

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

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

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

S 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

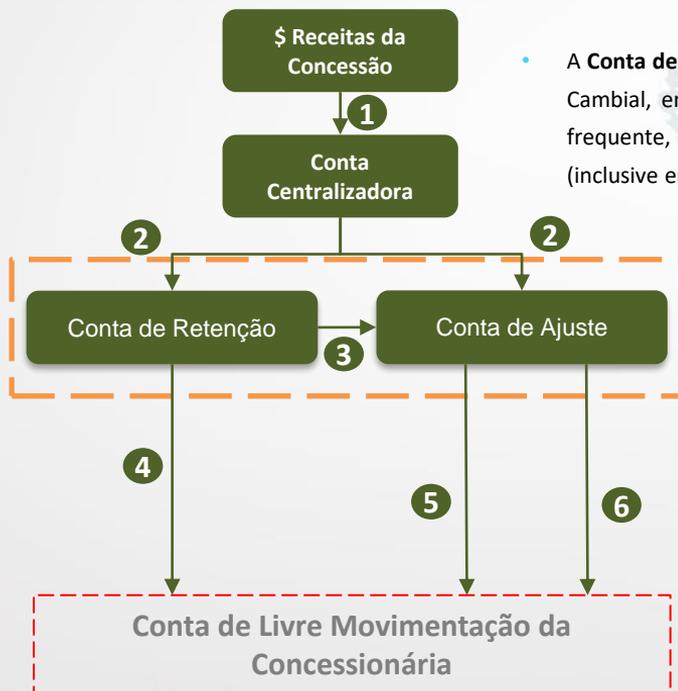
A destinação de recursos para conta vinculada é mecanismo capaz de resolver desequilíbrios e mitigar riscos do projeto. Por exemplo, o recurso vinculado pode ser utilizado nas revisões quinquenais para reequilibrar o contrato e/ou para fins de modicidade tarifária. Além disso, o % da captação de recursos 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 Prazo do Contrato até o 9º ano do Prazo da Concessão	R\$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)
Do 10º ano até o 15º ano do Prazo da Concessão	R\$ 197.500.000,00 (cento e noventa e sete milhões e quinhentos mil reais)
Do 16º ano até o 22º ano do Prazo da Concessão	R\$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais)
Do 23º ano até o 25º ano do Prazo da Concessão	R\$ 197.500.000,00 (cento e noventa e sete milhões e quinhentos mil reais)
Do 26º ano de Concessão até o final do Prazo do Contrato	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 Frequente (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 Concessionaria, 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 (≥ 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

