

# **Agência Nacional de Transportes Terrestres**

**Reunião Participativa nº. 002/11**

**Agenda Regulatória ANTT 2011**

**Eixo Temático 2**

**Exploração da Infraestrutura Rodoviária**

16 de novembro de 2011

Brasília – DF

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Bom dia, pessoal. Sentem à mesa, por favor? Fiquem mais próximos, pode chegar mais perto da gente, para ficar uma reunião bem informal... menos Estefani que não pode, mas os outros podem.

Peguem um microfone cada um para si porque vai ser gravada a sessão para depois ser degravada e podermos fazer a ata, o relatório final da reunião para disponibilizar para vocês no nosso *site*.

Bom, primeiramente vamos ouvir quem são vocês, de que entidade vocês vêm, o nome de vocês, por favor.

**Senhor Benedito Pantalhão** - Começando por mim? Sempre o primeiro, né? O primeiro a chegar, o primeiro em tudo. *[risos]* Só na escola que eu não era o primeiro. *[risos]* Eu sou o Benedito Pantalhão, sou do Estado de São Paulo, especificamente estamos sediados na cidade de Paulínia, e estou aqui representando a Associação Nacional dos Caminhoneiros, a ANTRAC.

**Senhor Luís Fernando Galvão** - Bom dia, cumprimento a todos. Meu nome é Luís Fernando *\*palavra não compreendida* Galvão, estou com a ANTRAC, sou do SINDITAC-Guarulhos, mas estou aqui representando Guarulhos, e juntamente com Paulínia. Bom dia a todos.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Senhorita... senhora... não queria falar, né?

**Senhora Fernanda Custódio** - Não é... bom dia, meu nome é Fernanda Custódio, eu sou assessora de comunicação da ANTRAC e eu vim acompanhando o senhor Benedito Pantalhão.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Vocês aqui do Ministério Público...

**Senhor Ícaro Bezerra** - Isso... eu sou o Ícaro Bezerra, trabalho no Ministério Público Federal, na Procuradoria Geral da República.

**Senhora Silvia** - Eu sou Silvia, sou da terceira câmara também do Ministério Público Federal, nós viemos entender um pouco da metodologia de vocês.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Pode pegar o microfone e se apresentar aqui.

**Senhor Wards** - Bom, desculpa o atraso aí, mas... meu nome é Wards, eu trabalho na CCR, e estou aqui representando as concessionárias Nova Dutra e Ponte S.A.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Ok. Bom, já é do conhecimento dos senhores que nós temos uma agenda regulatória aqui na ANTT e que os principais assuntos regulatórios da Agência foram condensados em um programa, em um projeto chamado Agenda Regulatória e dividido por eixos temáticos, o nosso eixo temático aqui hoje é o eixo 02, “Rodovias”, então nós só vamos tratar dos assuntos de resoluções ligadas à rodovias.

Então, inicialmente, bom... deixa eu me apresentar, sou Murshed Menezes Ali, sou especialista em regulação da SUINF, gerência de

regulação, e dentro desse projeto da Agenda Regulatória eu sou o chefe do projeto das resoluções de rodovias.

E, estão aqui ao meu lado a Natália Marcassa, que é gerente de regulação da SUINF.

**Senhora Natália** – Oi. Bom dia a todos.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – A Mirian Quebaud, especialista em regulação da nossa gerência também, e o Luís Fernando Castilho, que é o chefe de portfólio, ele trabalha na gerência de atos normativos, que é uma outra superintendência que coordena essa Agenda Regulatória.

Então, bom, inicialmente, Luiz Fernando, vamos mostrar para eles o que é a Agenda Regulatória, antes de entrar especificamente no nosso ponto que é rodovias.

**Senhor Luiz Fernando** – Bom, bom dia, pessoal. Falando rapidamente em 30 segundos o que é a Agenda Regulatória até porque creio que só o Wards – né, Wards? -, estava no evento da semana passada onde nós apresentamos a Agenda Regulatória como um todo.

O que é a Agenda Regulatória? É um instrumento que foi adotado na ANTT onde são levantados todos os temas que vão ser discutidos na Agência junto com usuários e setor regulado em um período de dois anos, então, são levantados todos esses temas, que foram divididos em eixos, especificamente oito eixos temáticos. Hoje nós estamos tratando do eixo temático 02 de exploração da infra-estrutura rodoviária, mas temos outros eixos que discorrem sobre o transporte de cargas rodoviárias, transporte ferroviário de cargas, transporte de passageiros, enfim... estou falando isso, talvez porque os outros eixos podem ser de interesse dos senhores bembém... e qual o principal intuito, qual o principal objetivo da Agenda Regulatória? É oferecer transparência e previsibilidade do que a Agência pretende fazer em relação a esses temas, e por isso vão existir essas reuniões participativas justamente porque a Agência precisa ouvir o setor regulado e os usuários em relação a esses temas para saber se o norte que a Agência está seguindo... a direção é a correta, se existe algum item ou algum assunto que é relacionado ao tema, mas que não está sendo tratado, se existe algum tema que precisa ser incluído em algum eixo temático e não foi incluído, e por isso que essa fase que estamos fazendo agora é a revisão da Agenda. A Agenda começou em 2011, com previsão para terminar em 2012, e esse período entre anos serve para a Agência revisar os temas da Agenda.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Está ok então. Então agora nós vamos dar uma passada rápida pelos temas que estamos trabalhando aí depois voltamos para tratar especificamente de cada ponto, para mostrar para vocês o que é e ouvir alguma eventual opinião.

