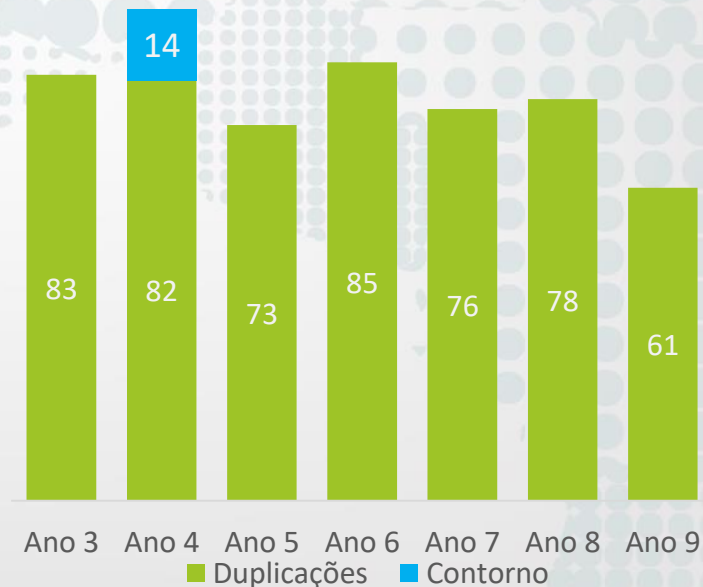
**1**  
Contornos Urbanos

**162**  
OAE e  
Interseções

**34**  
Passarelas

Contorno	Ano de Implantação
Marmeleiro	4

Obras de Ampliação (Km)



# Contornos



# Contornos Previstos no Programa

CONTORNOS  
URBANOS



10

EXTENSÃO  
TOTAL



136 Km

CAPEX\*



R\$ 1,68 Bi

OPEX



R\$ 216MM

DESAPROPRIAÇÃO



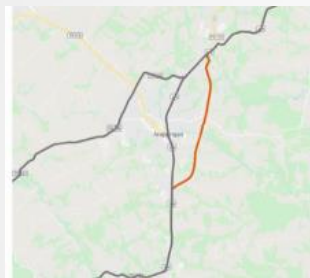
R\$ 749MM

# Contornos Previstos no Programa

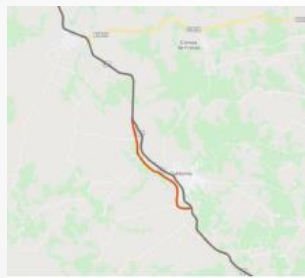
**R\$ 1,01 bi**  
CAPEX\*

- LOTE 3**

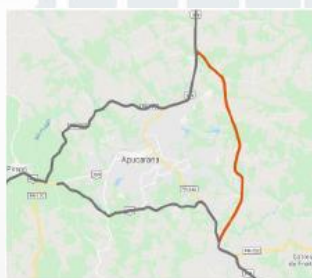
**ARAPONGAS**



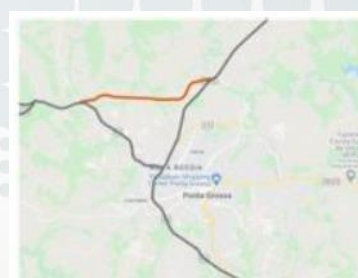
**CALIFORNIA**



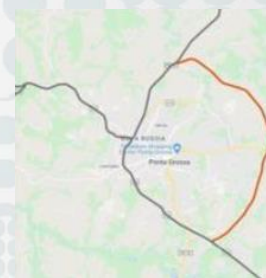
**APUCARANA**



**PONTA GROSSA NORTE**



**PONTA GROSSA LESTE**



Extensão	<b>11,6 km</b>	<b>5,5 km</b>	<b>13,8 km</b>	<b>21,1 km</b>	<b>11,2 km</b>
CAPEX*	<b>R\$ 409 MM</b>	<b>R\$ 36 MM</b>	<b>R\$ 82 MM</b>	<b>R\$ 395 MM</b>	<b>R\$ 91 MM</b>
Ampliação	<b>R\$ 56 MM</b>	<b>R\$ 28 MM</b>	<b>R\$ 78 MM</b>	<b>R\$ 195 MM</b>	<b>R\$ 69 MM</b>
Desapropriação	<b>R\$ 353 MM</b>	<b>R\$ 8 MM</b>	<b>R\$ 4 MM</b>	<b>R\$ 200 MM</b>	<b>R\$ 22 MM</b>
OPEX	<b>R\$ 22 MM</b>	<b>R\$ 12 MM</b>	<b>R\$ 28 MM</b>	<b>R\$ 23 MM</b>	<b>R\$ 42 MM</b>