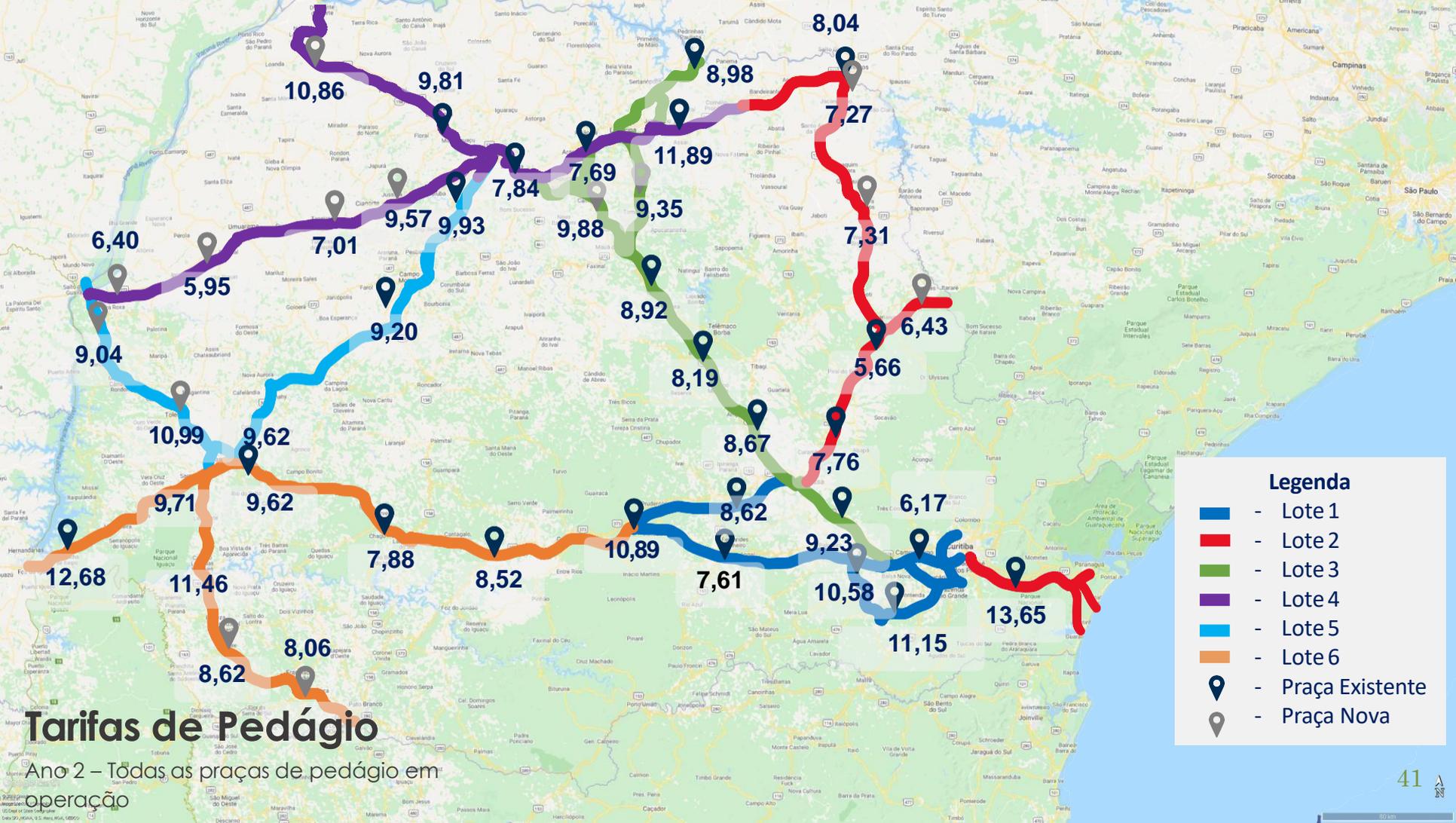
RECEITA



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





Legenda

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

Desconto frente às tarifas de face vigentes

* Veículos Comerciais
 ** Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

16% 15% 18% 33% 28% 24% 36% 26% 22% 27% 25%
 38% 35% 33% 26% 22% 23% 45% 58% 63% 16% 15% 11% 8% 28% 26% 22%

Tarifas – Corredores Logísticos







Tarifa Atual	R\$ 129,10
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 97,31
Desconto Inicial	25%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	39%

Legenda

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

Corredor BR-277

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos Comerciais



Corredor Maringá/Jacarezinho

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos de Passeio



Tarifa Atual	R\$ 63,00
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 35,46
Desconto Inicial	44%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	55%

23%

45%

22%

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

Corredor Maringá/Jacarezinho

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos Comerciais

Tarifa Atual	R\$ 90,80
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 72,55
Desconto Inicial	20%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	35%



Corredor Maringá/Paranaguá

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos de Passeio

Tarifa Atual	R\$ 75,80
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 72,55
Desconto Inicial	4%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	23%



Legenda

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

Corredor Maringá/Paranaguá

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos Comerciais



Tarifa Atual	R\$ 155,50
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 87,54
Desconto Inicial	44%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	55%

Legenda

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

Corredor Foz do Iguaçu - Sertaneja

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos de Passeio



Tarifa Atual	R\$ 89,40
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 65,38
Desconto Inicial	27%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	41%



Legenda

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

Corredor Cascavel - Sengés

Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos de Passeio



Tarifa Atual	R\$ 77,40
Tarifa do Novo Projeto	R\$ 65,38
Desconto Inicial	16%
Desconto Inicial + Deságio + TAG	32%