Bom, o primeiro tema que estamos tratando aqui, que já tem, inclusive, minuta de resolução é sobre a isenção de pedágio para veículos

locados em uso oficial, o que é isso? É uma definição das regras para conceder isenção à veículos locados em uso oficial, veículos da administração pública. Porque até então, até 2008 não havia uma norma que estipulasse, determinasse que veículos que são meramente locados para a administração pudessem ter isenção nas praças de pedágio. Era só para veículos da propriedade, da administração pública mesmo. Então, esses veículos que hoje a maioria da frota é terceirizada, então, esses veículos também terão direito a não pagar pedágio nas praças de pedágio. Estamos regulamentando, na verdade, um dispositivo do Decreto 6.403 de 2008, que estabeleceu como veículo oficial aqueles de posse, de propriedade da administração pública ou aqueles terceirizados. E o nosso resultado esperado para esse assunto é uniformizar o tratamento concedido pelas concessionárias aos veículos locados em uso oficial e regulamentar dentro, no âmbito das concessionárias como isso vai ser feito, então queremos um regramento básico para todas elas cumprirem.

Próximo, Stefane.

**Senhor Stefane** – Essa proposta de resolução cujo tema é “Compatibilidade, ano civil e concessão”, se deve ao fato que os contratos de concessão da primeira etapa são em ano civil, o uso da segunda etapa são em ano concessão, então assim é distribuído nos contratos os investimentos, os custos operacionais, o serviço da concessionária. Então nossas resoluções estavam todas elas expostas em ano civil. Então, o que estava acontecendo? Para as concessões da segunda etapa, no final do ano civil quando eles prestavam contas, por exemplo, dos gastos com pesquisa ou das receitas auferidas, receitas extraordinárias auferidas, eles prestavam conta conforme estava exposto na resolução no final de um ano civil. E nós não tínhamos no final do ano civil o que foi gasto no ano concessão, então, a idéia desse tema, dessa compatibilidade é de adequar.

O que acontecia? Vamos supor uma concessão da segunda etapa que o ano concessão dela vai de fevereiro a fevereiro. Quando ela prestava contas em dezembro, eu não podia jogar para modicidade tarifária, por exemplo, o usuário, o gasto do ano concessão porque só tinha uma parte, tinha que aguardar a prestação de contas do ano seguinte para aí ter a fatia do ano concessão e levar em consideração isso à modicidade tarifária, por exemplo. Então, a idéia de incluir a noção de exercício anual da concessão, que poderia ser considerado em ano civil ou ano concessão, dependendo do contrato, primeira etapa ou segunda etapa e que pudéssemos reverter a modicidade tarifária os valores destinados e não aplicados em pesquisa imediatamente após o fechamento do ano civil ou ano concessão. Idem para a verba destinada à PRF, também quando não gasta que tem que ir para a modicidade, ou as receitas extraordinárias auferidas. Então é essa a idéia de alterar... na 483 seria alteração de pesquisa, na 675 a questão da

Polícia Rodoviária Federal e os prazos para essa prestação de contas, e na resolução 2552 é a questão das receitas extraordinárias.

Então, basicamente, Menezes, é isso que estamos propondo a debater.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – O Próximo é o RDT, correto?

**Senhor Stefane** – Ah! Aí eu vou falar ainda um pouquinho. Aqui é uma alteração pequena, acontece que essa resolução 483 que trata de recursos e desenvolvimentos tecnológicos, a verba destinada à pesquisa, ela não permitia, na verdade, nos temas de pesquisa... tema de pesquisas mais abrangentes ligadas ao meio ambiente, ela era muito voltada para a questão de pavimento, para questão técnica, de melhoria da concessão, mas muito voltada para área de pavimento, de melhoria da operação em si, e não tinha, não deixava possibilidade de inserir temas mais voltados para a questão ambiental, então estamos propondo incluir nessa resolução, no que se refere aos objetivos dos projetos e pesquisa, a questão de inovação e o desenvolvimento de soluções de integração com o meio ambiente. Por achar que realmente são temas importantes, que vai propor melhoria à concessão como um todo, não só questões mais técnicas mesmo voltada à melhoria do pavimento ou da operação da concessão. Então a idéia é de abranger um pouquinho mais os temas possíveis de pesquisa.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – O próximo tema é referente a uma resolução que já foi concluída, que a Natália vai falar, que é metodologia de recomposição do equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

**Senhora Natália Marcassa** – Como a Agenda Regulatória começou em 2011... e de toda maneira é um trabalho que a Agência faz independente de ter Agenda Regulatória, já é o trabalho da Agência, então, tem alguns temas que já estão concluídos. Esse foi um tema muito importante, de grande debate aqui na Agência que foi do ano de 2010, e nós conseguimos efetivar no ano de 2011, que foi a resolução 3651, de abril de 2011, e ela nos permitiu rever a metodologia de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão hoje em vigor.

Anteriormente à essa resolução, todo o reequilíbrio de tarifas, seja para mais ou para menos, quando... o contrato de concessão é um contrato de vinte e cinco anos, então, é lógico, é muito improvável que consigamos fazê-lo ficar estante ao longo dos vinte e cinco anos. As comunidades lindeiras se desenvolvem, a economia se desenvolve, e é inevitável você precisar de obras adicionais àquele contrato original.

Qual era a metodologia de reequilíbrio? Quando se necessitava uma obra adicional nos contratos de concessão, ela era incorporada à esse contrato e remunerada pela taxa interna de retorno inicial lá da época de licitação. Então, nós tínhamos um problema, que as concessões da primeira etapa que saíram em 1994/1995 tinham uma realidade econômica muito diferente do que temos hoje no país, onde na época dos contratos de concessão na primeira etapa tínhamos uma CELIC de 50% ao ano, tinha

um risco regulatório, nunca se tinha feito concessão de rodovia nesse país, não sabíamos se esse modelo realmente ia dar certo, se ia ter alguma quebra de contrato, então tínhamos uma condição muito adversa da condição que temos hoje. Essa metodologia se propõe a remunerar sim o concessionário, mas com as condições que temos hoje de mercado. Então o valor das obras só pelo valor... realmente agora usamos o SICRO como referência, dependendo do item, e a taxa de remuneração são as taxas vigentes hoje em dia.