# Contornos Previstos no Programa

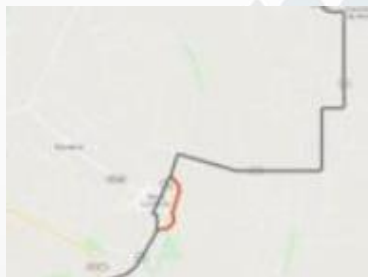
- LOTE 4**

**R\$ 557 MM**  
CAPEX\*

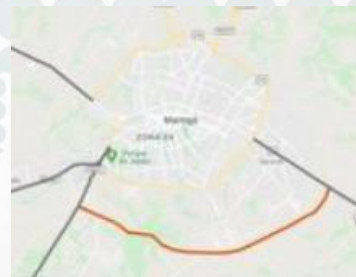
ITAÚNA DO SUL



NOVA LONDRINA



SUL DE MARINGÁ



NORTE DE LONDRINA



Extensão	<b>5,3 km</b>	<b>4,4 km</b>	<b>19,3 km</b>	<b>30,1 km</b>
CAPEX*	<b>R\$ 20 MM</b>	<b>R\$ 17 MM</b>	<b>R\$ 232 MM</b>	<b>R\$ 288 MM</b>
Ampliação	<b>R\$ 13 MM</b>	<b>R\$ 13 MM</b>	<b>R\$ 167 MM</b>	<b>R\$ 244 MM</b>
Desapropriação	<b>R\$ 7 MM</b>	<b>R\$ 4 MM</b>	<b>R\$ 64 MM</b>	<b>R\$ 44 MM</b>
OPEX	<b>R\$ 2 MM</b>	<b>R\$ 2 MM</b>	<b>R\$ 27 MM</b>	<b>R\$ 50 MM</b>

# Contornos Previstos no Programa

- **LOTE 6**

**R\$ 112 MM**  
CAPEX\*



Extensão	<b>13,8 km</b>
CAPEX*	<b>R\$ 112 MM</b>
Ampliação	<b>R\$ 69 MM</b>
Desapropriação	<b>R\$ 43 MM</b>
OPEX	<b>R\$ 9 MM</b>

# Comparação Tarifária



# Tarifas de Face Praças Existentes (Ano 2)

## Revisão dos Contornos e Exclusão dos trechos (BR-163, BR-153 e BR-280):

Praças de Pedágio	Lote Atual	Tarifa Vigente (R\$)	Tarifa Atual <sup>2</sup> (R\$)	Tarifa Anterior <sup>1</sup> (R\$)
S. L. do Purunã	L1	8,90	<b>6,17</b>	8,62
Lapa	L1	14,40	<b>11,15</b>	6,92
Porto Amazonas	L1	14,20	<b>10,58</b>	6,36
Imbituva	L1	12,40	<b>8,62</b>	10,75
Irati	L1	12,40	<b>7,61</b>	8,45
São Jose Pinhais	L2	21,70	<b>13,65</b>	22,84
Jacarezinho	L2	22,70	<b>8,04</b>	9,47
Carambeí	L2	10,60	<b>7,76</b>	14,20
Jaguariaíva	L2	8,10	<b>5,66</b>	8,19
Sertaneja	L3	21,10	<b>8,98</b>	11,88
Ortigueira	L3	11,90	<b>8,92</b>	12,78
Imbaú	L3	11,90	<b>8,19</b>	14,52
Tibagi	L3	11,90	<b>8,67</b>	11,28
Witmarsum	L3	12,80	<b>9,23</b>	10,19

Praças de Pedágio	Lote Atual	Tarifa Vigente (R\$)	Tarifa Atual <sup>2</sup> (R\$)	Tarifa Anterior <sup>1</sup> (R\$)
Pres .Castelo Branco	L4	14,70	<b>9,81</b>	20,12
Mandaguari	L4	10,80	<b>7,84</b>	16,58
Arapongas	L4	10,80	<b>7,69</b>	11,69
Jataizinho	L4	24,60	<b>11,89</b>	18,52
Corbélia	L5	16,30	<b>9,62</b>	11,25
Campo Mourão	L5	16,30	<b>9,20</b>	10,42
Floresta	L5	16,30	<b>9,93</b>	13,72
Prudentópolis	L6	14,30	<b>10,89</b>	9,96
Candói	L6	14,00	<b>8,52</b>	10,30
Laranjeiras do Sul	L6	14,00	<b>7,88</b>	11,72
Cascavel	L6	14,00	<b>9,62</b>	8,21
Céu Azul	L6	12,90	<b>9,71</b>	8,07
S. Miguel do Guaçu	L6	17,00	<b>12,68</b>	12,57

<sup>1</sup> 8 lotes

<sup>2</sup> 6 lotes

#concretiza  
BRASIL ▶