Legenda

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

Corredor Cascavel - Sengés

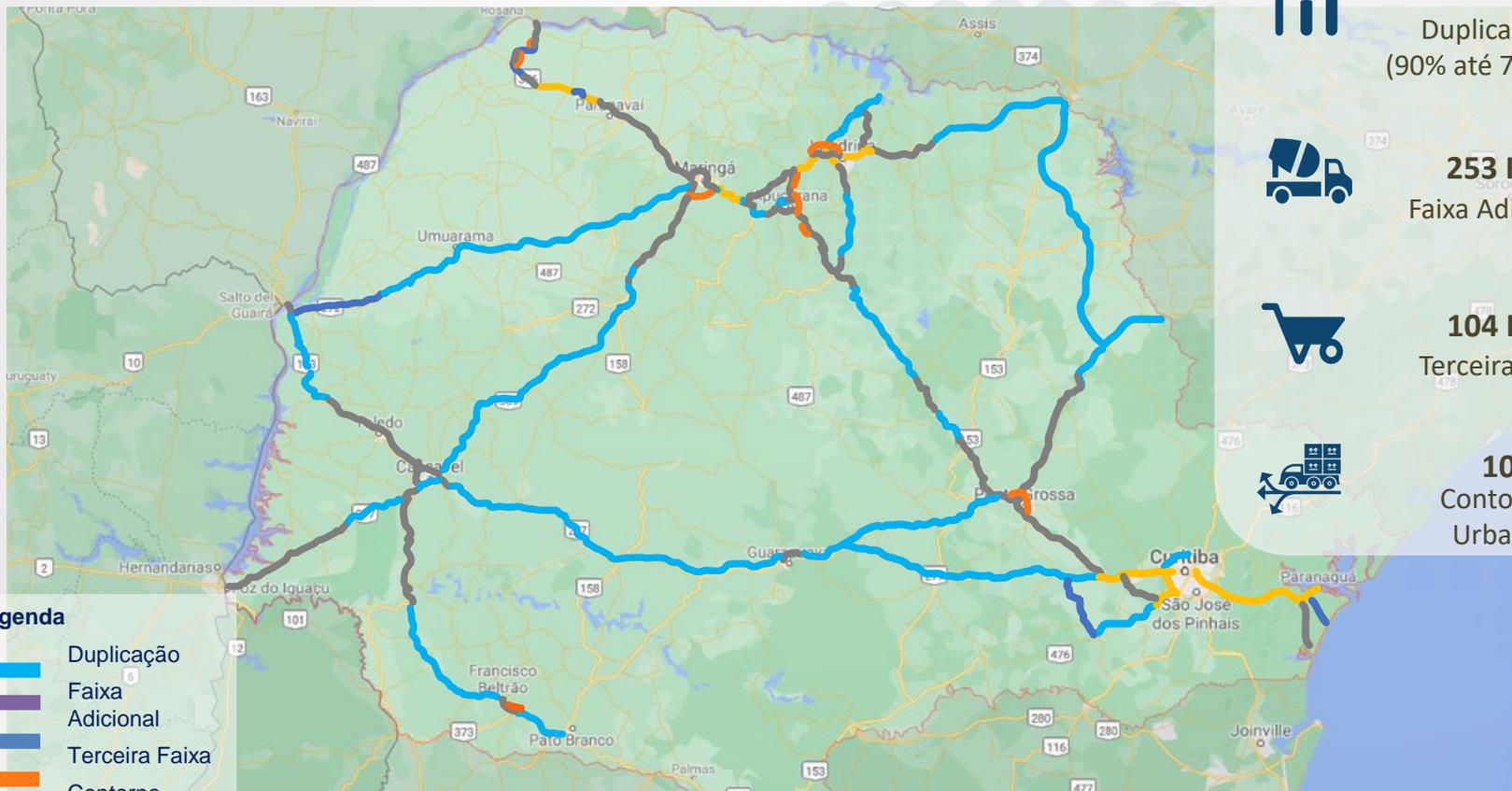
Tarifa Vigente a partir de 22/12/20

Veículos Comerciais

Investimentos



Ampliação de Capacidade



1.783Km

Duplicação
(90% até 7º ano)