Assim, isso foi a metodologia que foi aprovada em abril, a taxa de desconto que vai ser aprovada, a metodologia de cálculo dela eu vou falar um pouco mais adiante, que é uma outra minuta de resolução, que estamos trabalhando qual será a metodologia para se chegar a esse valor que também está gerando uma discussão bastante grande, mas essa é a intenção mesmo, de deixar tudo claro para que tenhamos uma metodologia consistente, que não seja só uma metodologia só da ANTT, uma metodologia de governo, estamos fazendo isso junto com o Ministério da Fazenda, que é quem tem as diretrizes das taxas de juros no país, e esse foi o enfoque da metodologia que foi aprovada em abril de 2011.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Próximo tema que estamos estudando aqui é a definição dos preceitos de revisão ordinária, extraordinária e quinquenal.

**Mirian Quebaud** – Aqui é uma questão também de adequar as resoluções ao tema tratado porque a resolução 1187 trata mais da questão de projetos, de obras e investimentos, enquanto que a resolução 675 já tratava das revisões ordinárias. Então nós estamos propondo que a parte de revisões da tarifa, revisões extraordinárias e quinquenais que estavam na 1187 venham para a 675 de forma que a resolução 675 trate de revisões, em geral, quer dizer, ordinárias, extraordinárias e quinquenais, e que possam discutir mais a questão da definição do que é que vai ser realmente uma revisão ordinária, uma revisão extraordinária, de implementar as revisões quinquenais que nós não tivemos até então na Agência, de poder implementá-las, e deixar na 1187, que vai ser falada também mais adiante, mas as questões de projeto mesmo de engenharia, que toda parte de revisão venha para a 675. Podemos depois entrar mais em detalhes sobre o que está se propondo, mas a idéia é realmente de definir melhor o que é revisão ordinária, o que é revisão extraordinária, as revisões quinquenais, principalmente agora já tendo, como a Natália falou, a questão da metodologia, do fluxo de caixa marginal para a questão de novos investimentos e serviços não previstos no PER, deixar isso bem claro de como vai entrar em cada revisão, qual a periodicidade, tudo isso.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Próximo tema é metodologia de cálculo do custo médio ponderado de capital WACC para uso no fluxo de caixa marginal das concessões de rodovias que a Natália vai falar.

**Senhora Natália Marcassa** – É... um nome grandão, mas a nossa intenção, na verdade, é o que? Qual é a taxa que vai remunerar o concessionário para esses investimentos, esses novos serviços que não foram contratados originalmente e não sofreram o deságio do leilão, não sofreram aquela competição? Como remuneramos isso ao longo do contrato de concessão? A metodologia do custo ponderado médio de capital é hoje em dia já bastante utilizada em outras agências reguladoras, inclusive, tanto na ANATEL como na ANEEL, tivemos na semana passada aprovado o terceiro ciclo de revisão tarifária da ANEEL, onde, se eu não me engano, a taxa que eles consideraram foi de 7,46% ao ano. E há uma taxa bem parecida com essa, que estamos trabalhando e vamos levar isso em audiência pública. Então, a metodologia, como toda metodologia pode ser criticada, não é uma panacéia, mas é uma forma objetiva de calcular, uma vez bem definida, todos os agentes tem condições de chegar ao mesmo resultado, não é uma metodologia que não será transparente, e objetivo é que a cada quinquênio de revisão possamos apresentar para a sociedade quais são os itens que estão entrando nesse contrato de concessão e qual o valor dessa taxa de desconto para que possamos validar com a sociedade quais são as melhorias, enfim, que estão se pretendendo naquela rodovia, naquela região. E é muito importante até para a Agência ter essa validação, porque hoje em dia como as revisões ainda não sofrem audiência pública, esse processo, acaba que temos até uma pressão interna de algum ente da sociedade ou até de outro ente da sociedade porque obra mais na rodovia todo mundo quer, agora, pagar é um pouco mais difícil. Então temos que discutir isso com a sociedade para que fique claro o que está entrando, para que a sociedade conheça isso e tenha como cobrar isso da Agência em um momento posterior.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Certo. Próximo tema é alteração da resolução de penalidades, que é nossa resolução 2665, que traz valores das penalidades em URT, e tem uma grande... e temos um problema com ela que são as distorções de valores entre uma concessionária e outra, como há os multiplicadores, que vão de cem a mil, por um mesmo descumprimento contratual ou de resolução, essa multa pode variar enormemente de uma concessionária para outra. A nossa idéia, então, é alterar essa resolução para tentar uniformizar esses valores das multas para a mesma punibilidade, entendeu? Então estamos estudando isso, já estamos em uma fase avançada de discussão e de aprovação dessa resolução, ela entrou mais recentemente na Agenda Regulatória, ela começou antes, e, bom, acho que seria interessante vocês conhecerem a minuta também.

*Intervenções fora do microfone.*

Vai entrar na Agenda, vai ser inserida na Agenda.

**Luiz Fernando Castilho** – É porque como está previsto no manual da revisão, no manual da Agenda o item referente à revisão, os temas

discutidos agora são propostas de inserção ou exclusão da agenda, inclusive o escopo de cada um desses temas, tanto os já existentes quanto os que vão ser inseridos. Esses temas vão ser oficialmente inseridos na Agenda em janeiro do ano que vem, após todas reuniões participativas de todos os eixos temáticos.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – São essas duas propostas de inserção então... a de penalidades, que eu acabei de falar, e a próxima é a da alteração na resolução 1187, que o Stefane vai explicar o que é.