253 Km

Faixa Adicional



104 Km

Terceira Faixa



10

Contornos
Urbanos

Legenda

-  Duplicação
-  Faixa Adicional
-  Terceira Faixa
-  Contorno

Investimentos – Lote 1

343 km
Duplicações

81 km
Faixa
Adicional

38 km
Terceira
Faixa

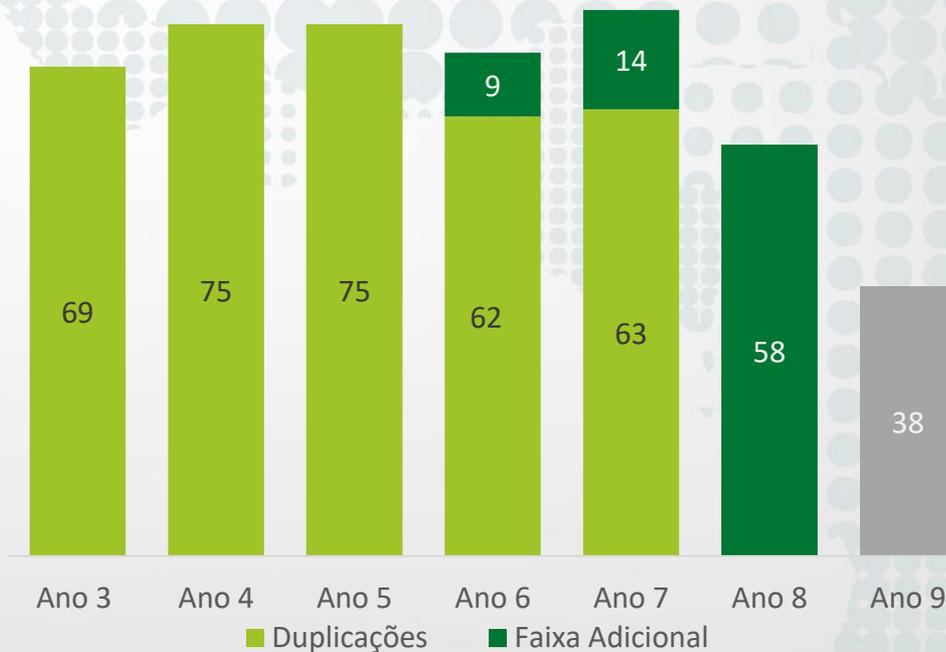
36 km
Marginais

9
Passarelas

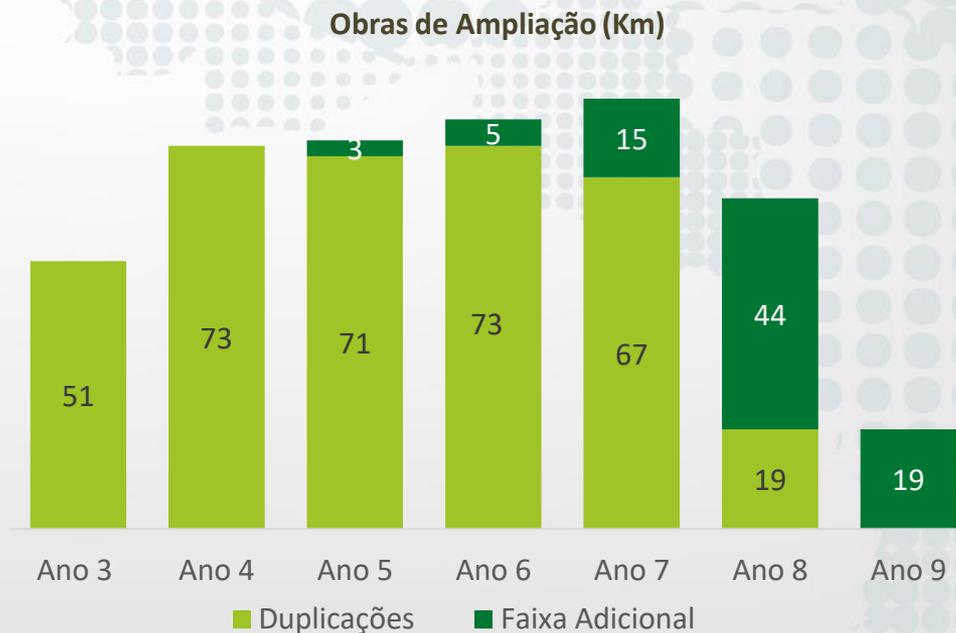
145
OAE e
Interseções



Obras de Ampliação (Km)



Investimentos – Lote 2



* Demais segmentos (em cinza) não recebem duplicação ou faixa adicional, podendo ser em pista simples ou dupla.