**Senhor Stefane** – Sim, então, a 1187 tem como tema os procedimentos relativos à análise e a aprovação de projetos no âmbito das rodovias federais concedidas. Esta resolução data de 2005, e portanto ela precisa de alguns ajustes para se adequar melhor às necessidades da Superintendência e sobretudo para considerar a entrada no *hall* das nossas construções dos contratos da segunda etapa, que como vocês puderam perceber pelo fato de ter a questão do ano concessão, toda essa resolução estava baseada, por exemplo, em ano civil, então, tem alguns ajustes, não somente isso, mas tem outros ajustes que talvez comentaremos depois, que tem que ser feitos a respeito dessa resolução.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – E tem o último tema aqui, para fecharmos essa parte de apresentação dos temas, que está para ser excluído agora em janeiro, é uma proposta de exclusão, que é a autorização de acessos e uso da faixa de domínio, que visa a definição de procedimentos para autorização de implantação de acessos e uso e ocupação da faixa de domínio em rodovias federais concedidas. Por quê? Qual é a justificativa de excluirmos essa ideia da agenda regulatória? Porque a gerência que cuida desse assunto, lá na SUINF, na Superintendência, acredita que existem formas internas de se resolver esse problema sem necessariamente se fazer uma resolução, entendeu? Então não precisaria fazer uma resolução, todo um procedimento e trazer atitudes a serem tomadas internamente, procedimentos internos, burocráticos da própria gerência.

**Senhora Natália Marcassa** – Até porque a maior parte de regramento para autorização e implantação de acesso já é dado pelo manual de ordenamento e uso do solo, do DNIT, que ele é comum também para a ANTT e para qualquer outra rodovia federal. Então, não necessariamente teríamos que inventar a roda de novo. As regras já estão dadas e seria mais um procedimento interno mesmo.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Então tá. São esses os temas. Você pode voltar lá para o primeiro de novo e ver se o pessoal tem alguma pergunta a fazer, algum esclarecimento.

Sendo o primeiro, a isenção de pedágios para veículos locados em uso oficial. Alguma dúvida, pessoal, com relação a esse tema? Alguma dúvida ou querem acrescentar alguma coisa? Querem mais detalhes do projeto?

**Senhora Natália Marcassa** – Acho que você poderia perguntar se teria algum tema geral que eles gostariam.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – De forma geral, então, alguma dúvida?

**Luiz Fernando Castilho** – Algum tema que não está sendo tratado na Agenda Regulatória e que para vocês seria importante ser tratado na agenda?

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Eu tenho, mas eu queria conversar um pouco também sobre dois desses temas que vocês colocaram; conciliar o segundo tema, que é a compatibilidade do ano civil e do ano concessão. Foi colocada aqui a alteração da resolução, mas basicamente direcionada para três assuntos, que seria a pesquisa, PRF e receita de contratos. Eu não sei se seria o caso de inserir aqui a questão que aconteceu com a Dutra, de como foi feita essa alteração no ano civil, do ano calendário e acabou-se também alterando... então, talvez vocês entrariam nesse assunto ou é a parte?

**Senhora Natália Marcassa** – Aqui nós só estamos tentando compatibilizar essas resoluções, porque elas foram criadas antes dos contratos de concessão da segunda etapa. Só assim, mas é que para nós isso é muito palpável ao que nós trabalhamos no dia a dia. Então, às vezes não é tão fácil expor. Por que tem ano concessão e ano civil. Primeiro, a etapa de concessões é: simplesmente acabou o ano, a ANTT analisa qual é o resultado daquela concessionária naquele ano civil, se lá fez todas as obras, não fez, o que eu tenho que retirar da tarifa dela pelo que ela não fez, tenho que analisar porque não foi feito ou porque foi feito a mais. Então, é feita essa análise. Quando ocorre o segundo lote de concessões é pela metodologia do contrato que prevê o que? Parâmetro de desempenho para acompanhar as concessionárias. Então, além de apurar as inexecuções que foram feitas ou o que foi feito a mais, a ANTT tem que ver se ao final de um período de doze meses a concessionária atingiu aquele parâmetro de desempenho. Então, esses doze meses não necessariamente são compatíveis com o ano civil, porque o contrato, por exemplo, da segunda etapa, começaram todos no dia 18 de fevereiro. Então, doze meses depois acaba só dia 17 de fevereiro do outro ano; não é mais ano civil.

E todas essas resoluções, como elas foram concebidas antes dos contratos, estão falando tudo em ano civil. Aí acaba tendo uma defasagem temporal, porque para ter o ano concessão que é de fevereiro a fevereiro, eu preciso de dois anos civis completos. Então, essa é a ideia que queremos compatibilizar.

O que ocorreu com a Dutra, pelo menos pela reunião que a Dutra vem tendo conosco, é que na primeira etapa de concessões, quando não era ANTT, era o DNER, eles converteram, porque parece que também era ano concessão a passou a ser ano civil, não é? Nisso foi convertido todo o fluxo

de caixa para ano civil. Então, todas as despesas e todas as receitas foram compatibilizadas para ano civil e parece que isso talvez tenha ocorrido algum erro, porque alterou uma das variáveis do contrato. Isso realmente não é objeto da resolução. Isso foi um mecanismo que foi feito e provavelmente ocorreu um erro. Então, nós temos que analisar e ver qual é esse erro e ver se conseguimos demonstrar. Eu tive uma reunião com a Dutra e eu ainda não encontrei os dados no processo. Então, é uma questão da nova Dutra conseguir esses itens, que eram ainda com o DNER, quando o DNER fez. Eu não consegui vislumbrar nos processos que fizemos ainda.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Isso, então, seria um assunto específico...

**Senhora Natália Marcassa** – Isso, muito específico. O objetivo da resolução é só isso, compatibilizar o ano civil com o ano concessão.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Esse assunto da Dutra é específico e será tratado em um processo a parte.