Investimentos – Lote 3

204km
Duplicações

26 km
Faixa
Adicional

5
Contornos
Urbanos

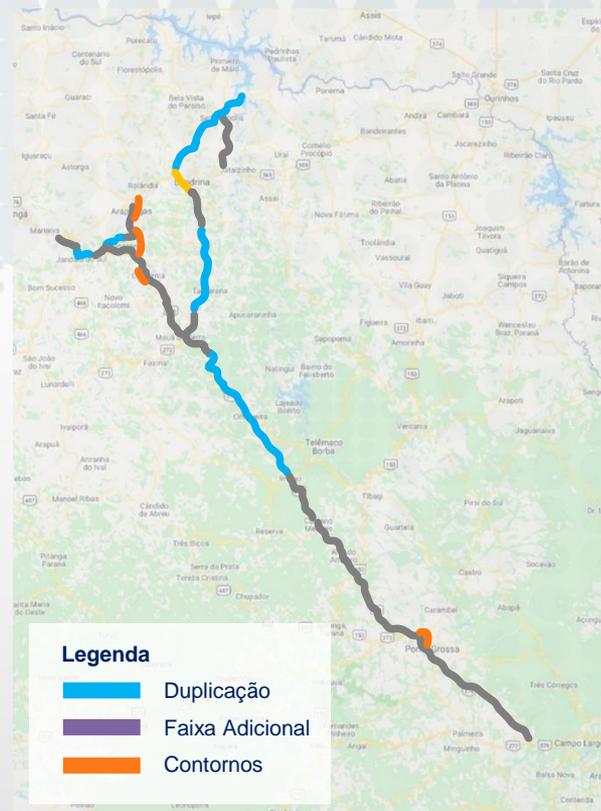
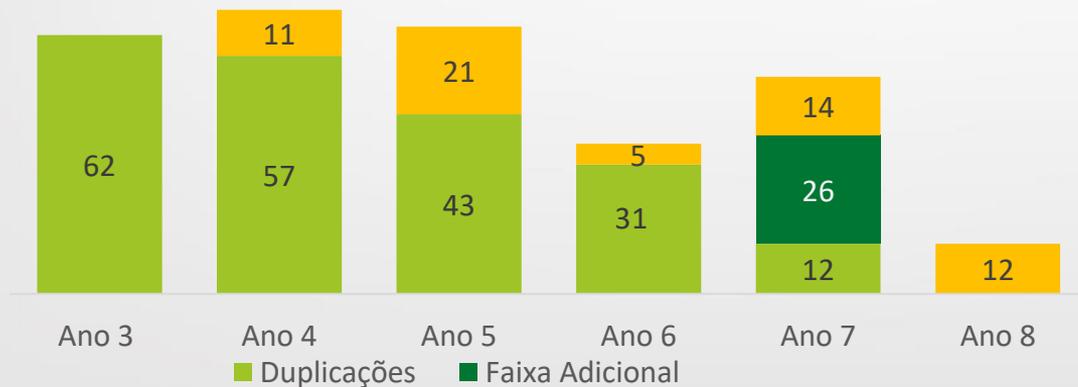
32
Passarelas

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

61 km
Faixa Adicional

4
Contornos Urbanos

40 km
Marginais

57
Passarelas

244
OAE e Interseções

66 km
Terceira Faixas

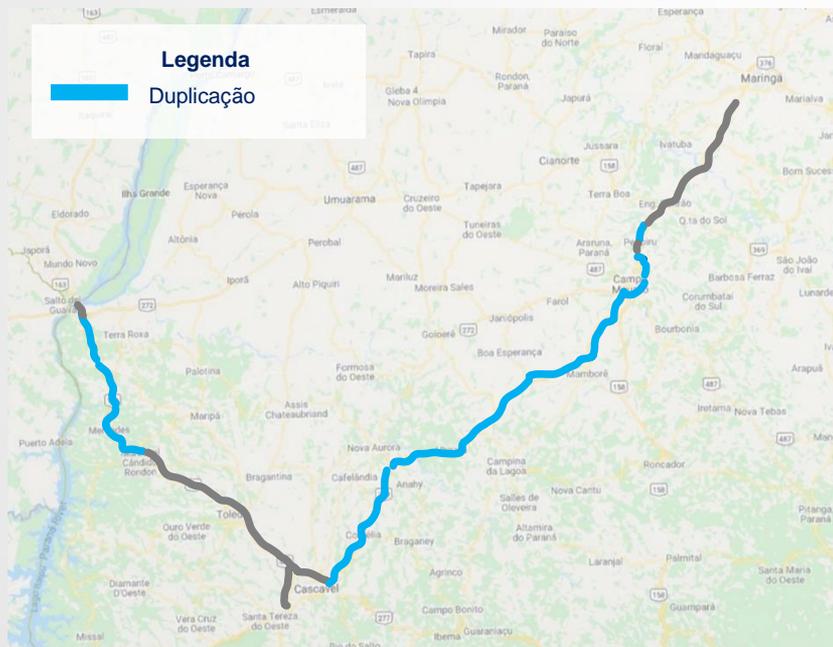


Obras de Ampliação (Km)