**Luiz Fernando Castilho** – Wards, o rapaz está pedindo para você se manifestar mais perto do microfone para não prejudicar a gravação.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Eu vejo que essa questão da compatibilidade dos dois anos, até para efeito de fiscalização, nós como usuários, dá uma transparência maior. Na nossa organização, nós fechamos o ano no dia 31 de dezembro, mas nesse caso a concessão foi feita, como essa que você citou, começou em 18 de fevereiro e se no dia 31 de dezembro você fecha, você não tem o parâmetro. O que a concessionária teria que fazer durante esse período? Ela fez? Não, ela começou. Se ela começou, não terminou e se ela não terminou, ela não fez. Então, eu vejo que uma situação dessas, em termos de fiscalização, fica mais compatível. Eu estou desenvolvendo um projeto. Quando é que eu posso dar o resultado do projeto? No término. Jamais posso dar o resultado de um projeto, de uma pesquisa, no meio do andamento. Então, para nós usuários, fica muito mais fácil e temos argumento para cobrar o órgão regulador, no caso a ANTT. ‘Olha ANTT, a concessionária fulana de tal ficou de fazer tais melhorias em tal rodovia, o contrato iniciou-se no mês tal e até agora não foi concluído’. Então, venceu o contrato. Ela fez? Não, não fez. Então, eu vejo que para a fiscalização ela fica muito mais eficiente, torna-se – não é que fica mais –, ela torna-se eficiente e para nós, usuários, fica mais fácil para cobrarmos os órgãos organizadores. Lá não foi feito. Por quê não foi feito? Porque não acabou. Era mais simples. Assim vejo.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Ótimo. Mais alguma coisa desse ponto ainda ou querem ir para o segundo?

*Intervenção fora do microfone.*

Só voltando, então, um pouco. Aqui nós estamos discutindo o escopo, o assunto que vamos tratar, como será em linhas gerais para termos a sensibilidade de vocês de que ‘Olha, realmente é esse tema que queremos

discutir'. Quando for editado mesmo o tema, para cada uma dessas propostas de resolução, nós abriremos uma audiência pública onde vai ter uma reunião onde explicaremos detalhadamente todos os parágrafos, todos os itens de cada resolução e deixar em consulta pública durante trinta dias, para que todo mundo possa contribuir em uma reunião presencial. Então, para cada tema terá uma reunião mesmo.

*Intervenções fora do microfone.*

Isso.

*Intervenções fora do microfone.*

Converteu.

*Intervenções fora do microfone.*

Na verdade é um pouco mais simples do que foi feito no passado. No passado também era concessão e decidiu-se converter para ano civil. Aí eles tiveram que converter todo esse fluxo de caixa. Aqui, na segunda etapa, nós não podemos mais converter o fluxo de caixa, porque, realmente, como tem um parâmetro de desempenho para ser atendido em doze meses, seja os doze meses que der – não tenho como falar que em 31 de dezembro você atendeu, porque muito provavelmente não vai casar isso. Eu tenho que ter esse período de doze meses. Mas assim, todo esse detalhamento vai ser explicado nessa audiência pública específica para cada resolução.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Olha Natália, desculpa, mas talvez tenha tido um mal entendido quando eu expliquei no início. Não está se propondo em mudar nada em fluxo de caixa. O que vai mudar é a resolução. E não é que a resolução só vai cobrar e a concessão não, ela vai continuar cobrando em ano civil a quem tem seus contratos em ano civil e em ano concessão a quem tem seus contratos em ano concessão. Então, a proposta de inserir esse tema é um exercício anual da concessão justamente para isso. No caso da nova Dutra, como ele estava falando, se o contrato é em ano civil ela vai apresentar o fechamento do seu ano civil. No caso da concessão da segunda etapa, vai apresentar do fechamento do seu ano concessão. E tem outros aspectos, que estávamos lembrando, como o contrato, por exemplo, da segunda etapa fase dois. Além da questão de reverter e cobrar o que foi executado, tem a cláusula do desconto de reequilíbrio, que é tipo uma penalidade para a concessionária, se no final do seu ano concessão ela não atingir determinados parâmetros. Então, eu tenho uma redução de tarifas a dar. Então, vai ser muito mais eficiente darmos a redução no momento em que eu fechei o ano concessão e não ter que esperar dois anos para aplicar um desconto relativo ao primeiro ano concessão dela. Então, isso é no contrato novo da segunda etapa fase dois, que tem uma cláusula do desconto de reequilíbrio, que quando uma concessionária não atinge determinados parâmetros que são definidos, eu tenho uma redução tarifária por conta disso. Quer dizer, é como se ela

tivesse, além das penalidades cabíveis, ela vai ter uma redução de tarifa como penalidade por não ter cumprido aqueles parâmetros. Então, isso vai ficar muito mais eficiente de aplicar no fechamento do ano concessão, quer dizer, com toda a fiscalização feita no final do ano concessão.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Então, continua o fechamento do ano civil normal e para cada contrato, no final do contrato, fecha-se um novo...

**Senhora Natália Marcassa** – Isso, exatamente.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Eu estou entendendo que ao término do ano civil se faz todo o fechamento, tudo o que tem que ser feito. Ao término do ano concessão faz-se o fechamento específico daquela obra ou daquela concessão ou daquele projeto.

**Senhora Natália Marcassa** – Dos projetos anuais, que são realizados pela... porque nós temos duas partes em uma concessão. Você tem os dados contábeis que fecham em exercício anual. É inevitável. E agora você tem o que? A parte física da rodovia, que funciona em ano concessão.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Que é a que nos interessa.

**Senhora Natália Marcassa** – Então, o que tem que funcionar em ano concessão vai funcionar em ano concessão, o que tem que funcionar em ano civil vai funcionar em ano civil.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Pode-se dizer que vai se fiscalizar duas vezes, porque os dois fechamentos tem que bater.

**Senhora Natália Marcassa** – Isso. É uma fiscalização financeira e uma fiscalização física.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Daí as duas tem que bater.

**Senhora Natália Marcassa** – Elas têm que bater.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Mais alguma observação em relação a esse assunto ou nós podemos ver o segundo assunto?

**Mirian Quebaud** – Bom, o outro assunto seria com relação ao último item, ao último tema proposto, que seria a exclusão daquela autorização de acesso em uso da faixa de domínio. Está tendo essa discussão, essa análise no âmbito da GEINV e que realmente já tem outras regulamentações dos governos federais instituindo como isso é feito, essa autorização de acesso, mas eu não sei se está sendo estudada, na GEINV, a possibilidade de se estudar também a cobrança da autorização dos acessos comerciais. Isso nos moldes do que é realizado no estado de São Paulo. Lá é feita essa cobrança. Então, eu não sei se a GEINV poderia estudar isso e ela mesma regulamentar, normatizar internamente ou se seria necessário virmos para um tema para uma possível audiência pública.

**Mirian Quebaud** – Em relação à cobrança para acesso, essa proposta de discussão de tempo era mais procedimental mesmo. Autorização para uso. Toda a parte de cobrança é tratada na 2552, que é aquela de receitas extraordinárias e disciplina toda cobrança que tem na concessão e que gera

receitas extraordinárias. Hoje o posicionamento da ANTT é que acesso não deveria ser cobrado, mesmo que seja comercial, porque a função da rodovia é dar algum acesso, é dar esses acessos. Isso é divergente. Têm correntes na ANTT que acham que tem que cobrar e tem outras que acham que não tem que cobrar, mas de toda maneira é um tema que podemos trazer para discussão, mas na 2552.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Tudo bem. O que eu estava propondo era de trazer esse assunto e aí é onde a agência veria onde fosse mais adequado. Mas gostaríamos de ver a possibilidade desse assunto ser incluído na agenda.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Então, esse assunto é um assunto que pode ser incluído na agenda? Ok. Mais algum ponto?

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Eu tenho mais dois novos. Não sei se alguém tem mais alguma coisa para falar.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Pode falar.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Bom, um dos assuntos seria com relação à TUV. A TUV é uma taxa que é cobrada pelo DNIT para operacionalizar as cargas especiais que transitam nas rodovias federais. Inclusive nas rodovias concedidas, o DNIT é que efetua essa cobrança e essa arrecadação vai para o DNIT apesar de que as concessionárias que praticamente acabam elaborando e fazendo toda a análise. A princípio é a concessionária que dá a autorização para o DNIT, que por sua vez concretiza a autorização para as empresas que solicitaram isso. Então, toda a parte operacional é feita pela concessionária, inclusive, o acompanhamento, determinação de horários específicos, o acordo junto com a Polícia Rodoviária Federal para que o trânsito dessa carga especial, ao longo de toda essa rodovia concedida, possa ser realizado da melhor forma possível e com o menor transtorno possível aos usuários. Então, nós gostaríamos de ver a possibilidade desse assunto também entrar para ser analisado, discutido com relação a essa cobrança da TUV ser também para a concessionária.

**Senhora Natália Marcassa** – Eu acho que é até um equívoco nosso de não ter colocado ele na Agenda Regulatória, porque de toda maneira nós estamos tratando dele. Nós acabamos colocando na Agenda Regulatória aqueles assuntos que acreditamos que vão gerar resoluções mesmo. Nós analisamos esse aspecto da TUV junto com a procuradoria. Já temos até um parecer da procuradoria. O que acontece que dificulta um pouco a nossa situação é que a ANTT não é autoridade de trânsito como o DNIT é. Mas analisando bem a questão, e entendendo também, nós não podemos também quere que a ANTT também emita uma autorização para carga especial, porque eu acho que seria burocrático e trabalhoso. Temos uma carga. Ok. No trecho não concedido eu tenho que pedir para o DNIT; no trecho concedido eu tenho que pedir para a ANTT; eu pago para o DNIT e

pago para a ANTT. É uma burocracia e vai desajustar todo mundo. Então, nós também temos que parar para pensar em quando é bom e em quando não é bom regular o mercado. O nosso entendimento, que foi junto com a nossa procuradoria, é que o melhor que a ANTT poderia fazer não seria regulamentar esse assunto, mas tentar um convênio com o DNIT para que a taxa seja passada para o concessionário tiver a despesa e não o DNIT. Porque, enfim, a autoridade de trânsito é ele e é ele que vai ter que dar a ET para todo o trecho. Agora, a taxa, que é uma taxa para utilização da via deve ser recebida por quem realmente está tendo o desgaste daquela via. Normalmente uma autorização de trânsito é dada porque é uma carga mais pesada, ou então precisa de determinada escolta. Nas vias concedidas, muitas vezes, é preciso desarmar a praça de pedágio para que ela possa passar ali e a concessionária não é ressarcida por isso. Então, nós já estamos com uma minuta de convênio para tratar com o DNIT. Nós temos uma reunião com o DNIT na semana que vem, para tratar disso. Então, não é um tema que está esquecido, apesar de ele não estar na agenda regulatória, pois não achamos que ele vá gerar uma resolução. Não é esse o caminho. O caminho é, talvez, um convênio com o DNIT, mas eu não vejo porque incluir ele na agenda, porque de toda maneira ele é um procedimento regulatório. Pode não ser uma resolução.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – O último ponto é que gostaríamos de sugerir que fossem criados alguns procedimentos para alguns pedidos de autorizações específicos. Nós até sabemos como fazer, mas como não tem um procedimento detalhado, às vezes, esse assunto acaba com a concessionária aguardando e até procurando saber como isso está andando dentro da agência. Assuntos do tipo alteração de contrato do controle acionário, qualquer alteração em estatuto social, empréstimos de longo prazo, emissão de valores mobiliários. Então, por não ter um procedimento específico para cada um deles, nós entramos com o pedido e não está bem claro como é isso, quais são esses trâmites internos, quais são os órgãos, quais são as áreas em que teríamos que andar aqui dentro e qual seria o prazo. Até porque alguns deles nós temos prazos específicos de compromisso com o mercado, como é o caso de alguns empréstimos de longo prazo, de emissão de alguns valores mobiliários. Então, nós ficamos um pouco que pressionando vocês e temos que dar satisfação para o mercado dizendo que está aguardando, está saindo, etc.