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



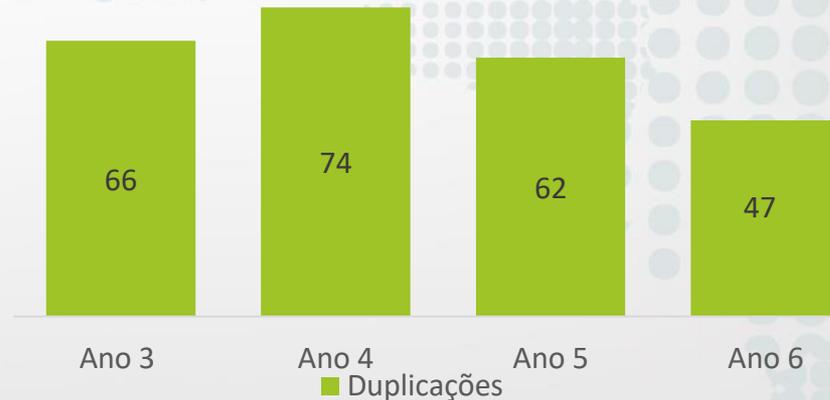
249 km
Duplicações

7
Passarelas

73
OAE e
Interseções

21 km
Marginais

Obras de Ampliação (Km)



Investimentos – Lote 6

461 km
Duplicações

111 km
Marginais

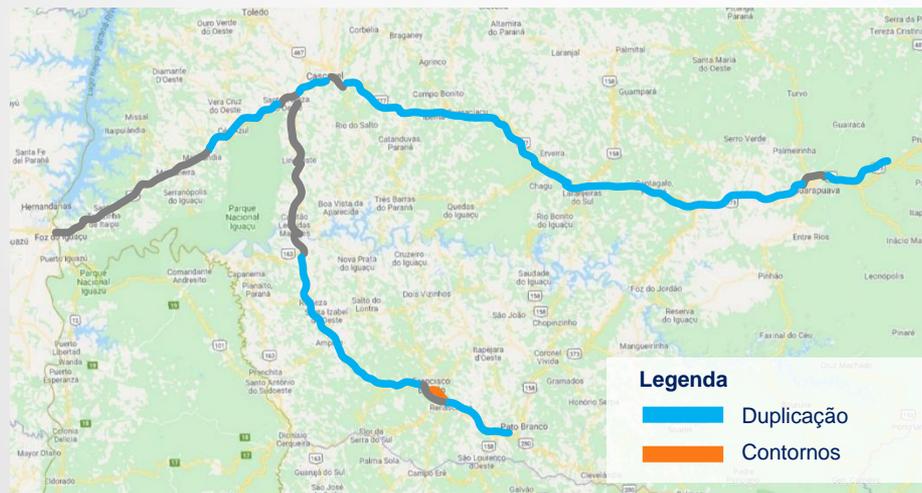
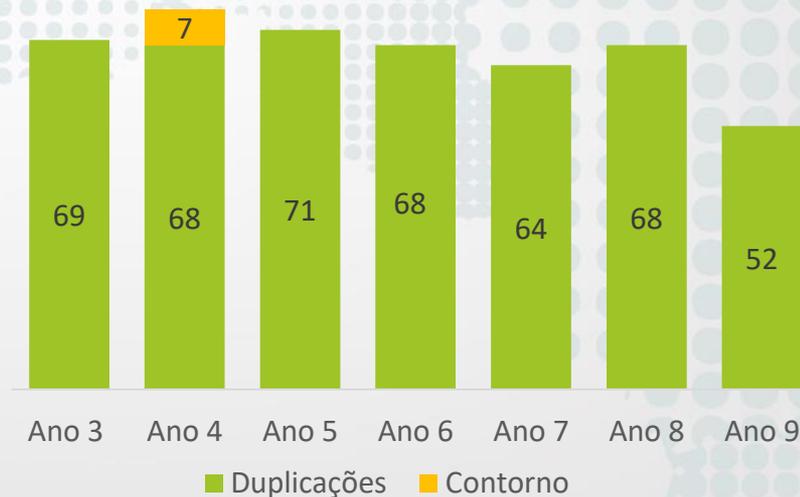
1
Contornos Urbanos

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



130 Km

CAPEX*



R\$ 1,57 Bi

OPEX



R\$ 73MM

DESAPROPRIAÇÃO



R\$ 800MM

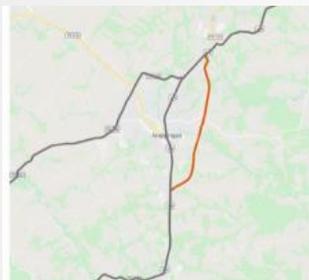
* Ampliação+Desapropriação
Em Valor Presente Líquido