**Senhora Natália Marcassa** – Essa parte de emissão de financiamento é um tema genérico da agenda regulatória, não é Luís Fernando? Se eu não me engano ela está na agenda regulatória, está sendo trabalhada pela GEAFI e vai ter todo esse regulamento. Agora, o que eu acho importante que você está trazendo e aí não só nesse âmbito e não só para o concessionário, mas poderíamos estar no âmbito da agenda mesmo e discutir um procedimento mais claro de acompanhamento dos processos

em trâmite. Para qualquer usuário da agência que entra aqui com um processo, se gera um protocolo e você tem como procurar ele na internet e ver que está em tal setor, está em tal andamento. Hoje não temos isso para os nossos usuários externos, seja concessionário, seja usuário, seja órgão de controle. Então, eu acho que isso é um tema que a agenda regulatória poderia trazer mesmo.

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Tá. Então, esses outros itens já estão sendo...

**Senhora Natália Marcassa** – Vai ter a reunião participativa?

**Luiz Fernando Castilho** – Vai ter a reunião participativa do eixo referente a temas gerais, onde esse tema está incluso. Eu queria aproveitar, já que a doutora me deu a chance. Todas as reuniões participativas, de todos os eixos temáticos, estão com as datas disponíveis no site da agenda regulatória, que é [agendaregulatoria.antt.gov.br](http://agendaregulatoria.antt.gov.br). Inclusive o material resultante das reuniões participativas estará disponível lá.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Mais alguma colocação?

**Senhor Wardes Fogagnoli Filho** – Não, só isso mesmo.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Doutora Silvia, alguma colocação do Mistério Público?

*Intervenções fora do microfone.*

Microfone, por favor. Só para ficar gravado.

**Senhora Silvia** – É sobre esse fluxo de caixa marginal. Você pode falar mais um pouquinho?

**Senhora Natália Marcassa** – Posso. Ela é a resolução 3651. Ela já está disponível no nosso site. O objetivo dela é o seguinte: como é disciplinado os contratos de concessão? O modelo que se tem das concessões de rodovia hoje é o seguinte: o poder concedente faz um estudo, chega a uma tarifa teto de leilão e leva isso ao leilão. O nosso leilão foi estipulado pelo Ministério da Fazenda, pela Secretaria de Acompanhamento Econômico, que é a SEAE, e na época que se estudou, determinou-se que a melhor maneira para a concessão de rodovias seria a menor tarifa e em um lance só, sem repique. Então, nós levamos esse projeto que o poder concedente estudou, com a tarifa teto e se faz o leilão. Determinada licitante ganhou e é analisada toda a capacidade técnica e financeira a posteriori no esquema de inversão de fases, que a 866 permite, e tem-se, depois de validado, um contrato de concessão, onde o que vai ser acompanhado e o que vai ser regido é aquele cronograma de investimentos, que está condizente com o programa de exploração da rodovia que está no contrato, as receitas que são o tráfego da concessão, e isso é risco do concessionário. Seja aquela receita atingida ou não ele não tem direito a reequilíbrio por causa disso e, como em todo fluxo de caixa, isso é remunerado por uma determinada taxa interna de retorno. Na primeira etapa de concessões, nós temos taxas internas de retorno que não estão

mais compatíveis com a realidade econômica atual. Nós temos taxas que variam de 13% a 21%, nos contratos da primeira etapa. Teve um acordo no TCU, em 2007, o 2154, que provocou a agência nesse sentido de logo após o leilão da segunda etapa, onde as taxas internas de retorno médio foram em torno de R\$8,95, a diferença está grande. Então, como introduzir novos investimentos, e nós sabemos que essas concessões precisam de novos investimentos, é inevitável ao longo dos 25 anos, mas não mais naquelas condições de 1994 e sim nas condições econômicas atuais. Então, essa metodologia veio para isso. Para que uma obra nova que seja inserida nesse contrato, seja inserida com o valor de agora, com o tráfego que realmente está acontecendo naquela concessão e com a taxa interna de retorno do momento atual. Também levaremos isso para a audiência pública, de como é o método de cálculo, mas estamos chegando hoje em taxas que variam entre 7% e 8%, no máximo. Esse é o objetivo. Mais alguma dúvida?

*Intervenções fora do microfone.*

**Senhora Natália Marcassa** - Isso. Nós congelamos o fluxo anterior. Por exemplo, nós temos uma determinada tarifa básica de pedágio, que é como chamamos naquele fluxo de caixa anterior, de 2,9%. Por exemplo, as TBPs são dessa ordem, mas como tem a inflação, desde 1994 até hoje, é isso que dá a diferença. A TBP mesmo não varia tanto ao longo do contrato de concessão. O que vai variar bastante é a inflação. Então, aquele fluxo de caixa está congelado. Ele será alterado por conta das inexecuções. Por exemplo, a concessionária não fez determinada obra que estava naquele fluxo de caixa, eu só posso retirar daquele fluxo de caixa. Não posso retirar do novo fluxo de caixa. Então, eu altero aquele fluxo de caixa sim, mas nos itens que estão previstos nele, porque eu não tenho como colocar em outro fluxo por estar previsto nele. Agora aquilo que for acrescentado, eu acrescento no fluxo de caixa marginal, que é o fluxo de caixa apertado, mas que tem como objetivo ter os dispêndios valores do momento, as receitas que realmente estão ocorrendo e com a taxa de mercado. Então, aí ele me dá uma tarifa de R\$0,02; ela é somada à tarifa do fluxo de caixa original. Ele soma. Eu não desfazo aquele contrato original. Até porque esses contratos têm dez, onze anos e eles têm as obras previstas naquele contrato.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Doutor Benedito, mais alguma contribuição da ANTRAC?

**Senhor Benedito Pantalhão** – Com relação a isso está ok. Só uma colocação, que não tem nada a ver, tá? Eu vou aproveitar a oportunidade. No nosso caso em específico, lá de São Paulo, foi feito a concessão do eixo Anhanguera-Bandeirante e na época que foi feito esse estudo, para determinar a tarifa, nós tínhamos um fluxo de veículos que passavam por aquelas rodovias. Foi feito um estudo onde se determinou a taxa de pedágio. Hoje o fluxo de veículos, comparado com o estudo que foi feito para determinar a tarifa, foi inflacionado inúmeras vezes. Estou tentando

ser um pouco mais claro. Quando foi feito esse estudo, digamos que lá no eixo Anhanguera-Bandeirante passaria em torno de 50 mil veículos. Isso quando foi feito o estudo e se determinou a tarifa. Hoje o fluxo desse eixo mais do que quadruplicou e a tarifa permaneceu.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Sem dúvida. Com relação a esse eixo, que o senhor está falando, é uma eixo estadual de concessão do estado de São Paulo. Eu não sei qual é a modelagem deles, mas a nossa modelagem de concessão de rodovias federais, o risco é do concessionário, seja para mais ou para menos.

**Senhora Natália Marcassa**– É que nós não regulamos essas rodovias. Elas são de administração estadual.

**Senhor Benedito Pantalhão** – Inclusive, agora será implantado um modelo de pedagiamento eletrônico e vamos ver se vai funcionar, porque eu estou aproveitando a oportunidade e estou desabafando. É um desabafo. Depois vocês orem por mim. Até porque o Ministério Público está aqui. Veja só o tamanho do absurdo. Se eu saio de São Paulo e vou até Belo Horizonte, pela Fernão Dias, eu gasto R\$ 10,00. São 500 quilômetros, arredondando. Se eu saio de onde eu estou, que é Paulínia, e vou até Indaiatuba, que dá 48 quilômetros, eu pago R\$ 10,10. Pergunto, aproveitando o Ministério Público, não dá para a Agência, ou para o Ministério Público, ver alguma coisa?

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Como nós falamos, essa rodovia aí é administrada pelo estado de São Paulo, não é rodovia nossa. Nós não temos nenhuma gerência sobre essas rodovias.

**Senhora Natália Marcassa** – Realmente nós não temos gerência, mas eu acho que é válida a contribuição e importante para pensarmos, porque apesar de sermos uma entidade federal, mas não temos esse tipo de gerência, mas nós estamos vinculados ao Ministério dos Transportes. É importante termos esse retorno, porque é uma pauta que podemos levar para as nossas discussões no Ministério dos Transportes, sobre uma política mais ampla, de diretrizes mais amplas. Até para os governos estaduais cumprirem relação, para que o Ministério dos Transportes possa normatizar essas políticas públicas para que tenha uma resposta mais generalizada no âmbito nacional. Está certo que somos federalização, cada estado tem determinados limites em que podem conceder as suas políticas públicas, mas o Ministério dos Transportes também tem esse tipo de gerência.

**Senhor Benedito Pantalhão** – Ele tem a autonomia e a gerência para isso. Agora, o que não dá é a injustiça.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – É o tipo de questão para política pública mesmo, sendo direcionada pelo Ministério.

**Senhor Benedito Pantalhão** – Será que as rodovias de São Paulo são melhores que as rodovias federais? A massa asfáltica é diferente?

**Senhora Natália** – Existem itens que são importantes destacarmos. Eu não conheço profundamente as concessões de São Paulo, mas o fluxo de caixa e uma determinada tarifa... temos que ver qual o montante de investimento que está locado naquele contrato. Então, eu não sei qual foi. Eu sou paulista, então eu conheço essa região e sei que todo aquele túnel foi construído dentro da concessão. Isso deixa a tarifa mais cara, é inevitável.

**Senhor Benedito Pantalhão** – Mas R\$ 17,00 exacerbou, não é?

**Senhora Natália Marcassa**– Eu tenho certeza que a ITESP estará disposta a discutir isso também.

**Senhor Benedito Pantalhão** – Nós já tentamos, junto à Agência do estado, mas infelizmente não tivemos nenhum sucesso até agora. O que eu questiono é porque eu falo em nome de caminhão. Agora imagina descendo para Santos um bitrem com sete ou nove eixos. Complica. A pessoa que faz aquele trecho no complexo Anhanguera-Bandeirante, que sai de Americana e vai para São Paulo, quatro vezes por semana como um bitrem, por exemplo, complica. Então, essas investidas que nós demos na agência reguladora de São Paulo foram exatamente para buscar essas respostas para ver se há a possibilidade de se fazer um reestudo. Eu não sou contra o pedágio, muito pelo contrário, eu sou totalmente a favor. Obra na rodovia, todos nós queremos. Quem paga? Tem que ter quem paga. E nós queremos obras cada vez melhores. Até mesmo porque o mercado em que vivemos hoje exige isso. Nós estamos em uma ascensão muito grande no transporte rodoviário e é o único meio de transporte que nós temos. Estamos em ascensão e cada vez vai aumentando mais. Então, se fazem necessários esses investimentos e é justa a tarifa, mas uma tarifa justa. Eu agradeço vocês terem ouvido meu desabafo.

**Senhora Natália Marcassa** – Aproveitando a oportunidade, Luís, seria importante chamar o Ministério dos Transportes para as reuniões.

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Foi chamado, foi convidado. Alguma contribuição a mais? A equipe técnica da SUINF, alguma contribuição a fazer? Não? Então, pessoal, eu agradeço muito a participação de vocês, da vinda até aqui. Espero contar com vocês nas nossas audiências públicas específicas de cada um desses temas, que serão certamente realizadas, e convidar também a participarem das próximas reuniões participativas, que serão feitas aqui na ANTT, dos outros eixos temáticos ao longo desse mês e mês que vem.

**Luiz Fernando Castilho** – Só para ressaltar o que a Natália disse, o Ministério Público, o Ministério dos Transportes, o CGU, o TCU, o SEAE, serão automaticamente convidados a participarem de todas as reuniões participativas e especificamente o pessoal de cada setor será responsável por convidar, mas quem quiser acompanhar as datas e participar das

reuniões é só acompanhar as agendas no site da agenda regulatória. É [agendaregulatoria.antt.gov.br](http://agendaregulatoria.antt.gov.br).

**Senhor Murshed Menezes Ali** – Ok. Obrigado a todos e bom dia.

---

FIM