Contornos Previstos no Programa

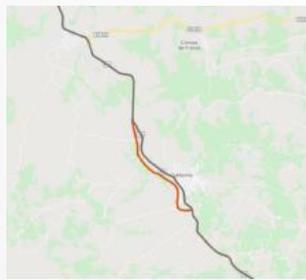
R\$ 1,01 bi
CAPEX*

- LOTE 3**

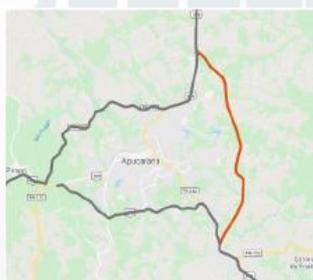
ARAPONGAS



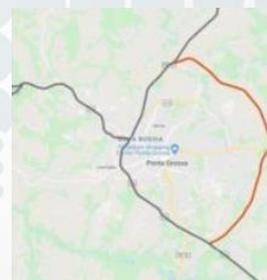
CALIFORNIA



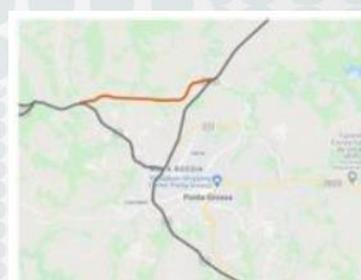
APUCARANA



PONTA GROSSA LESTE



PONTA GROSSA NORTE



Extensão	11,6 km	5,5 km	13,8 km	21,1 km	11,2 km
CAPEX*	R\$ 345 MM	R\$ 32 MM	R\$ 64MM	R\$ 340 MM	R\$ 237 MM
Ampliação	R\$ 40 MM	R\$ 24 MM	R\$ 60 MM	R\$ 162 MM	R\$ 65 MM
Desapropriação	R\$ 305 MM	R\$ 8 MM	R\$ 4 MM	R\$ 177 MM	R\$ 172MM
OPEX	R\$ 6 MM	R\$ 3 MM	R\$ 7 MM	R\$ 12 MM	R\$ 7 MM

* Ampliação+Desapropriação
Em Valor Presente Líquido

Contornos Previstos no Programa

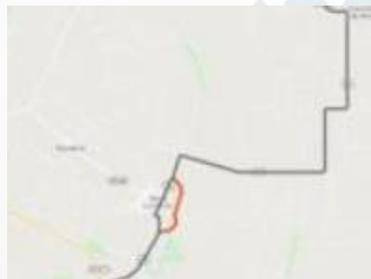
- LOTE 4**

R\$ 459 MM
CAPEX*

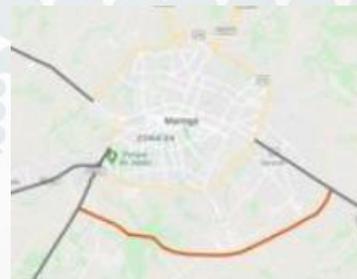
ITAÚNA DO SUL



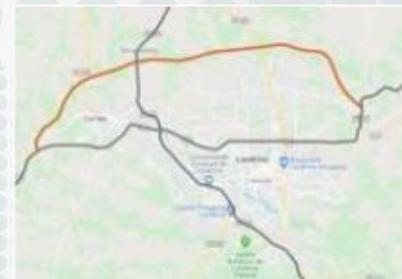
NOVA LONDRINA



SUL DE MARINGÁ



NORTE DE LONDRINA



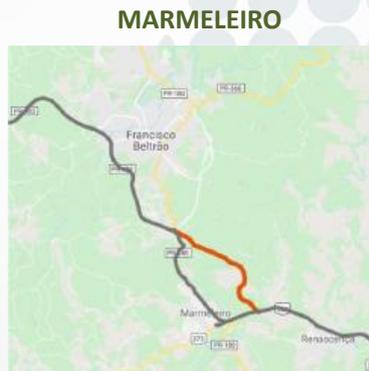
Extensão	5,3 km	4,4 km	19,3 km	30,1 km
CAPEX*	R\$ 19 MM	R\$ 18 MM	R\$ 196 MM	R\$ 226 MM
Ampliação	R\$ 14 MM	R\$ 14 MM	R\$ 142 MM	R\$ 191 MM
Desapropriação	R\$ 5 MM	R\$ 4 MM	R\$ 53 MM	R\$ 35 MM
OPEX	R\$ 2 MM	R\$ 2 MM	R\$ 11 MM	R\$ 19 MM

* Ampliação+Desapropriação
Em Valor Presente Líquido

Contornos Previstos no Programa

- LOTE 6**

R\$ 94 MM
CAPEX*



Extensão	13,8 km
CAPEX*	R\$ 94 MM
Ampliação	R\$ 58 MM
Desapropriação	R\$ 35 MM
OPEX	R\$ 9 MM

* Ampliação+Desapropriação
Em Valor Presente Líquido

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 ² (R\$)
S. L. do Purunã	L1	8,90	6,17
Lapa	L1	15,30	11,15
Porto Amazonas	L1	15,30	10,58
Imbituva	L1	13,40	8,62
Irati	L1	13,40	7,61
São Jose Pinhais	L2	21,70	13,65
Jacarezinho	L2	24,40	8,04
Carambeí	L2	10,60	7,76
Jaguariaíva	L2	8,10	5,66
Sertaneja	L3	22,70	8,98
Ortigueira	L3	11,90	8,92
Imbaú	L3	11,90	8,19
Tibagi	L3	11,90	8,67
Witmarsum	L3	12,80	9,23

Praças de Pedágio	Lote Atual	Tarifa Vigente (R\$)	Tarifa Atual ² (R\$)
Pres .Castelo Branco	L4	15,80	9,81
Mandaguari	L4	11,70	7,84
Arapongas	L4	11,70	7,69
Jataizinho	L4	26,40	11,89
Corbélia	L5	17,70	9,62
Campo Mourão	L5	17,70	9,20
Floresta	L5	17,70	9,93
Prudentópolis	L6	15,30	10,89
Candói	L6	14,00	8,52
Laranjeiras do Sul	L6	14,00	7,88
Cascavel	L6	14,00	9,62
Céu Azul	L6	12,90	9,71
S. Miguel do Iguazú	L6	17,00	12,68

¹ 8 lotes

² 6 lotes

Comparação

Malha Federal x Malha Estadual



MALHA FEDERAL

65%



82%



65%



63%



X MALHA ESTADUAL

EXTENSÃO
TOTAL (km)



35%



RECEITA



18%



OPEX



35%



CAPEX



37%

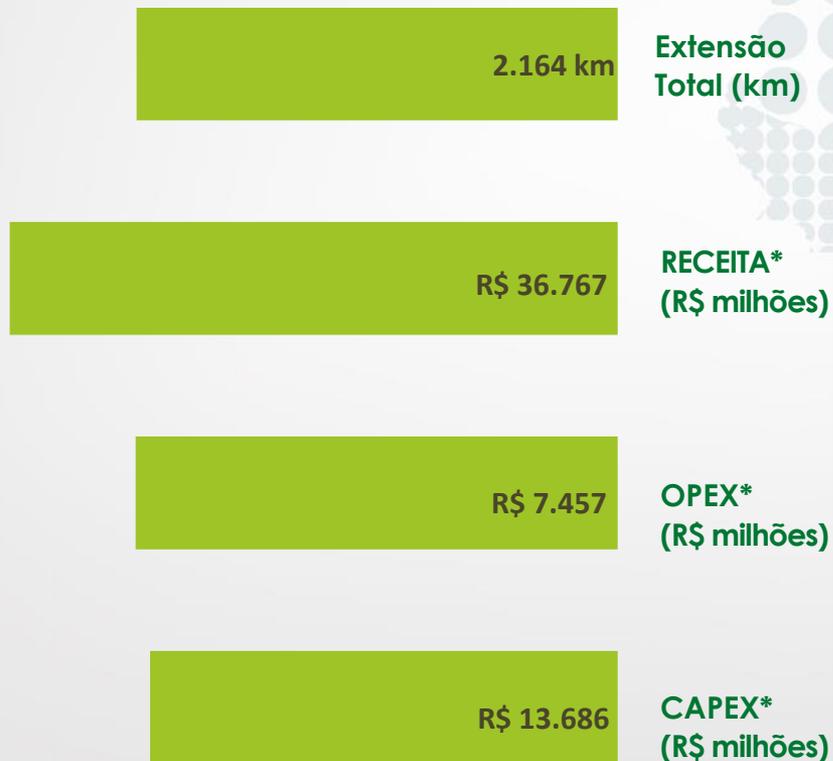


MALHA FEDERAL

X MALHA ESTADUAL



MALHA FEDERAL



Exclusão da Malha Estadual reduzirá cerca de **10,8%** da tarifa projetada

#concretiza
BRASIL ▶

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL