

110322/PR - 01

Niterói, 22 de Março de 2011.

À
AGETRANSP

At.: Dr. Luiz Antônio Laranjeiras Barboza
Conselheiro Presidente

Assunto: Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão

Ref.: Nossa correspondência 101220/PR-09

Prezado Senhor:

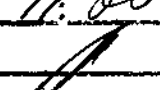
Servimo-nos da presente para encaminhar uma via do estudo elaborado pela Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A para Reformulação do Contrato de Concessão N° 043/96, com vistas à redução das tarifas de pedágio e promoção do aumento da segurança do trânsito na Rodovia RJ-124, em atenção à solicitação de V.Sa. durante a fiscalização desta Agência ocorrida no dia 16/02/11.

Lembramos que o referido estudo foi encaminhado anteriormente a AGETRANSP, juntamente com nossa correspondência em referência, atendendo à solicitação contida no OFÍCIO AGETRANSP/CD/JC N° 004/10.

Reiteramos nossos protestos de elevada estima e consideração, e subscrevemo-nos.

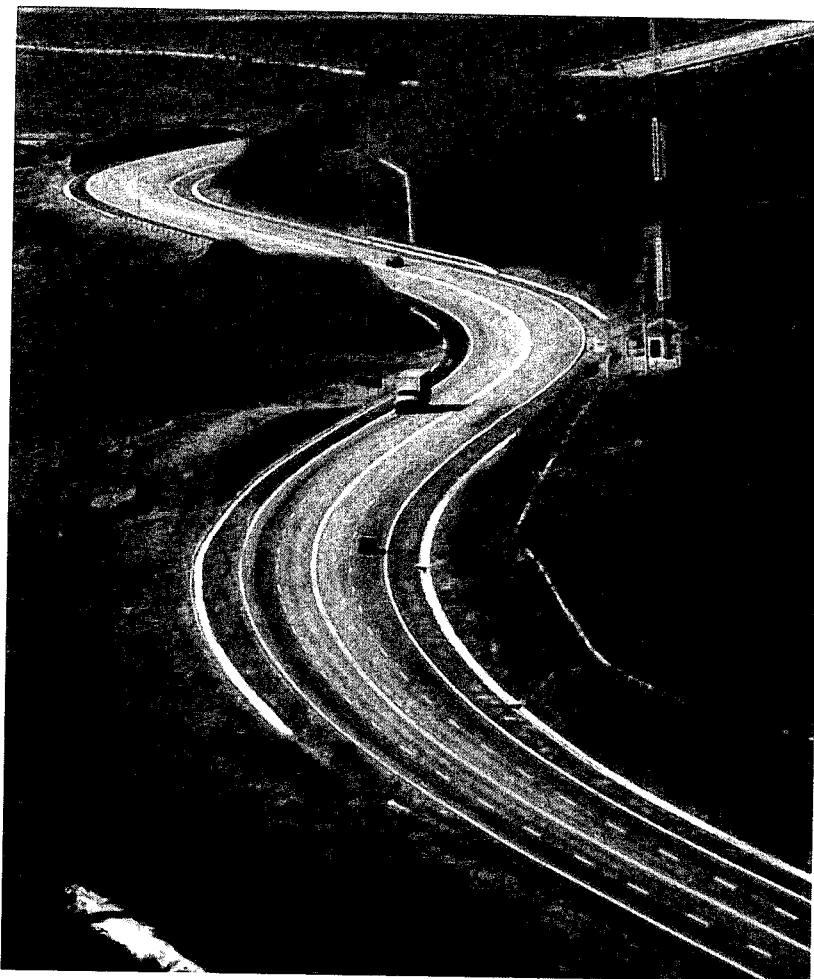
Atenciosamente,


Marcio Roberto de Moraes Silva
Diretor Presidente

AGETRANSP - Proj. 070
1209/11
Data: 24/03/11
Morário: 11.00
Fluorica: 

CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S/A

ESTUDO PARA REFORMULAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 043/96



**RODOVIA RJ-124 - LIGAÇÃO VIÁRIA ENTRE
RIO BONITO – ARARUAMA – SÃO PEDRO D'ALDEIA**

VOLUME 1

DEZEMBRO DE 2.010

Sumário:

- 1) Objetivo
- 2) Introdução
- 3) Conhecimento do Problema
- 4) Histórico dos Estudos Realizados
- 5) Alternativas para Solução dos Problemas
- 6) Proposta para Redução das Tarifas de Pedágio
- 7) Proposta para Aumento das Condições de Segurança do Trânsito
- 8) Conclusão
- 9) Anexos
 - a. Anexo 1 – Estudo de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.000
 - b. Anexo 2 – Processo ASEP N°. E-04-074.424/2001 (parcial)
 - c. Anexo 3 – Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.003
 - d. Anexo 4 – Parecer do Prof. Dr. em Direito Carlos Ari Sundfeld
 - e. Anexo 5 – Projeto Básico para Implantação de Dispositivo Separador de Pistas – Defensas Metálicas

1) Objetivo

É objetivo do presente estudo apresentar a AGETRANSP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro, a proposta da Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A para Reformulação do Contrato de Concessão N° 043/96, com vistas à redução das tarifas de pedágio e promoção do aumento da segurança do trânsito na Rodovia RJ-124, em atenção à solicitação contida no Ofício AGETRANSP/CD/JC N°. 004/10.

2) Introdução

A Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A – ViaLagos, em seus quase 15 (quinze) anos de operação vem cumprindo rigorosamente todos os compromissos assumidos junto ao Poder Concedente por meio do Contrato de Concessão N° 043/96, assinado em dezembro de 1996.

Em síntese, os principais investimentos realizados no âmbito da concessão foram:

- Duplicação de 30 Km da Rodovia RJ-124;
- Implantação de mais 27 km da Rodovia RJ-124;
- Recuperação de 4 Km da Rodovia RJ-106;
- Implantação dos Sistemas de Controle do Tráfego (SICONT); e de Arrecadação de Pedágio (SICAP);
- Implantação dos Serviços de Atendimento Médico e Mecânico aos Usuários, disponíveis nas 24 horas do dia.

Todas as melhorias físicas e operacionais implementadas, aliadas as atividades desenvolvidas de operação, manutenção e conservação da Rodovia RJ-124, proporcionaram o crescimento do número de viagens em condições de trânsito seguras, aumentando em muito a atratividade da região, promovendo o seu desenvolvimento econômico, principalmente pelo crescimento do turismo e da indústria petrolífera.

Recorda-se aqui o fato de que a antiga rodovia RJ-124 era conhecida como a rodovia da morte, e que de acordo com os dados disponíveis no Edital de Licitação, registrava a média de 22 óbitos por ano para um trecho de apenas 38 Km e tráfego médio diário anual (TMDA) de aproximadamente 8 mil veículos.

É justamente nesta área, a da segurança viária, que a ViaLagos atingiu os resultados mais expressivos. O índice de acidentes foi reduzido em 66%, e o índice de gravidade em 63% desde o início da concessão.

Comparado com a média das rodovias concedidas no Brasil (Índice ABCR), que, inquestionavelmente, são as melhores e mais seguras rodovias do país, o índice de acidentes da ViaLagos foi menor em 10%.

Em uma conta simples, comparando à média de óbitos no período anterior a concessão para um trecho de 38 Km da antiga RJ-124, com a média de óbitos verificada na RJ-124 no período da concessão da ViaLagos, trecho com 57 Km, pode-se afirmar que cerca de 120 vidas foram poupadas.

Todavia, considerando o estágio atual da concessão, com a projeção de crescimento do tráfego e a ausência de investimentos programados no médio prazo para promover o aumento da segurança do trânsito, a implantação de dispositivos de separação entre as pistas de rolamento na rodovia RJ-124 se apresenta como uma das principais reivindicações dos usuários.

Outro tema que permanentemente é alvo das manifestações dos usuários é o valor das tarifas de pedágio cobradas, atualmente nos seguintes valores:

TBP – Tarifa Básica de Pedágio = R\$ 9,80

TBA – Tarifa Básica com Adicional = R\$ 15,00

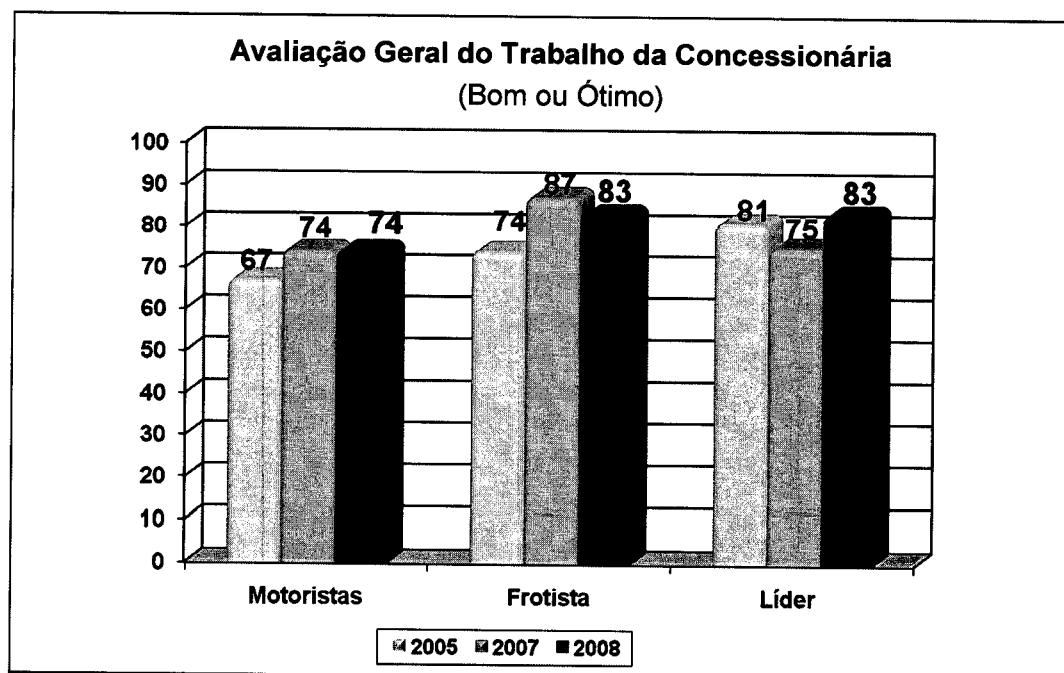
Para os usuários de rodovias, a modicidade das tarifas de pedágio deve ser compatível com sua percepção da quantidade e de qualidade dos serviços recebidos, bem como adequada ao seu poder aquisitivo e com o valor das tarifas de serviços públicos similares. Já para os investidores, a modicidade das tarifas está refletida no valor justo que mantém o equilíbrio entre as receitas e os encargos da concessão acrescida da taxa de retorno sobre o capital empregado.

No entanto, nos primeiros anos de concessão, à medida que os usuários eram esclarecidos sobre os benefícios da concessão, reconhecendo no modelo adotado pelo Governo do Estado a capacidade para solucionar os graves problemas de segurança do trânsito e dos grandes congestionamentos, a aceitação da cobrança de pedágio aumentou.

Este fato pode ser confirmado por meio das pesquisas de opinião realizadas durante o período da concessão.

A própria Agência Reguladora em 2002, junto com a DataUFF, realizou pesquisa com os usuários da Via Lagos. A época, o índice de satisfação geral dos usuários com os serviços prestados pela Via Lagos foi considerado ótimo e a rodovia, após a Concessão, melhorou na opinião de 97% dos entrevistados.

A Concessionária também possui o expediente de medir junto aos usuários da rodovia o grau de satisfação com os serviços prestados. A seguir apresentamos extrato das últimas pesquisas realizadas pelo Instituto DataFolha com os usuários da rodovia RJ-124:



Embora a avaliação feita pelo usuário da ViaLagos ainda seja muito positiva, ocorre que, atualmente, uma nova geração de motoristas está passando a circular no trecho concedido. Esta geração, formada por indivíduos com idade entre 18 e 26 anos, não tem a recordação viva do que era a rodovia RJ-124 no período pré-concessão, o que os torna muito mais críticos e contestadores dos valores de tarifa praticados, refletindo nos registros de reclamações apurados nas ouvidorias da concessionária, da AGETRANSP e na mídia em geral, ecoando por toda a sociedade.

3) Conhecimento do Problema

O Edital de Licitação para concessão da Rodovia dos Lagos à iniciativa privada para execução dos serviços de trabalhos iniciais, recuperação, operação, conservação, manutenção e melhoramento mediante a cobrança de pedágio foi publicado pela Fundação DER-RJ em 1996 como Edital de Concorrência Nacional CN Nº. 01 / 96 – DER – SOSP – ERJ, estabelecendo as regras básicas para elaboração das propostas de preços e do contrato de concessão.

De maneira geral, o critério de seleção do vencedor para uma licitação de concessão rodoviária é realizado com base no menor valor da Tarifa Básica de Pedágio ofertada, no maior valor ofertado pela Outorga da Concessão ou na maior extensão de malha rodoviária associada ofertada para prestação dos serviços.

Enquanto que nas licitações das rodovias federais foi adotado o critério de seleção pela menor tarifa ofertada, o Governo do Estado do Rio de Janeiro optou pela seleção pelo maior valor ofertado pela Outorga de Concessão da Rodovia dos Lagos, pré-estabelecendo, portanto, os valores das Tarifas Básicas de Pedágio como condição básica para elaboração das propostas e para contratação da concessão.

Fica evidenciado, portanto, que os valores de tarifas praticados atualmente têm a sua origem no modelo de concessão estabelecido a época pelo Poder Concedente, sendo estas necessárias para viabilizar a realização dos vultosos investimentos iniciais em ampliação e implantação na malha viária que faz a ligação entre Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro d'Aldeia.

As principais características básicas estabelecidas pelo Edital de Licitação e ratificadas pelo documento Principal do Contrato de Concessão, foram as seguintes:

- a. Valor de R\$3,00 (três reais) para a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o valor de R\$ 5,00 (cinco reais) para a Tarifa Básica de Pedágio com Adicional (TBA), ambas as tarifas expressas em moeda de junho de 1996;
- b. Fórmula paramétrica de reajuste anual das tarifas de pedágio baseada em índices setoriais de variação de custo publicados pela Fundação Getúlio Vargas, desde a data-base da proposta de preços até o mês do reajuste anual;
- c. Período de vigência da Tarifa Básica com Adicional (TBA) desde as 12:00h de sexta feira até as 12:00h de segunda-feira, para todas as semanas desde o início da cobrança do pedágio até o final da concessão;
- d. Período de 25 (vinte e cinco) anos para a concessão da rodovia, com cobrança de pedágio após 6 (seis) meses de execução dos serviços iniciais;
- e. Execução de Obras de 1ª Etapa durante os 2 (dois) primeiros anos da concessão, compreendendo as obras de recuperação e duplicação dos 30 (trinta) km da rodovia existente, implantação da praça de pedágio, implantação de um trecho novo de 26 (vinte e seis) km de rodovia e recuperação do trecho de 4 (quatro) km da RJ-106;
- f. Execução de Obras de 2ª Etapa após o volume de tráfego da rodovia atingir o nível de 20.000 (vinte mil) veículos por dia, com implantação de mediana de concreto tipo New Jersey ao longo de toda a rodovia;
- g. Definição e especificação de todos os serviços e investimentos a serem executados pela concessionária para a prestação de um serviço adequado aos usuários da rodovia objetos da licitação;

- h. Cronograma, por ano de concessão, da execução de serviços e investimentos a serem realizados pela concessionária durante todo o período de concessão;
- i. Critério de seleção da proponente vencedora pela que apresentar maior valor da proposta de preço pela outorga da concessão;
- j. Responsabilidade das proponentes pela projeção do tráfego de veículos previsto para o período da concessão, com base nos estudos de tráfegos e nas melhorias da malha rodoviária regional apresentados como anexo no edital de concorrência;
- k. Cobrança de pedágio pela concessionária de acordo com a tabela de multiplicadores da Tarifa Básica, por categoria de veículos adotada pelo Governo Federal para as rodovias federais pedagiadas;
- l. q) Adoção da alíquota de 5% (cinco por cento) incidente sobre as receitas de pedágio a título de ISSQN como encargo da concessionária.

Além das condições já definidas no Edital de Licitação, diversos fatos supervenientes a assinatura do contrato impactaram no seu equilíbrio econômico financeiro, como, por exemplo, a modificação de alíquotas de tributos e impostos e atrasos na concessão de reajustes tarifários, sendo que as ações adotadas para o seu re-estabelecimento culminaram, justamente, com a majoração das tarifas de pedágio.

Um dos fatos que causou maior impacto sobre o valor das tarifas de pedágio foi à aplicação no contrato de concessão da Lei Estadual N° 4.017/02. Este dispositivo passou a ser aplicado na ViaLagos, efetivamente, em abril de 2004, por determinação expressa da Agência Reguladora, contida no ofício ASEP-RJ/PRESI N° 184/2004, e alterou os períodos definidos no Edital de Licitação para cobrança das tarifas, restringindo a cobrança da tarifa básica com adicional aos sábados e domingos e ampliando o período de cobrança da tarifa

básica de pedágio também às 12:00h e 24:00h de 6ª feira e entre às 0:00h e 12:00h de 2ª feira.

Recordamos aqui as condições de cobrança de pedágio estabelecidas no Edital de Licitação, definindo o período de vigência da Tarifa Básica com Adicional (TBA) desde às 12:00h de sexta feira até as 12:00h de 2ª feira.

A época da consolidação da Revisão 5 do Contrato de Concessão, ocorrida em agosto de 2006, o efeito do re-estabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da aplicação da citada lei foi o de aumentar em cerca de 7% o valor das tarifas de pedágio.

Outra disposição contida no Contrato de Concessão, abaixo transcrita, relacionada a uma demanda freqüente dos usuários da rodovia, definida no anexo 5 do Edital de Licitação, refere-se às condições para realização das obras de 2ª etapa.

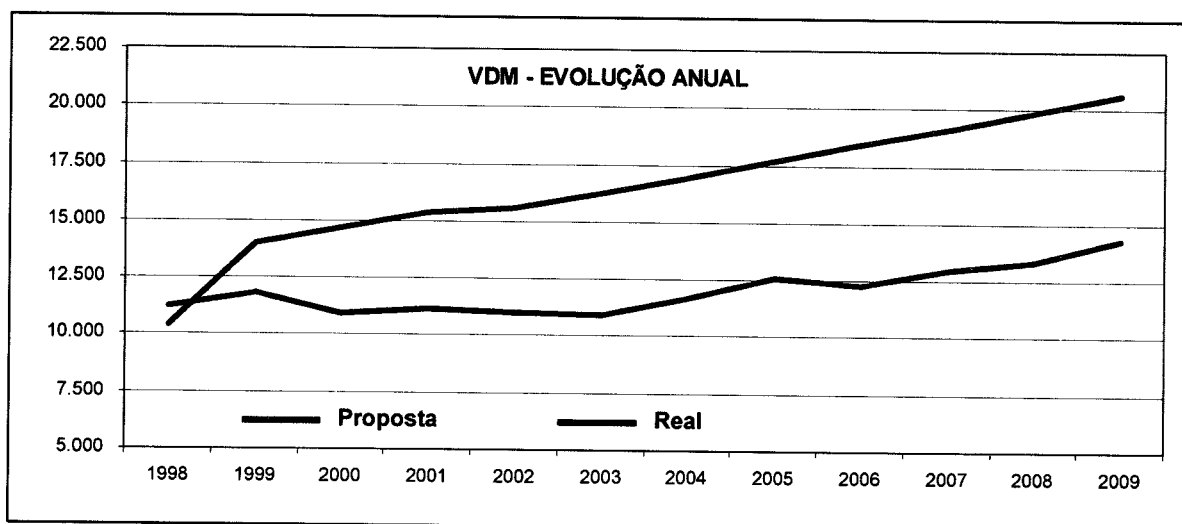
“Quando o volume de tráfego médio diário anual pedagiado, calculado no mesmo ano civil (de 01 de janeiro a 31 de dezembro), atingir 20.000 (vinte mil) veículos a RJ-124, deverá ter suas características geométricas adequadas para atender as características de rodovia tipo classe I, em pista dupla, com duas faixas de tráfego para região ondulada”.

Por este dispositivo, a concessionária está obrigada a realizar obras para implantação de dispositivo de segurança separador das pistas quando o volume médio diário de tráfego atingir 20 mil veículos por dia – Obras de 2ª Etapa.

Na Proposta de Preço da Concessionária, documento integrante do Contrato de Concessão e que contém toda memória de cálculo da Outorga ofertada, estão apresentadas as projeções de tráfego e receitas para os 25 anos da Concessão. De acordo com o documento, produzido no ano de 1994, a expectativa dos investidores era de que o volume de tráfego de 20 mil veículos

de média diária fosse atingido no ano 14 da concessão, 2009, sendo que as obras da 2ª Etapa se realizariam nos 2 anos seguintes, 2010 e 2011.

No entanto, o tráfego verificado na rodovia RJ-124 é significativamente inferior ao previsto na Proposta de Preço, atingindo uma redução, em número de veículos, da ordem de 30%, como pode ser constatado no gráfico apresentado a seguir, em que se compara o volume de tráfego previsto na Proposta com o realizado ao longo dos últimos anos:



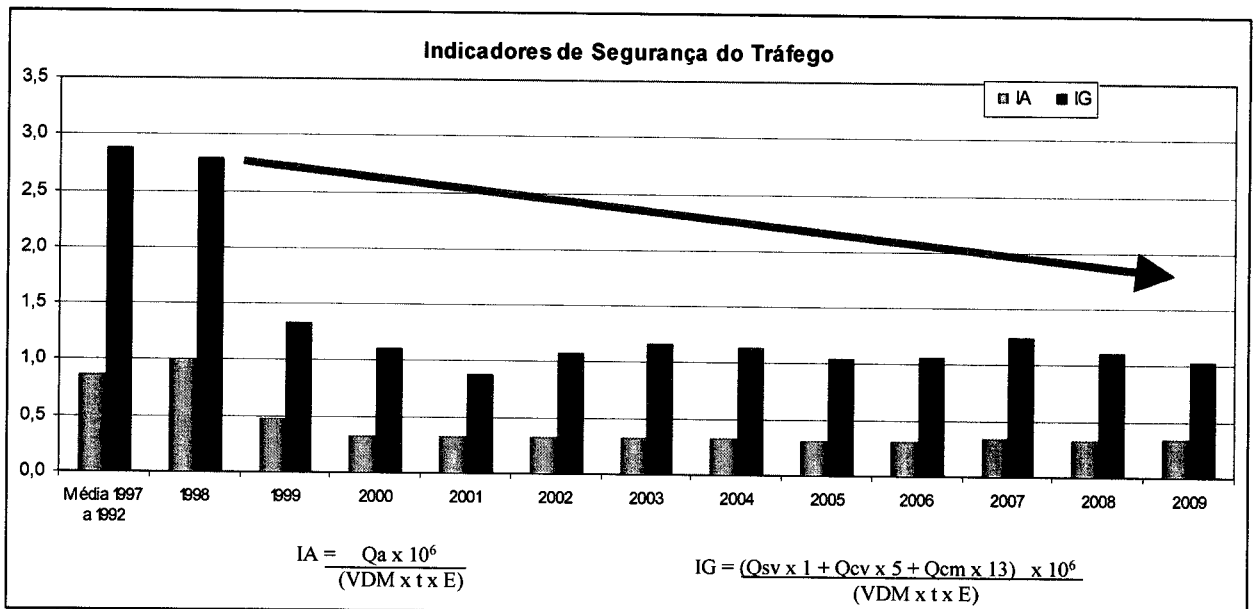
Da simples observação do gráfico anterior constata-se que o volume de 20 mil veículos por dia não deverá ser atingido no curto nem médio prazo, podendo inclusive, não se verificar dentro do período remanescente da concessão. Isto significa que as obras de 2ª etapa não deverão ocorrer no médio prazo (próximos 10 anos), mantidas as condições vigentes no contrato de concessão.

A menos que sejam acompanhadas de ações que promovam o aumento da segurança no trânsito, como a realização de obras viárias ou fiscalização de velocidade ostensiva, é fato que o crescimento do tráfego em uma rodovia faz aumentar o número de acidentes.

Considerando que a concessão da ViaLagos existe a cerca de 15 anos e que a obras de implantação foram realizadas nos 2 primeiros anos, 1997 e 1998, o usuário da rodovia convive, portanto, há 13 anos com a mesma infra-estrutura

rodoviária, o que leva os motoristas mais jovens, aqueles que não conheceram a antiga rodovia RJ-124, a questionar os atuais valores das tarifas de pedágio, cobrando, da concessionária e do Poder Concedente, a realização de obras para implantação de dispositivo separador os dois sentidos de trânsito da rodovia.

Cabe novamente destacar, que as atividades relacionadas à concessão da rodovia RJ-124, promoveram significativo aumento da segurança do trânsito, traduzido na redução brusca dos índices de acidentes, conforme demonstrado no gráfico a seguir:



No entanto, mantidas as condições contratuais atuais, é provável que estes índices cresçam ao longo dos próximos anos, em que pese a atuação intensa da Concessionária para aumentar a segurança, mantendo em boas condições o pavimento e a sinalização e participando de diversas campanhas educativas com os motoristas e com a comunidade lindeira.

Portanto, neste cenário, a implantação de dispositivos separadores entre as pistas, mesmo estando o fluxo da rodovia muito abaixo dos limites estabelecidos em Edital, representaria um salto de qualidade na rodovia RJ-124, traduzindo em melhoria dos índices de segurança desta importante ligação com a Região dos Lagos.

4) Histórico dos Estudos Realizados

Como já discorrido anteriormente, os altos valores de tarifas de pedágio praticados na ViaLagos tem origem no próprio Edital de Licitação, sendo, ainda, majorados por 6 revisões tarifárias, decorrentes de diversos fatos supervenientes a assinatura do contrato de concessão que impactaram no seu equilíbrio econômico-financeiro.

Assim, muitas foram às ações adotadas ao longo do período de concessão para tentar viabilizar a redução no valor das tarifas de pedágio. Estas ações foram conduzidas em várias esferas e tiveram a participação de diversos atores, como o Poder Concedente, a Agência Reguladora e a própria sociedade, representada pelo Ministério Público.

Todavia, a luz do contrato de concessão, que garante ao investidor o direito ao equilíbrio econômico financeiro, poucas foram as oportunidades identificadas para viabilizar a redução das tarifas. A seguir, apresentamos um quadro resumo com as principais ações propostas e seus impactos sobre as tarifas de pedágio.

AÇÃO PROPOSTA	IMPACTO SOBRE AS TARIFAS
Retirada ou Postergação de Investimentos do Contrato de Concessão	Sem efeito. Atualmente não existem investimentos relevantes no contrato para serem retirados ou postergados.
Aumento da base pedagiada por relocação ou por criação de mais uma praça de pedágio	Sem efeito. A praça de pedágio da ViaLagos cobra nos 2 sentidos de, praticamente, 100% dos usuários que utilizam a RJ-124. As viagens de curta distância (ex. Rio Bonito a Boa Esperança) são em número insignificante, não compensando o investimentos e custos adicionais.

<p>Aumento da base pedagiada com extensão da rodovia até Cabo Frio e/ou Búzios</p>	<p>Aumenta o valor final pago pelo usuário em relação situação atual (soma de 2 tarifas). A receita gerada por uma nova praça de pedágio prevista na rodovia RJ-106 gera pequena redução no valor das tarifas cobradas na praça de pedágio existente. Quando soma-se as tarifas a serem cobradas nas 2 praças de pedágio, constata-se um aumento no custo da viagem em relação a situação atual. Destaca-se, ainda, que 2ª praça de pedágio foi considerada no trecho de maior VDM, qual seja, o entroncamento da rodovia RJ-124 com RJ-106, região urbana, o que dificultaria a sua implementação.</p>
--	---

Além das ações propostas acima, cujos detalhes dos diversos estudos realizados ao longo dos últimos anos estão apresentados em anexo a este relatório, outra possibilidade para redução das tarifas de pedágio foi identificada nos termos do processo nº E-04-074.424/2001, instruído a partir dos estudos realizados pelo Grupo de Trabalho criado pela Portaria ASEP/RJ nº 023, de 13 de agosto de 2001, encarregada de analisar as alternativas para a redução da tarifa de pedágio da Rodovia dos Lagos.

Os resultados destes estudos foram encaminhados ao então Governador do Estado do Rio de Janeiro, e tinham como cerne das propostas, a realização de aporte de recursos pelo Poder Concedente necessários à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, considerando o ingresso destes valores no fluxo de caixa da Concessionária como reembolso do capital

investido para realização das obras de implantação de trecho novo de 27 km de rodovia. O elevado montante envolvido nos estudos realizados, inviabilizaram a concretização da solução apresentada.

A seguir, apresentamos a relação de alguns estudos de alternativas realizadas ao longo do período de concessão da ViaLagos, com vistas à redução dos valores das tarifas de pedágio, cujo conteúdo resumido estão anexados a este relatório.

- 2000 – Estudos de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da ViaLagos, em atenção à cláusula Décima do 5º Termo Aditivo ao contrato de concessão (**Anexo 1**);
- 2001 – Estudo de alternativas para a redução da tarifa de pedágio da Rodovia dos Lagos constante do Processo nº E-04-074.424/2001, instruído a partir dos estudos realizados pelo Grupo de Trabalho criado pela Portaria ASEP/RJ nº 023, de 13 de agosto de 2001 (**Anexo 2**);
- 2003 – Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão realizado por grupo de técnicos do DER, da AGETRANSP e da Concessionária. Os resultados destes estudos não foram formalizados, pois o objetivo de redução relevante dos valores das tarifas não foi alcançado (**Anexo 3**).

Em agosto de 2006, concomitantemente a aprovação da Revisão 5 do Contrato de Concessão (Revisão Geral) por força da Deliberação AGETRANSP Nº 60/2006, tendo em vista o seu impacto sobre os valores das tarifas, com aumento de 9,55%, a Agência Reguladora determinou a abertura de processo regulatório para estudar a reformulação do contrato, conforme descrito abaixo:

“Artigo 33º da Deliberação AGETRANSP nº 060/2006:

Determinar a Secretaria Executiva desta Agência Reguladora a abertura de Processo Regulatório com a finalidade de reformulação do contrato

de concessão, de sorte a possibilitar um maior desenvolvimento da Rodovia dos Lagos e a obtenção de tarifas módicas para os usuários, mediante mecanismo que venha a possibilitar a manutenção do inicial equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão com sensíveis reduções nas tarifas de pedágio”

Neste mesmo ato regulatório, a despeito da perspectiva de não atingimento da condição contratual para realização das obras de implantação de dispositivos separador entre as pistas, qual seja, o volume médio diário de 20 mil veículos, a AGETRANSP determinou abertura de processo específico para estudar formas de viabilizar a realização destes investimentos em curto prazo, conforme abaixo descrito:

“Artigo 32º da Deliberação AGETRANSP nº 060/2006:

Determinar à Secretaria Executiva desta Agência Reguladora a abertura de Processo Regulatório específico visando estudar a necessidade e a possibilidade de se implantar em curto prazo um Sistema de Mediana na rodovia, visando melhorar a segurança dos usuários contra acidentes frontais, de sorte a possibilitar a imediata implantação das medianas sem aumento significativo ou, se possível, sem aumento do valor das tarifas de pedágio.”

Assim, encontram-se abertos na Agência Reguladora os processos nº E-33/110.112/2006 e nº E-33/113.112/2006, que objetivam, respectivamente, promover o aumento da segurança na rodovia por meio da implantação de dispositivos separador de pistas e a redução das tarifas de pedágio.

5) Alternativas para Solução dos Problemas

Conforme demonstrado no item anterior, as medidas comumente utilizadas para viabilizar a inclusão de novos investimentos em contratos de concessão de rodovias sem acréscimos no valor da tarifa de pedágio ou mesmo para a intenção de reduzi-las, como a retirada ou postergação de investimentos ou aumento da base pedagiada, são incipientes no caso da concessão da ViaLagos.

O Contrato de Concessão Nº 043/96 dispõe de algumas possibilidades para promoção dos objetivos elencados, quais sejam, a redução do valor das tarifas de pedágio bem como a realização de obras para aumento da segurança na rodovia, concomitantemente com o reequilíbrio contratual correspondente, conforme previsto em sua Cláusula Décima Quarta, transcrita a seguir:

“Cláusula Décima Quarta do Contrato de Concessão nº 043/96 :

“Sempre que haja lugar para revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, e sem prejuízo do disposto nos itens acima, o Poder Concedente e a Concessionária poderão acordar, complementarmente ou alternativamente ao aumento do valor da tarifa:

- a) pela antecipação ou prorrogação do prazo do contrato;*
- b) pela atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA;*
- c) pela combinação das alternativas anteriores;*
- d) por qualquer outra alternativa que venha a ser acordada entre as partes.”*

Como alternativa ao aumento da tarifa contratual, a prorrogação de prazo vem se tornando a medida mais utilizada para reestabelecer o equilíbrio econômico e financeiro em contratos de concessões rodoviárias, ferroviárias e metroviárias no país.

Recentemente, esta solução passou a ser adotada também no âmbito desta d. Agência Reguladora nos contratos firmados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para concessão dos sistemas Metroviários e Ferroviários.

Sobre este tema, juntamos a este relatório técnico (**Anexo 4**), o parecer do Prof. Dr. em Direito Carlos Ari Sundfeld, a partir de consulta formulada pela CCR, empresa que detém o controle acionário da ViaLagos, sobre os meios possíveis para reequilibrar o contrato do ponto de vista econômico-financeiro.

6) Proposta para Redução das Tarifas de Pedágio:

Com vistas a atender à solicitação da AGETRANSP e respaldada no contrato de concessão, a Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A vem propor a esta Agência Reguladora as seguintes alternativas para redução dos valores atuais das tarifas de pedágio.

Para facilitar a apreciação e decisão por parte da Agência, foi considerada neste estudo, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, obtida pela extensão do prazo da concessão em mais 15 (quinze) anos, sendo esta prorrogada até 12 de janeiro de 2.037.

A fim de potencializar os efeitos da redução tarifária para os usuários de menor poder aquisitivo, propõe-se, também, o retorno da relação original de Edital entre a Tarifa Básica com Adicional (TBA) e a Tarifa Básica de Pedágio (TBP), passando dos atuais 1,52667 para 1,66667.

Descrição	Moeda Jun/96		Moeda Ago/10	
	TBP	TBA	TBP	TBA
Revisão 6 - Aprovada em Jul/07 pela Deliberação Nº 124/2007	3,6711	5,6046	9,83	15,00
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão	3,1727	4,8437	8,49	12,97
	-13,6%	-13,6%	-13,6%	-13,6%
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão e reestabelecimento da relação TBA/TBP = R\$ 5,00 / R\$ 3,00	3,0003	5,0006	8,03	13,39
	-18,3%	-10,8%	-18,3%	-10,8%

Outro ponto que, na hipótese de revisão, pode gerar enorme benefícios aos usuários, traduzido na redução das tarifas, refere-se à interpretação da forma de aplicação ao contrato de concessão da ViaLagos, da Lei Estadual nº 4.017/02, cujo texto transcrevemos a seguir:

“Lei Estadual Nº 4.017, de 05 de Dezembro de 2.002 :

“Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º – Ficam vedados nas estradas estaduais a antecipação e prorrogação de horário para cobrança de valor de pedágio diferenciado.

Parágrafo único – O início e o término de cobrança diferenciada coincidirão com o início e o término do dia considerado, isto é, zero hora.

Art. 2º – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.”

Em abril de 2004, o então conselheiro presidente da ASEP/RJ, por meio do ofício ASEP-RJ/PRESI Nº 184/2004, sem uma análise mais aprofundada, determinou a aplicação da Lei 4.017/02 ao contrato de concessão da ViaLagos restringindo a cobrança da Tarifa Básica com Adicional ao período compreendido entre às 0:00 horas de sábado às 24:00 horas de domingo.

Esta medida afetou significativamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, gerando perda acentuada da receita prevista no fluxo de caixa da concessionária. Por ocasião da Revisão 5 do Contrato de Concessão, aprovada em 10 de julho de 2006 pela Deliberação AGETRANSP Nº 060, estas perdas foram recompostas na forma de aumento da tarifa de pedágio.

Desta forma, a aplicação da Lei Estadual Nº 4.017/02, ao contrario do que se pretendia, onerou os usuários da rodovia RJ-124, principalmente aqueles que a utilizam com maior frequência em dias de semana para trabalho (menor poder aquisitivo), já que as tarifas foram majoradas em cerca de 7%, beneficiando apenas os motoristas que utilizam a ViaLagos entre as 12 e 24 horas da 6ª feira e entre as 0 e 12 horas de 2ª feira, público formado, em sua maioria, por turistas e veranistas (maior poder aquisitivo), em detrimento de todos os outros usuários.

Assim, entende esta Concessionária que, com todo o respeito às decisões anteriores desta Agência, a melhor interpretação do quanto estabelecido na referida lei implicaria na reversão da determinação da Agência Reguladora de antecipar para a 0:00h de 2ª feira o final do período de cobrança da tarifa diferenciada e de postergar para às 24:00 de 6ª feira o início de cobrança da tarifa diferenciada, retornando, assim, o período de cobrança às condições definidas no Edital de Licitação e no Contrato de Concessão, devolvendo aos usuários da rodovia RJ-124 os benefícios da modicidade tarifária, com redução das tarifas de pedágio que poderão atingir os seguintes valores, com a prorrogação do contrato de concessão por 15 anos:

Descrição	Moeda Jun/96		Moeda Ago/10	
	TBP	TBA	TBP	TBA
Revisão 6 - Aprovada em Jul/07 pela Deliberação Nº 124/2007	3,6711	5,6046	9,83	15,00
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão e reversão da Lei Estadual n. 4.017/02	2,9749	4,5417	7,96	12,16
	-19,0%	-19,0%	-19,0%	-19,0%
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão, reversão da lei 4.017/02 e reestabelecimento da relação TBA/TBP = R\$ 5,00 / R\$ 3,00	2,8008	4,6680	7,50	12,50
	-23,7%	-16,7%	-23,7%	-16,7%

7) Proposta para Aumento das Condições de Segurança do Trânsito:

Conforme já demonstrado, a implantação de obras que promovam o aumento da segurança, com a construção de dispositivo separador entre pistas, está vinculada ao atingimento do volume médio anual de 20 mil veículos por dia, de acordo com o estabelecido no Edital de Licitação.

Este volume não deve ser atingido nos próximos anos, significando que as obras de 2ª Etapa não se iniciarão no curto ou médio prazo, o que, muito provavelmente, fará crescer o descontentamento entre os usuários da rodovia ao longo dos próximos anos.

Assim, buscando conciliar o interesse coletivo para o aumento das condições de segurança do trânsito na rodovia sem onerar as tarifas de pedágio, garantindo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a Agência Reguladora determinou à Concessionária que buscasse uma solução para promover o aumento da segurança no trânsito, de forma a viabilizar a implantação de dispositivos separadores entre pistas.

Ocorre que os estudos realizados pela Concessionária apontam para valores de investimentos que reverteriam as condições de equilíbrio alcançadas com a concessão dos descontos ora apresentados nesta proposta. Ou seja, o benefício advindo com a redução das tarifas de pedágio, desapareceria com a adoção deste outro importante benefício, conseguido com a implantação dos referidos separadores de pistas, custeados pelo fluxo de caixa da concessão.

Assim sendo, a Concessionária propõe a esta d. Agência Reguladora, solução mista, a saber:

- a. Inclusão no escopo do contrato de concessão, a realização de obras para implantação de dispositivo separador de pistas em aproximadamente 10 quilômetros da rodovia RJ-124, com início imediato, de acordo com projeto básico apresentado no **Anexo 5**.

Para efeito do presente estudo, esta Concessionária estimou em R\$ 20 milhões (moeda de Ago/09) o valor necessário para implantação dos separadores de pistas, no segmento de 10 quilômetros da rodovia RJ-124, incluindo aí, os alargamentos das pistas, necessários à construção daqueles dispositivos.

Estas obras deverão ser realizados no prazo de 3 anos, de modo a não comprometer em demasia a redução obtida no valor das tarifas de pedágio.

- b. Visando a realização integral destas obras de segurança, com 100% dos seus benefícios entregue à sociedade, que se busque junto ao Poder Concedente, a complementaridade dos recursos para realização das obras necessárias à implantação daqueles dispositivos (separadores e alargamento das pistas), sem, com isso, onerar o usuário da rodovia, podendo as mesmas serem realizadas diretamente pela Fundação DER-RJ.

Assim, considerando a extensão do prazo de concessão por mais 15 anos, a reversão dos efeitos da Lei 4.017/02 e a realização de obras de segurança em pontos críticos da rodovia RJ-124, as tarifas de pedágio seriam reduzidas para os seguintes valores:

Descrição	Moeda Jun/96		Moeda Ago/10	
	TBP	TBA	TBP	TBA
Revisão 6 - Aprovada em Jul/07 pela Deliberação Nº 124/2007	3,6711	5,6046	9,83	15,00
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão, reversão da Lei Estadual n. 4.017/02 e implantação de obras de segurança	3,0642	4,6780	8,20	12,52
	-16,5%	-16,5%	-16,5%	-16,5%
Extensão por mais 15 anos do prazo de concessão, reversão da lei 4.017/02, implantação de obras de segurança e reestabelecimento da relação TBA/TBP = R\$ 5,00 / R\$ 3,00	2,8848	4,8081	7,72	12,87
	-21,4%	-14,2%	-21,4%	-14,2%

8) Conclusões

Por todo o exposto, e considerando os diversos estudos já realizados, para atendimento ao solicitado por esta d. Agência Reguladora nos termos do Ofício AGETRANSP/CD/JC Nº 004/10 podemos concluir que não existe possibilidade de reformulação do contrato de concessão, sem a devida e concomitante recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do contrato, por meio de uma das formas ali estabelecidas.

Assim sendo, dentre as várias alternativas complementares propostas, será possível promover o aumento das condições de segurança no trânsito da rodovia e, ainda, obter redução significativa das tarifas de pedágio na proporção de menos 23,7 % para a tarifa básica de pedágio (TBP) e de menos 16,7 % para a tarifa de pedágio com adicional (TBA), se forem tomadas as seguintes providências, elencadas na proposta da Concessionária, anteriormente detalhada:

- a. Extensão do contrato de concessão por um prazo adicional de 15 (quinze) anos;
- b. Retorno da relação entre as tarifas às condições de Edital (TBA/TBP = R\$5,00/R\$3,00 = 1,667);
- c. Revisão da interpretação dada a Lei 4.017/02 pela ASEP, garantindo o retorno do período de cobrança da tarifa básica com adicional à condição definida no Edital de Licitação;
- d. Implantação, pela Concessionária, de 10 km de dispositivos separador de pistas nos trechos mais críticos da rodovia, ficando a cargo do DER-RJ a implantação nos demais trechos.

9) Anexos

- a. Anexo 1 – Estudo de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.000
- b. Anexo 2 – Processo ASEP Nº. E-04-074.424/2001 (parcial)
- c. Anexo 3 – Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.003
- d. Anexo 4 – Parecer do Prof. Dr. em Direito Carlos Ari Sundfeld
- e. Anexo 5 – Projeto Básico para Implantação de Dispositivo Separador de Pistas – Defensas Metálicas

9) Anexos

- a. Anexo 1 – Estudo de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.000
- b. Anexo 2 – Processo ASEP Nº. E-04-074.424/2001 (parcial)
- c. Anexo 3 – Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.003
- d. Anexo 4 – Parecer do Prof. Dr. em Direito Carlos Ari Sundfeld
- e. Anexo 5 – Projeto Básico para Implantação de Dispositivo Separador de Pistas – Defensas Metálicas

Anexo 1

Estudo de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da Via Lagos, realizado no ano 2.000



VIA LAGOS

PRE - 018/00

Niterói, 28 de janeiro de 2000.

À
ASEP - Agência Reguladora de Serviços Públicos
Concedidos do Estado do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro - RJ

Att: Ranulfo Vidigal Ribeiro
Presidente

Ass: Estudo de Reformulação do Contrato visando redução de tarifa.

Ref: Contrato de Concessão nº 43/96

Prezado Senhor:

De acordo com a cláusula Décima do 5º Termo Aditivo, estamos encaminhando a V. Sª os volumes relativos aos estudos da fase de Pré-Viabilidade Técnica e Econômica da Expansão da Concessão da VIA LAGOS, assim dispostos:

- Volume Executivo - Resumo
- Volume Executivo - Detalhamento

Apresentamos na pag. 31 do item 10, no Volume Executivo - Resumo uma relação de tarifas de pedágio (TBP e TBPA) possíveis de serem praticadas nas praças P1 (existente) e P2 (a implantar), que viabilizam economicamente a expansão da rodovia.

Ainda, por solicitação dos conselheiros da ASEP em reunião na VIA LAGOS, testamos o modelo com tarifas adicionais de finais de semana, nos valores totais entre R\$ 6,00 e R\$ 7,00, valores estes considerados aceitáveis pelo referido conselho (ver página 34 do Volume Executivo-Resumo).

O resultado da alternativa apresenta um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, como demonstrado na coluna "Déficit de Receita" do citado relatório.

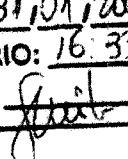
Aguardando o pronunciamento de V. Sª, colocamo-nos à disposição de V.Sª para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,


Flávio M. de Almada
Diretor Geral

Explorati/Kenyal/Consultoras/Arauco/Caritas
CRA/Atc

CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S/A
Rodovia RJ 124, Km 22,5 - Latino Melo - Rio Bonito (RJ) Cep. 28.800-000
Telefones (021) 988-2068 / 961-4626 / 994-3746
Cx Postal - 112851

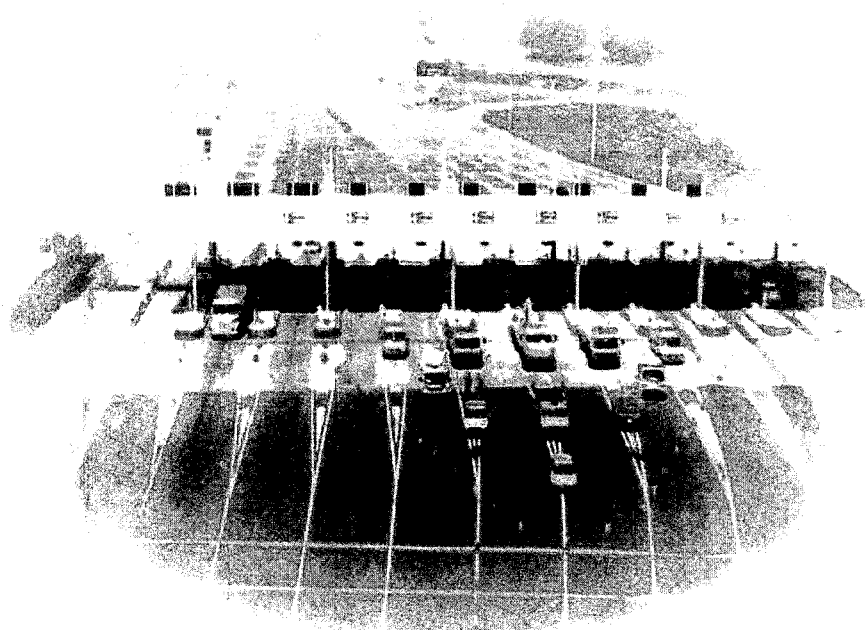
ASEP - RJ PROTOCOLO
DATA 31/01/2000
HORÁRIO: 16:33
VISTO 

PACS - Planejamento, Assessoria, Consultoria e Sistemas Ltda

EXPANSÃO DA CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DA RODOVIA DOS LAGOS

Pré-Viabilidade Técnica e Econômica

VOLUME EXECUTIVO - RESUMO





1 - APRESENTAÇÃO

O presente relatório é parte integrante dos estudos de Viabilidade Técnica e Econômica, da expansão da **Concessão da VIA LAGOS**. Os trabalhos estão divididos em duas fases: a primeira de Pré-Viabilidade e, em seguida, conforme os resultados, a 2ª fase, com todos os dados e memória justificativa.

CONCESSÃO ATUAL	
RJ-124 – Rio Bonito ao acesso a Araruama	30km
Paralela – acesso a Araruama a RJ-106	26km
	56km

EXPANSÃO PROPOSTA	
RJ-106 – Paralela – São Pedro da Aldeia	4km
RJ-106 – São Pedro da Aldeia – acesso a Búzios	16km
RJ-140 – São Pedro da Aldeia – Cabo Frio	10km
	30km

TOTAL	
	86km

A Figura 1 – Mapa da Área de Influência, a seguir, permite a visualização da situação atual e a expansão proposta

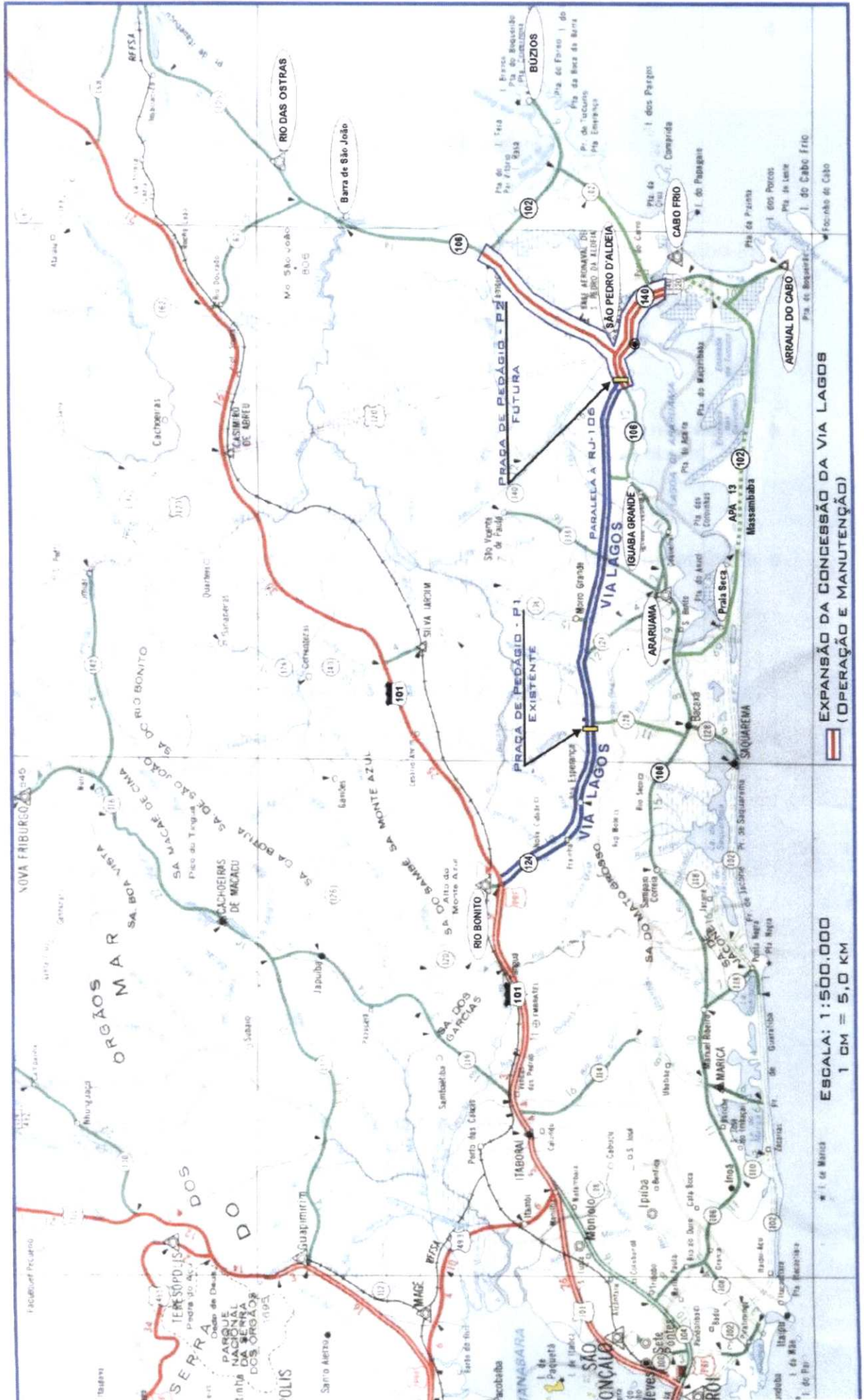
ESTUDOS PRELIMINARES REALIZADOS

- Tráfego
- Investimentos
- Custos
 - Operação
 - Administração
 - Conservação e Manutenção
- Avaliação Econômica

A estimativa dos Investimentos e Custos é apresentada em R\$ a preços de junho/96, data da Proposta da **VIA LAGOS**.

Em todos os casos, o valor da tarifa se refere a agosto/99.

Figura 1 - Mapa da Área de Influência da Rodovia dos Lagos



2 - OBJETIVOS PRINCIPAIS

- **Garantir fluidez do tráfego após o trecho concedido em direção a Cabo Frio e Búzios**
 - **Eliminando congestionamentos nos fins de semana**
- **Ampliar o conforto e segurança do usuário**
 - **Oferecendo serviços de atendimento médico, socorro mecânico e comunicação de emergência em extensões maiores que as atuais**
- **Estimular o desenvolvimento sócio-econômico e turístico da região**
 - **Proporcionando meios de acesso contínuos, rápidos, confortáveis e seguros, sem causar prejuízos ao Meio Ambiente**
- **Evidenciar presença do Estado na região**
 - **Através dos serviços prestados pelo Concessionário**
- **Desonerar o Estado dos encargos de operar, administrar e conservar as rodovias da Expansão durante 20 anos**
 - **Custos de responsabilidade do Concessionário**
- **Buscar modicidade no valor das tarifas**
 - **Reduzindo o valor do pedágio vigente em P-1**
- **Minimizar atuações políticas indevidas, em virtude do valor do pedágio**
 - **Reduzindo a tarifa de pedágio vigente em P-1**
- **Evitar danos ao Meio Ambiente devido às obras de expansão**
 - **Implantando os trechos a serem duplicados nas faixas de domínio das rodovias existentes**

3 - ANTECEDENTES

A Concessionária Via Lagos S.A é detentora da concessão da RJ-124 com uma extensão aproximada de 56 km, envolvendo os seguintes aspectos:

- duplicação de 30 km da RJ-124, a partir do entroncamento com a BR-101/RJ em Rio Bonito (já realizada);
- implantação de uma multivia com quatro faixas de tráfego, com extensão de 26 km, contornando as cidades ao longo da Lagoa de Araruama, até o entroncamento com a RJ-106, antes de São Pedro da Aldeia (paralela à RJ-106, já executada);
- operação e administração deste complexo viário, inclusive atendimento médico, socorro mecânico, comunicação de emergência e informações aos usuários.
- conservação e manutenção da malha viária implantada;
- recuperação de 4 km de pavimento na RJ-106 entre o final da Paralela e o entroncamento com a RJ-140 (p/ Cabo Frio)
- cobrança de pedágio em uma única praça bidirecional (P-1), localizada no km 21,4 da rodovia RJ- 124.

A tarifa básica de pedágio praticada em 1999 é de R\$ 3,40 nos dias úteis, e de R\$ 5,70 nos fins de semana e feriados.

De acordo com o último aditivo, a tarifa básica aprovada para cobrança nos dias úteis será aumentada para R\$ 3,70, no período máximo de 6 meses a partir de 1º de agosto de 1999.

4 - CONDIÇÕES ATUAIS

Nível operacional na RJ-106 em pista simples após o trecho concedido, abaixo do aceitável, principalmente nos fins de semana, feriados e meses de férias.

Diminuição dos ganhos de fluidez, conforto e segurança, percebidos pelo usuário, em função da atual concessão, originados com a duplicação da RJ-124 até o acesso a Araruama, e a construção da Paralela.

Tarifação na praça de pedágio atual em valores tais que permitem eventuais ações políticas indevidas.

5 - PROJETO PROPOSTO

Encargos da Concessionária

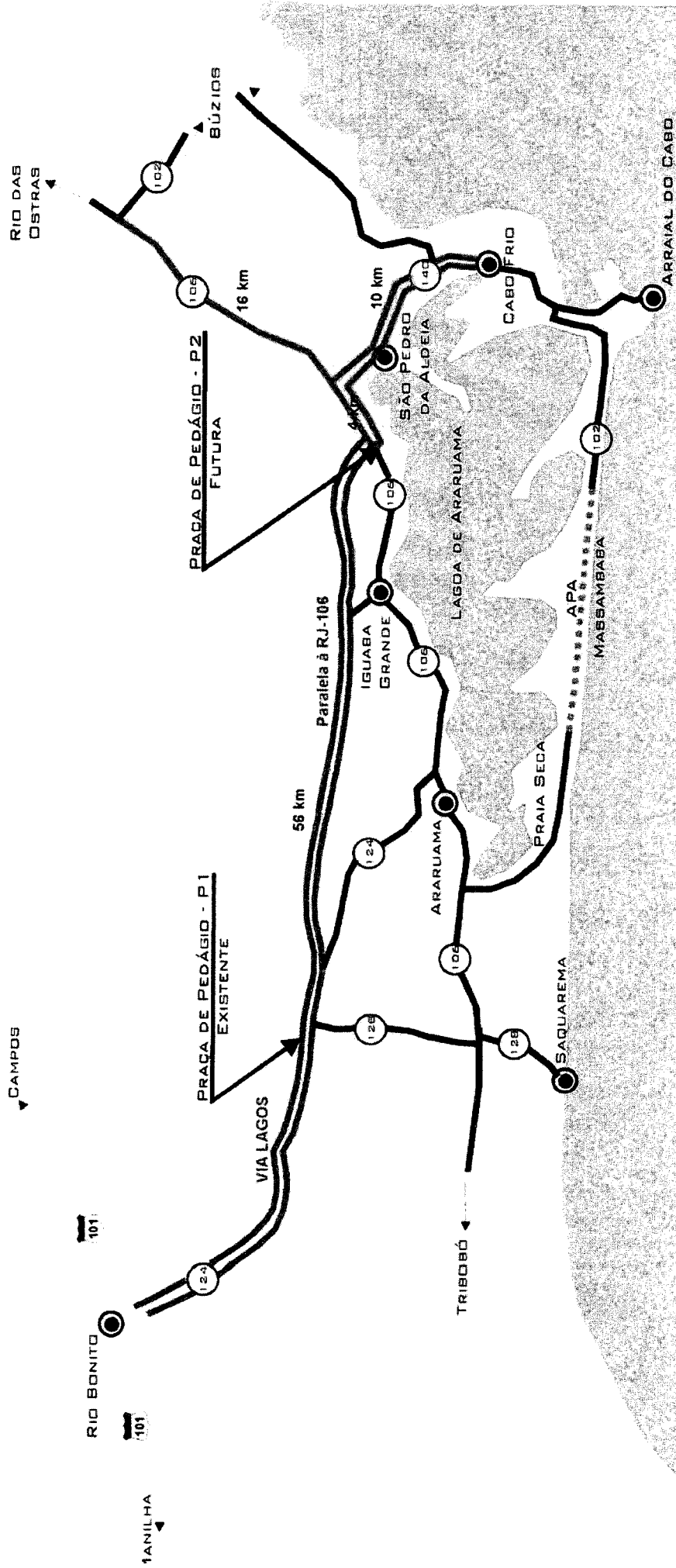
- operação e administração dos novos trechos, inclusive atendimento médico, socorro mecânico, comunicação de emergência e informações ao usuário
- conservação e manutenção, da pavimentação, drenagem, obras de arte e sinalização, destes trechos durante 20 anos
- operação da praça P-2, permitindo maior modicidade do conjunto das tarifas
- implantação das edificações e equipamentos da praça P-2, na RJ-106

Encargos do GOVERNO DO ESTADO

- duplicação da RJ-106 entre o término do trecho concedido e a interseção de São Pedro da Aldeia – 4 km
- ampliação de capacidade da RJ-140 entre a interseção de São Pedro da Aldeia e Cabo Frio – 10 km
- restauração da RJ-106, entre a interseção de São Pedro da Aldeia e o acesso a Búzios – 16 km
- terraplenagem e pavimentação da área da praça P-2
- reembolso dos custos de desapropriação da 1ª etapa e construção do Trevo de Iguaba

Uma síntese da situação atual e das modificações em estudo é apresentada na **Figura 2 - Croqui do Sistema Viário**, na página seguinte.

FIGURA 2
CROQUI DO SISTEMA VIÁRIO



OCEANO ATLÂNTICO

--- NÃO PAVIMENTADO - APA MASSAMBABA
 — EXPANSÃO DA CONCESSÃO DA VIA LAGOS (OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO)

6 - PREMISAS

- O prazo total do contrato de concessão permanece inalterado
- A tarifa atual em P-1 será reduzida, visando sua modicidade e não permitindo ações políticas indevidas
- A rodovia RJ-102 entre Praia Seca e Arraial do Cabo, permanecerá na situação atual durante o prazo da Concessão. Se for pavimentada, haverá cobrança de pedágio pelo Estado, com valores pelo menos iguais aos praticados em P-2
- A ampliação de capacidade e a restauração das rodovias RJ-106 e RJ-140, nos trechos que fazem parte da expansão da Concessão, deverão estar concluídas até dezembro/2001
- A operação, administração, manutenção e conservação dos novos trechos terão início em janeiro/2002
- A cobrança de pedágio em P-2 e a redução da tarifa em P-1 terão início em janeiro/2002
- O tráfego em P-1 permanece o considerado na Proposta
- O tráfego em 1999 na praça P-2 está baseado nas contagens realizadas pela **VIA LAGOS** e as taxas de crescimento para os anos futuros são aquelas constantes do contrato vigente
- Os Estudos Ambientais necessários ao licenciamento das diversas etapas das obras, inclusive os Relatórios Anuais de Andamento, serão de responsabilidade da **VIA LAGOS** em conjunto com o **GOVERNO DO ESTADO**
- Os investimentos em edificações e equipamentos na nova praça de pedágio serão responsabilidade da **VIA LAGOS**
- Os custos de operação, administração, atendimento médico, socorro mecânico, comunicação de emergência, informações ao usuário, manutenção e conservação da malha expandida serão responsabilidade da **VIA LAGOS**
- Os custos unitários previstos para construção de P-2, bem como para operação, administração, conservação e manutenção dos novos trechos rodoviários, são os constantes no contrato
- Os investimentos rodoviários na expansão da malha concedida serão encargo do **GOVERNO DO ESTADO**, com possibilidade de financiamento externo
- Manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, através da implantação de uma segunda praça de pedágio P-2, cobrindo os custos adicionais e compensando a redução de tarifa em P-1
- A tarifa total cobrada do usuário que passar pelas duas praças de pedágio será a necessária e suficiente para que a Taxa de Retorno seja mantida igual à da proposta (19,85%)
- Não foram considerados nos custos da Concessionária, para efeito de Fluxo de Caixa, os dispêndios na desapropriação e na construção do Trevo de Iguaba Grande, ocorridos na 1ª Etapa

7 - TRÁFEGO

- FONTES UTILIZADAS:

- a) Proposta da **VIA LAGOS** à licitação CN-01/96
- b) contagens classificadas de tráfego realizadas entre 9 e 25/10/99, nas rodovias RJ-106 e RJ-140
- c) dados do laço indutivo instalado no km 25 da Paralela

- TRÁFEGO:

Praça P-1	VMD (1999)	14.042 (Fonte: Proposta)
Praça P-2	VMD (1999)	10.962 (Fonte: Contagem)

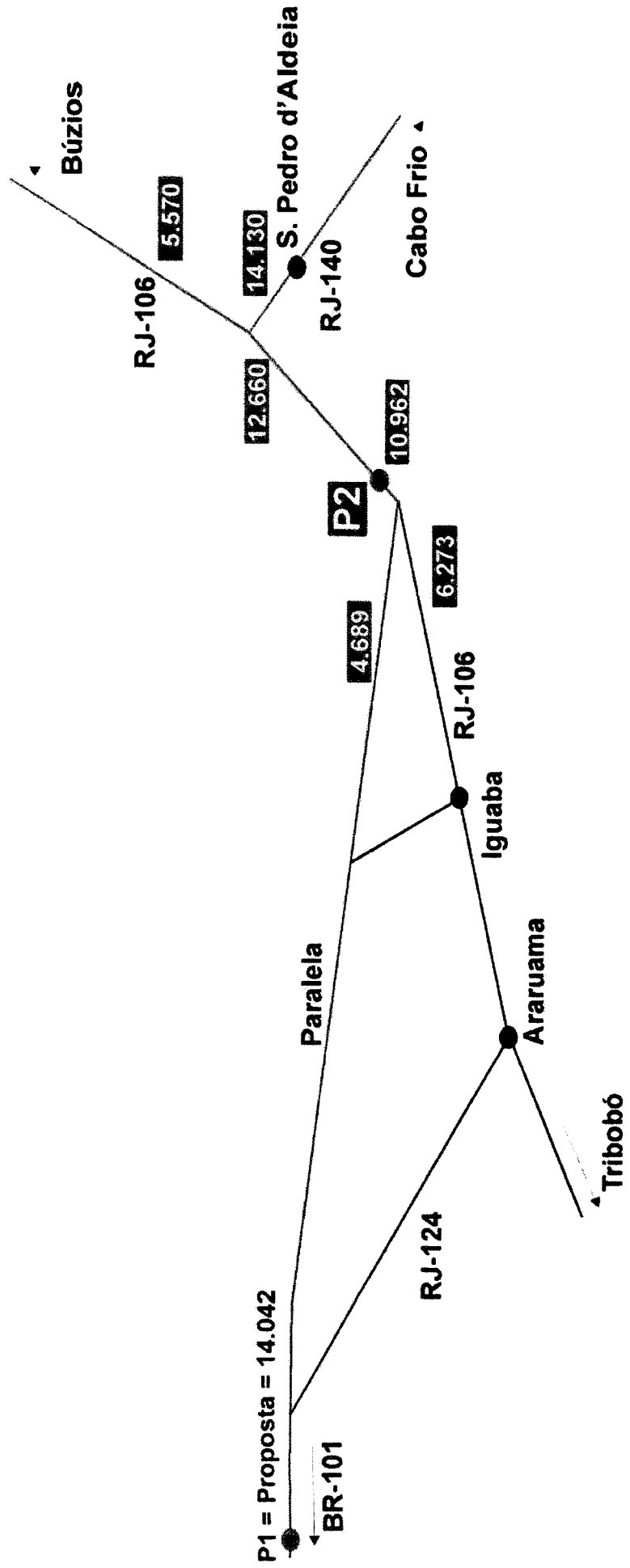
- Critérios adotados em P-2:

- a) Paralela – tráfego de outubro/99 obtido pelo laço indutivo no km 25 da Paralela, considerado 5% de fugas / isenções e expandido para volume anual utilizando-se o fator sazonal da Proposta
- b) RJ-106 – tráfego de outubro/99 obtido pelas contagens, considerado 5% de fugas / isenções, e expandido para volume anual utilizando-se o fator sazonal da Proposta
- c) Divisão do tráfego das Tarifas Básica e Adicional - conforme Proposta
- d) Projeções de crescimento de tráfego - conforme Proposta
- e) Classificação dos veículos por categoria – conforme Proposta

Os dados utilizados e os critérios adotados encontram-se detalhados no relatório impresso.

Na **Figura 3 – VMD 1999**, a seguir, são apresentados os resultados do VMD em 1999 nos pontos notáveis da malha viária.

FIGURA 3
VMD 1999



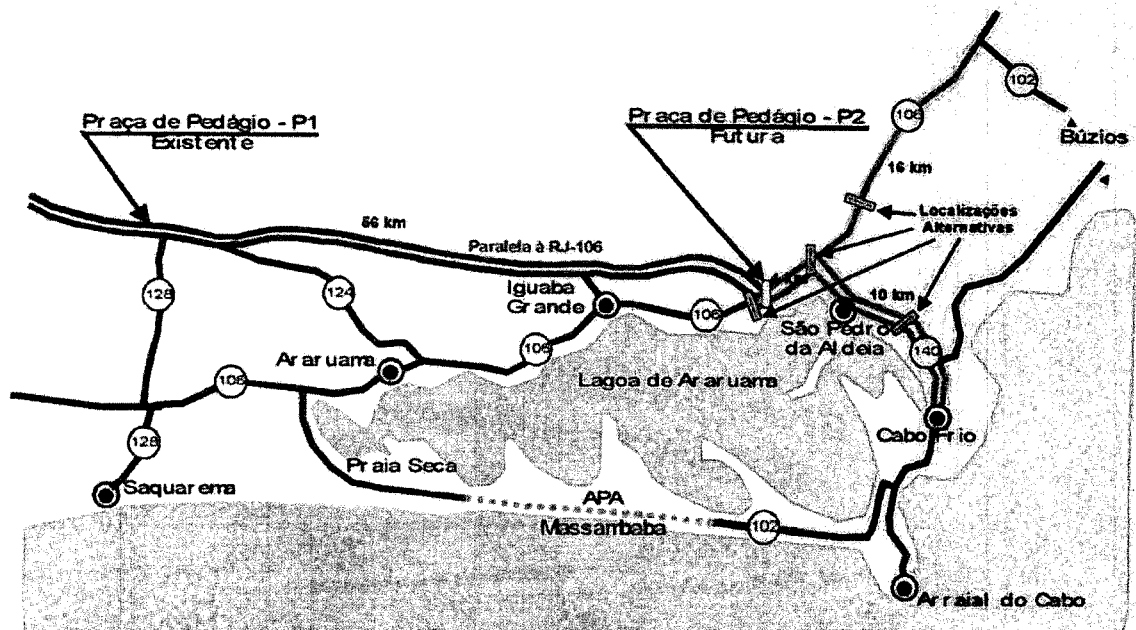
8 - ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DE P-2

Durante os estudos de Pré-Viabilidade foram consideradas quatro alternativas para localização da nova praça de pedágio.

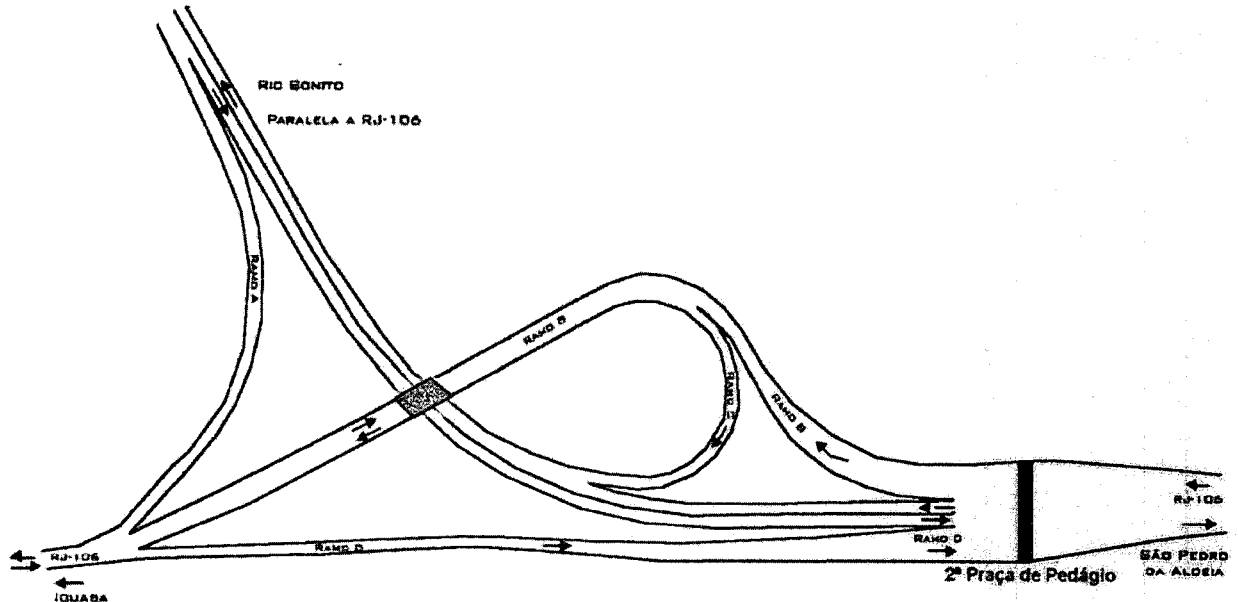
- km 108 da RJ-106, a oeste da interseção para São Pedro da Aldeia/Cabo Frio e para Búzios/Macaé (Posto Ipiranga)
- RJ-140, entre São Pedro da Aldeia e Cabo Frio em conjunto com uma 3ª praça de pedágio entre São Pedro da Aldeia e o acesso a Búzios.
- km 104 da RJ-106, a oeste da interseção com a Paralela, interceptando apenas o tráfego da RJ-106.
- Praça de pedágio P-2 logo após o entroncamento da Paralela com a RJ-106, interceptando todo o tráfego, independente de origem e destino

As duas primeiras não foram desenvolvidas por interceptarem tráfego local intenso e com rotas de fuga, a terceira pela impossibilidade de diminuição do valor das tarifas em P-1. A última alternativa foi a selecionada para desenvolvimento dos estudos.

Figura 4 – Estudo de Localização de P-2



A **ALTERNATIVA SELECIONADA** (alternativa 4), em conjunto com a **VIA LAGOS**, é a seguinte:



Caraterísticas da Alternativa Seleccionada:

- a) Praça de pedágio P-2 logo após o entroncamento da Paralela com a RJ-106, interceptando todo o tráfego, independente de origem e destino
- b) O tráfego entre Rio de Janeiro e Saquarema/Araruama/Iguaba Grande via RJ-124 pagará apenas em P-1, com tarifa reduzida em relação à atual
- c) O tráfego entre Rio de Janeiro e São Pedro da Aldeia (daí para Cabo Frio ou Búzios) usando a Paralela pagará em P1 e P2
- d) Na prática, o tráfego perceberá um benefício adicional em relação à situação atual, uma vez que terá a seu dispor:
 - o aumento de fluidez, conforto e segurança decorrente da duplicação entre P-2 e Cabo Frio (14 km) e da restauração na RJ-106 entre S. P. da Aldeia e o acesso a Búzios (16 km);
 - os serviços de operação, atendimento médico, socorro mecânico, comunicação de emergência, informações aos usuários, conservação e manutenção, prestados pela Concessionária.

9 - INVESTIMENTOS E CUSTOS CORRENTES

Os valores relacionados a seguir se referem aos custos adicionais envolvidos na duplicação entre o final da concessão atual e Cabo Frio e na restauração entre São Pedro da Aldeia e o acesso a Búzios, bem como a operação, atendimento ao usuário, administração, conservação e manutenção dos 30 km de rodovias a serem incluídos nos encargos da Concessionária (14 km até Cabo Frio mais 16 km até o acesso a Búzios).

Em R\$

Custo da Expansão	2000/2001	2002/2021	TOTAL
CUSTO TOTAL	36.500.000	102.500.000	139.000.000
GOVERNO DO ESTADO	21.500.000		21.500.000
VIA LAGOS	15.000.000	102.500.000	117.500.000
• Construção da Praça de Pedágio P-2	5.800.000		5.800.000
• Equipamentos, Instalações, Veículos	4.200.000	4.200.000	8.400.000
• Meio Ambiente	400.000	2.000.000	2.400.000
• Custos (Operação, Atendimento ao Usuário, Administração, Manutenção e Conservação)	4.600.000	96.300.000	100.900.000

O valor total de Investimentos da **VIA LAGOS** é de R\$ 16.600.000, para o qual é necessário a obtenção de financiamento.

Ao total de Investimentos do **GOVERNO DO ESTADO** (R\$ 21.500.000) é necessário acrescer R\$ 7.000.000 referentes a Desapropriações e à Construção do Trevo de Iguaba Grande.

Dessa forma, o valor total de Investimento do **GOVERNO DO ESTADO** é de R\$ 28.500.000, para o qual é necessário a obtenção de financiamento.

Apresentamos, a seguir, o **Quadro 1 – Comparativo dos Investimentos e Custos Correntes**.

Quadro 1
COMPARATIVO DOS INVESTIMENTOS E CUSTOS CORRENTES

Taxa Desconto p/V Presente = TIR (Contrato) = 19,85% a.a

R\$ X 1.000,00

BASE : JUNHO/96

Item	Descrição	CONTRATO		EXPANSÃO		TOTAL GERAL	
		V. Presente		V. Presente	Acréscimo	V. Presente	
01-	Total do Investimento da Concessionária	56.558,97		4.621,95	8,17%	61.180,92	
02-	Total do Custo Operacional	11.127,32		2.907,94	26,13%	14.035,26	
03-	Total do Custo de Administração	15.786,95		4.317,88	27,35%	20.104,83	
04-	Total do Custo de Conservação e Manutenção	11.568,05		3.662,75	31,66%	15.230,79	
	SUBTOTAL (2+3+4)	38.482,32		10.888,56	28,29%	49.370,88	
	TOTAL (1+2+3+4)	95.041,29		15.510,51	16,32%	110.551,80	

9.1 - INVESTIMENTOS

Neste capítulo são descritos os investimentos a cargo da **VIA LAGOS** e do **GOVERNO DO ESTADO**.

Os custos são os constantes no Contrato de Concessão, portanto a preços de junho de 1996.

9.1.1 – INVESTIMENTOS A CARGO DA VIA LAGOS

A **VIA LAGOS** terá a responsabilidade de custear e executar todos os investimentos necessários à operação da malha expandida:

- a) Sistemas de Arrecadação
- b) Controle de Trânsito
- c) Atendimento Médico e Socorro Mecânico ao Usuário
- d) Comunicações
- e) Veículos de operação e administração
- f) Projetos e Supervisão da Expansão
- g) Construção das edificações da Praça P2.

Os dados utilizados para determinação destes investimentos, foram obtidos na Proposta de Preços e em reuniões com a equipe de engenheiros da **VIA LAGOS**.

A seguir o **Quadro 02 – Comparativo dos Investimentos**.

Os demais quadros com os demonstrativos analíticos encontram-se no Relatório impresso.

Quadro 2
COMPARATIVO DOS INVESTIMENTOS - VIA LAGOS

Taxa Desconto p/ V Presente = TIR (Contrato) = 19,85% a a

RS X 1.000,00 BASE: JUNHO/96

Item	Descrição	CONTRATO		EXPANSÃO		TOTAL GERAL
		V. Presente	V. Presente	V. Presente	Acréscimo	
01-	Projetos executivos para implantação de todo o SISTEMA (inclusive projetos de Meio-Ambiente e Recuperação, recapeamento e sinalização das 2 faixas atuais da RJ-124	1.604,81	940,09	58,58%		2.544,89
02-	Recuperação, recapeamento e sinalização dos últimos 4 Km da RJ-106	2.251,31	0,00	0,00%		2.251,31
03-	Recuperação, recapeamento e sinalização dos últimos 4 Km da RJ-106	224,39	0,00	0,00%		224,39
04-	Implantação de todo o complexo da praça de pedágio	3.585,65	2.344,46	65,38%		5.930,11
05-	Ampliação da RJ-124 compreendendo a duplicação do número de pistas	17.531,52	0,00	0,00%		17.531,52
06-	Implantação da paralela a RJ-106, trecho Araruama-São Pedro da Akleia	24.975,69	0,00	0,00%		24.975,69
07-	Estimativa dos valores previstos para desapropriação (1. etapa)	0,00	0,00	-		0,00
08-	Estimativa dos valores previstos para remanej. dos serv. públicos (1. etapa)	114,79	0,00	0,00%		114,79
09-	Obras da 2. etapa (inclusive projetos e desapropriações)	2.641,65	0,00	0,00%		2.641,65
10-	Equipamentos e veículos da administração	644,71	86,26	15,66%		629,99
11-	Sistema de atendimento ao usuário	1.192,24	166,76	13,99%		1.359,00
12-	Sistema de comunicação	643,70	313,95	57,74%		857,65
13-	Sistema de arrecadação	1.289,82	748,71	58,05%		2.038,54
14-	Sistema de pesagem	0,00	0,00	-		0,00
15-	Sistema de monitoração e controle de tráfego	58,68	22,70	38,69%		81,38
TOTAL		56.558,97	4.621,95	8,17%		61.180,92

9.1.2. INVESTIMENTOS A CARGO DO GOVERNO DO ESTADO

Serão responsabilidade do **GOVERNO DO ESTADO** os investimentos em todas as obras rodoviárias de expansão da malha.

Na determinação dos investimentos foram utilizados:

- a) custos da Proposta de Preços
- b) valores médios de mercado atualmente praticados em obras rodoviárias
- c) dados obtidos no campo
- d) orientações da equipe de engenheiros da **VIA LAGOS**, quanto a seções transversais e critérios a serem utilizados em cada um dos trechos da RJ-106 e da RJ-140.

Os trechos incluídos na expansão foram divididos em segmentos homogêneos cujas extensões foram definidas em função da situação atual, melhoramento previsto e custo característico de cada segmento.

Estas informações estão contidas nos quadros a seguir:

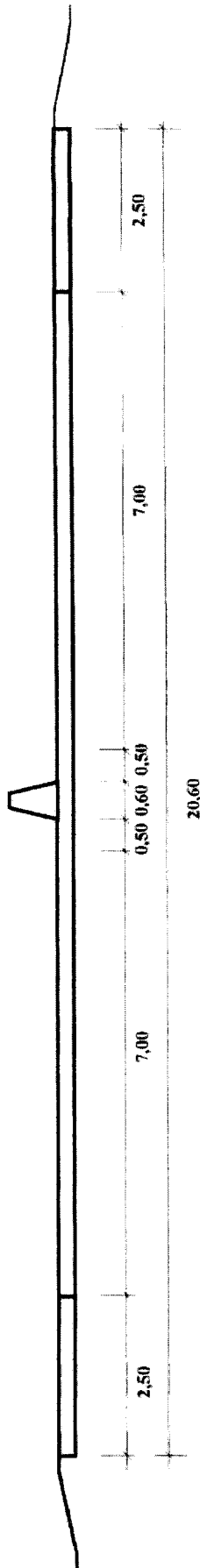
Figura 5 – Seções Transversais - Subtrechos

Figura 6 – Seções Transversais - Pontes

Quadro 3 e 4 – Investimentos a cargo do GOVERNO DO ESTADO

FIGURA 5
VIA LAGOS - EXPANSÃO
SEÇÕES TRANSVERSAIS - SUBTRECHOS

RJ-106 – da Paralela ao Posto Ipiranga - 4 km
 RJ-140 – do Posto Ipiranga a Cabo Frio - 10 km (parte)



RJ-106 – do Posto Ipiranga ao acesso a Búzios - 16 km

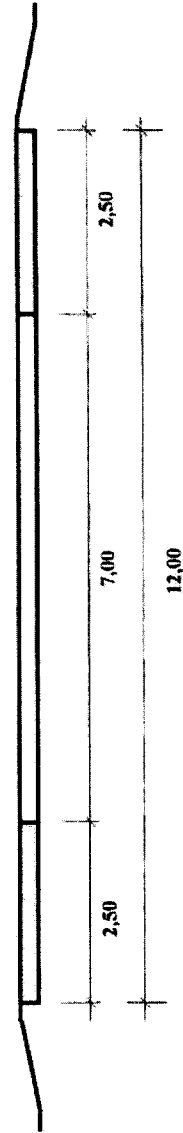
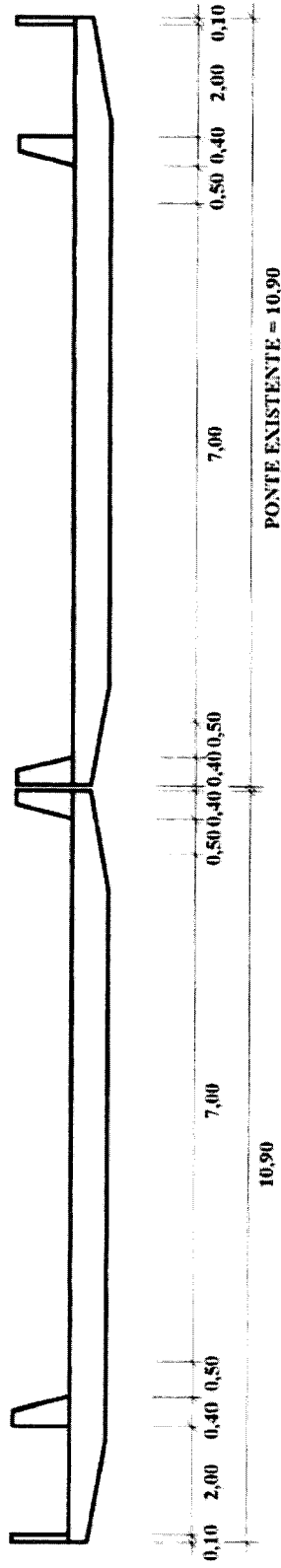
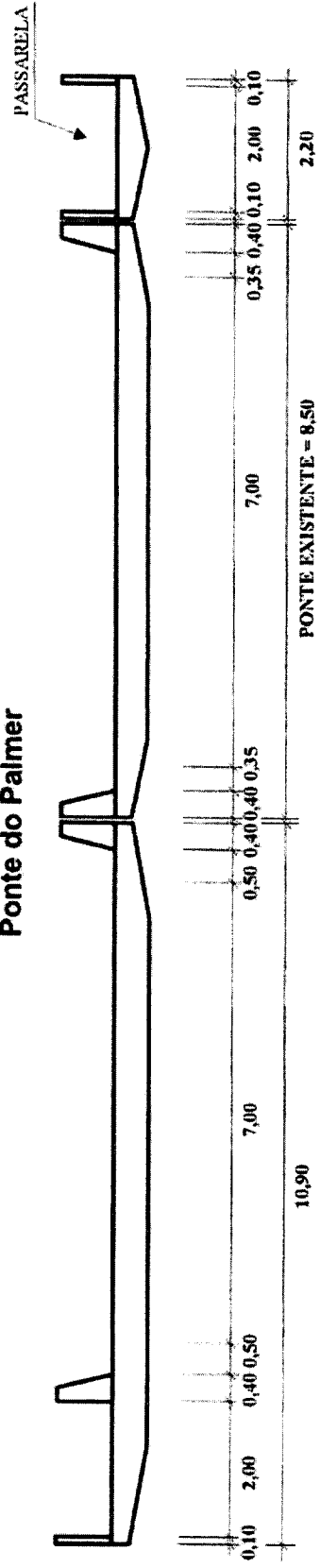


FIGURA 6
VIA LAGOS - EXPANSÃO
SEÇÕES TRANSVERSAIS - PONTES

Ponte do Ambrósio



Ponte do Palmer



Quadro 3
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão 30 km)		DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS		Valor (R\$ 10 ³)
ITEM	SEGMENTO	SITUAÇÃO PROPOSTA		
1	RJ-106 - Paralela ao Posto Ipiranga - 4 km	4 faixas c/ mediana + 2 acost., meio-fio e passeio Praça pedágio (pavim.), 3 passarelas e 2 retornos		4.490
2	Interseção RJ-106 / RJ-140 - Posto Ipiranga	3 faixas + meio-fio e passeio Adequações para melhorar fluidez do tráfego		190
3	RJ-106 - Posto Ipiranga ao acesso a Búzios - 16 km	2 faixas + 2 acost. e meio-fio Restauração de 9 km e sinalização de 16 km		1.220
4	Interseção RJ-106/RJ-102 - acesso a Búzios	2 faixas + meio-fio Adequações para melhorar fluidez do tráfego		150
5	RJ-140 - Trecho em frente à Vila da Marinha - 1 km	4 faixas + 2 acost., meio-fio e passeio Utiliz. rua lateral ou remanejamento LT (20 postes)		830
6	RJ-140 - Trecho urbano S. P. d'Aldeia - 1,50 km	Melhoramentos de pistas independentes (0,80 km) 4 faixas + 2 acost., meio-fio e passeio (0,70 km)		1.240
7	RJ-140 - Entrada da Base ao trevo de Búzios - 5,50 km	4 faixas c/ mediana + 2 acost., meio-fio e passeio 3 passarelas e 3 retornos		4.540
8	RJ-140 - Trevo de Búzios (Vinhateiro)	3 faixas + meio-fio e passeio Adequações para melhorar fluidez do tráfego		260

Quadro 4
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão 30 km)		DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS		Valor (R\$ 10 ³)
ITEM	SEGMENTO	SITUAÇÃO PROPOSTA		
9	RJ-140 - Trevo de Búzios ao corte em rocha - 1km	4 faixas c/ mediana + 2 acost., meio-fio e passeio 1 passarela		830
10	RJ-140 - Corte em rocha à Ponte do Ambrósio - 0,30 km	4 faixas c/ mediana + 2 acost., meio-fio e passeio Alargamento do corte em rocha para o LE.		510
11	RJ-140 - Ponte do Ambrósio - 0,04 km	4 faixas c/ mediana + passeios - nova OAE do LE		390
12	RJ-140 - Aterro intermediário entre as Pontes- 0,70 km	4 faixas c/ tachões + 2 acost., meio-fio e passeio Alargamento LE - remanejamento postes (12 un)		720
13	RJ-140 - Ponte do canal Palmer - 0,06 km	4 faixas c/ mediana + passeios - nova OAE do LE		690
14	RJ-140 - Aterro acesso OAE ao trecho urbano - 0,20 km	4 faixas c/ mediana + 2 acost., meio-fio e passeio Contenções LE e LD - Transição p/ pista existente		340
15	Remanejamento de interferências (Adutora e LT)			500
16	Desapropriações - Expansão			1.000
TOTAL INVESTIMENTO - EXPANSÃO				17.900
17	Desapropriações e Trevo de Iguaba Grande - 1ª Etapa			7.000
TOTAL GERAL				24.900



9.2 - CUSTOS CORRENTES

Os custos correntes abrangem:

- a) operação
- b) administração
- c) conservação e manutenção do sistema rodoviário

e foram determinados a partir dos elementos constantes no Contrato de Concessão e em reuniões com a equipe de engenheiros da **VIA LAGOS**.

A metodologia utilizada, os resultados e os diversos quadros demonstrativos analíticos fazem parte do Relatório impresso.

A seguir, apresentamos os **Quadros 5, 6 e 7**, respectivamente, **Comparativos de Custos de Operação, Administração e Conservação e Manutenção**.

Quadro 5
COMPARATIVO DOS CUSTOS OPERACIONAIS

Item	Descrição	R\$ X 1.000,00		BASE: JUNHO/96	
		CONTRATO V. Presente	EXPANSÃO V. Presente	Acréscimo	TOTAL GERAL V. Presente
01-	Pessoal	9.950,79	2.665,76	26,79%	12.616,55
02-	Manutenção de Veículos/Combustível	490,17	133,93	27,32%	601,92
03-	Locação de Veículos	391,12	114,07	29,16%	486,29
04-	Materiais	295,24	42,27	14,32%	330,50
TOTAL		11.127,32	2.907,94	26,13%	14.035,26

Taxa Desconto p/V Presente = TIR (Contrato) = 19,85% a.a

Quadro 6
COMPARATIVO DOS CUSTOS DE ADMINISTRAÇÃO

Taxa Desconto p/ V Presente = TIR (Contrato) = 19,85% a.a. BASE : JUNHO/96

Item	Descrição	CONTRATO		EXPANSÃO		R\$ X 1.000,00		TOTAL GERAL
		V. Presente		V. Presente	Acréscimo		V. Presente	
01-	Pessoal	6.891,71		190,15	2,76%			7.050,36
02-	Material	744,01		177,40	23,84%			892,02
03-	Aluguel	15,02		0,00	0,00%			15,02
04-	Uniforme	205,56		98,03	47,69%			287,35
05-	Energia / Telefone / Água	256,99		122,55	47,69%			359,24
06-	Manutenção de Veículos Leves	376,74		35,93	9,54%			406,72
07-	Consultorias	4.100,38		3.104,41	75,71%			6.261,62
08-	Serviços de Terceiros	2.371,66		1.106,41	46,65%			3.294,82
09-	Comunicação Social	813,91		854,27	104,96%			1.526,69
10-	Mudança	10,99		0,00	0,00%			10,99
TOTAL		15.786,95		4.317,88	27,35%			20.104,83

Quadro 7
COMPARATIVO DOS CUSTOS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO

R\$ X 1.000,00 BASE : JUNHO/96

Taxa Desconto p/ V. Presente = TIR (Contrato) = 19,85% a a

Item	Descrição	CONTRATO		EXPANSÃO		TOTAL GERAL	
		V. Presente	V. Presente	V. Presente	Acréscimo	V. Presente	
01-	Conservação do pavimento (pistas, refúgios, acessos, interseções e acostamentos)	2.296,41	412,16	17,96%		2.707,68	
02-	Conservação de obras de arte especiais	10,09	6,11	60,66%		16,21	
03-	Conservação dos dispositivos de drenagem	739,85	153,99	20,81%		893,85	
04-	Conservação de trevos, acessos, interseções e áreas lindelras	1.136,95	438,82	38,60%		1.575,77	
05-	Conservação dos dispositivos de segurança do tráfego : pinturas, placas,	4.091,58	1.276,99	31,21%		5.368,57	
06-	Conservação predial	2.441,32	971,37	39,79%		3.412,69	
07-	Manutenção dos sistemas de comunicações / informações : call-box,	499,06	253,78	50,85%		752,84	
08-	Manutenção do sistema de pesagem de cargas	0,00	0,00	-		0,00	
09-	Manutenção do sistema de arrecadação	250,59	114,97	45,88%		365,56	
10-	Manutenção dos sistemas de monitoração / controle de tráfego	16,35	7,91	48,37%		24,26	
11-	Manutenção dos dispositivos para reclamações dos usuários	12,74	6,16	48,37%		18,90	
12-	Desobstrução da pista	17,26	4,81	27,85%		22,07	
13-	Extinção de incêndio	25,90	7,21	27,85%		33,11	
14-	Aprensão de animais	5,04	1,25	24,67%		6,30	
15-	Sinalização de emergência	8,63	2,40	27,85%		11,04	
16-	Serviços diversos p/ tráfego	17,26	4,81	27,85%		22,07	
TOTAL		11.668,05	3.662,75	31,66%		15.230,79	

10 - AVALIAÇÃO ECONÔMICA PRELIMINAR

Com base nos dados de tráfego, custos correntes e investimentos, procedeu-se à avaliação econômica da expansão da Concessão.

Na elaboração do Fluxo de Caixa, foi determinada a Receita necessária e suficiente para a manutenção da TIR do contrato.

Os resumos do Demonstrativo de Resultados e do Fluxo de Caixa são apresentados a seguir.

RESUMO DO DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS

Valor Presente em R\$ milhão (junho/96)

Especificação	Contrato	Contrato + Expansão	Variação %
Receita Total	116,40	134,93	16%
Receita Tarifária	115,78	134,24	16%
Outras	0,62	0,69	11%
Tributos s/Receita	3,77	4,35	15%
Receita Líquida	112,63	130,58	16%
Despesas e Custos	41,15	52,24	27%
Administrativos	15,79	20,10	27%
Operacionais	11,13	14,04	26%
Manutenção	11,57	15,23	32%
Seguros/Garantias	2,66	2,87	8%
Geração de Caixa	71,48	78,34	10%
Amort./ Depreciação(*)	31,58	33,18	5%
Lucro Antes do IR	39,90	45,16	13%
Imposto de Renda	13,56	15,81	17%
Lucro Líquido	26,34	29,35	11%

(*) Investimentos a cargo da Concessionária

RESUMO DO FLUXO DE CAIXA

Valor Presente em R\$ milhão (junho/96)

Especificação	Contrato	Contrato + Expansão	Variação %
Entrada de Caixa	116,40	134,93	16%
Receita Tarifária	115,78	134,24	16%
Outras	0,62	0,69	11%
Saídas De Caixa	116,39	134,93	16%
Adm./Oper./Man.	38,49	49,37	28%
Outorga	1,35	1,35	-
Investimentos	56,56	61,18	8%
Tributos s/Receita	3,77	4,35	15%
Impostos s/Lucro	13,56	15,81	17%
Seguros/Garantias	2,66	2,87	6%
Saldo Caixa Atual	-	-	
TIR em %	19,85	19,85	

A avaliação econômica preliminar realizada a partir dos estudos de tráfego e da estimativa de custos indica a necessidade de uma geração de receita total de R\$ 134.930.000 em valor presente de junho/96. Como a receita contratual prevista é de R\$ 116.400.000, a geração de receita adicional monta a R\$ 18.530.000.



Esta receita adicional deverá ser obtida mediante a cobrança em uma nova praça P-2, situada na confluência da Paralela com a rodovia RJ-106, com tarifa tal que permita a redução da cobrada na atual praça P-1.

Esta condição é atendida mediante a adoção de diversas combinações possíveis de pares de tarifas em P-1 e em P-2, respeitados os seguintes limites práticos:

Tarifa Máxima em P1 – menor do que a atual tarifa praticada

Tarifa Mínima em P-1 – aquela que iguala a tarifa em P-2

Tendo em vista a premissa de se obter uma tarifa em P-1 inferior à atualmente praticada e a conveniência de que a tarifa em P-2 seja inferior àquela em P-1, a amplitude das combinações de pares de tarifas possíveis é limitada.

Os gráficos, a seguir, permitem calcular pares de tarifas básicas para diversas relações entre os valores praticados nos fins de semana e em dias úteis, por exemplo:

$$\frac{\text{fins de semana}}{\text{dias úteis}} = \frac{4,58}{3,00} = 1,53 \text{ (valores contratuais vigentes a preços de 1996)}$$

As demais retas refletem outras relações de tarifas com e sem adicional, variando da relação 1,00 (tarifa sem distinção nos dias úteis e nos fins de semana) até a relação 2,00 (tarifa que alivia o usuário nos dias úteis).

Gráfico 1 A

RELAÇÃO ENTRE TARIFAS BÁSICAS DE P1 E P2 (TBP)

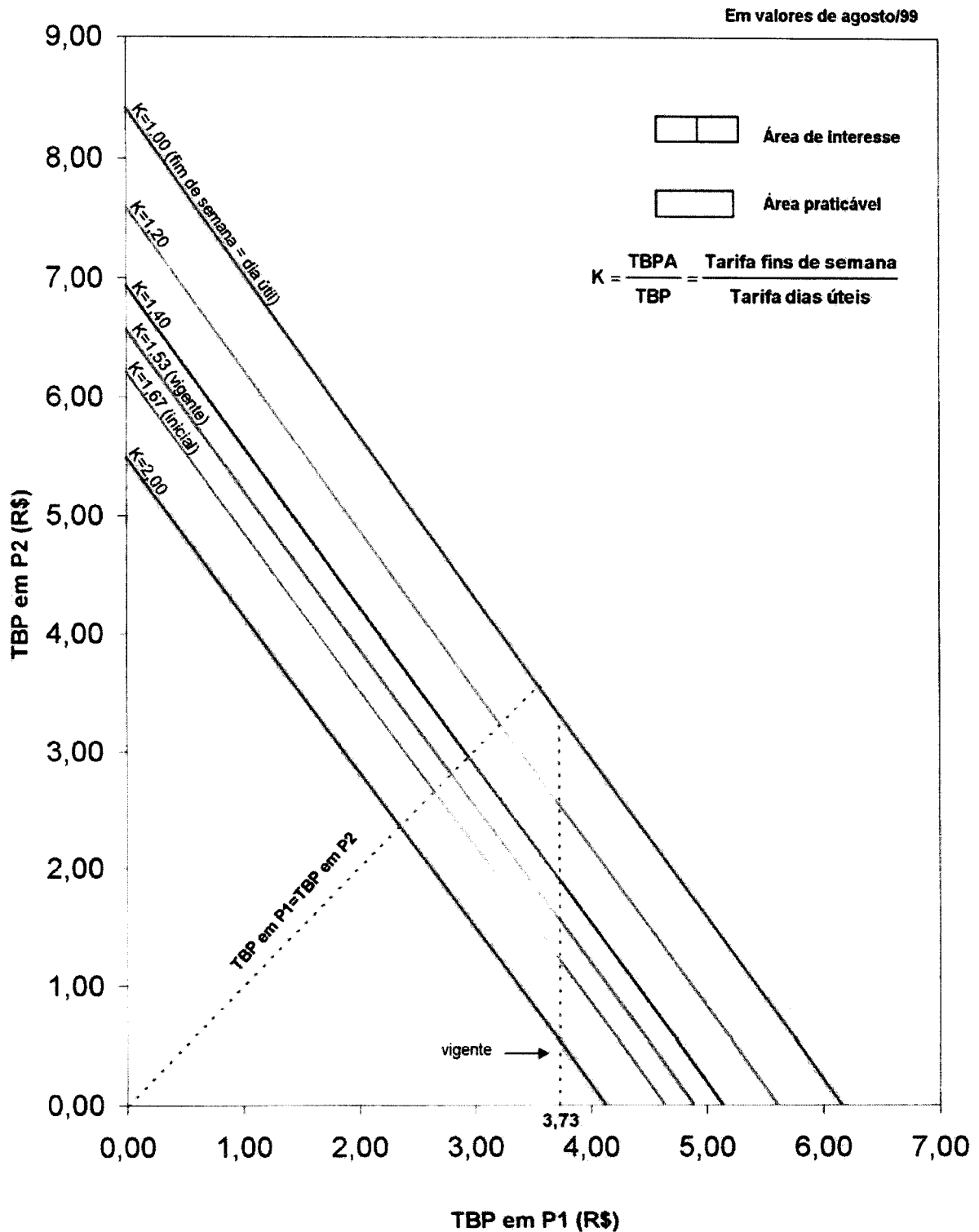
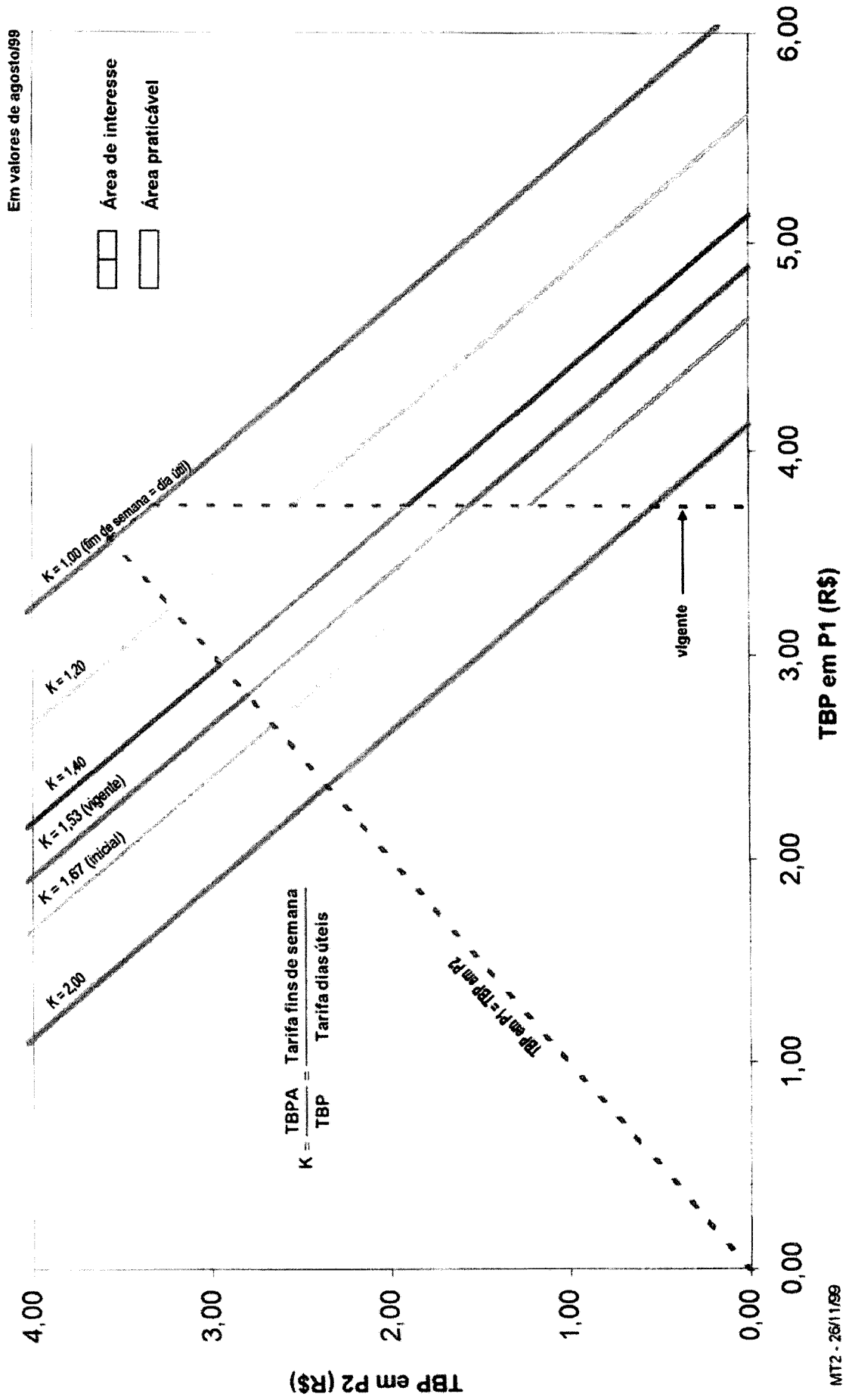


Gráfico 1 B
RELAÇÃO PRATICÁVEL ENTRE TARIFAS BÁSICAS DE P1 E P2 (TBP)





RELAÇÃO ENTRE TARIFAS

$K = \frac{\text{Tarifa fins de semana}}{\text{Tarifa dias \u00fateis}}$	Dias \u00fateis			Fins de semana		
	P1	P2	P1 + P2	P1	P2	P1 + P2
K = 1,53	3,70	1,60	5,30	5,60	2,50	8,10
	3,50	1,90	5,40	5,30	2,90	8,20
	3,30	2,10	5,40	5,00	3,30	8,30
	3,10	2,40	5,50	4,70	3,70	8,40
	3,00	2,50	5,50	4,60	3,90	8,50
K = 1,67	3,70	1,30	5,00	6,20	2,10	8,30
	3,50	1,50	5,00	5,80	2,60	8,40
	3,30	1,80	5,10	5,50	3,00	8,50
	3,10	2,10	5,20	5,20	3,40	8,60
	3,00	2,20	5,20	5,00	3,70	8,70
	2,80	2,50	5,30	4,70	4,10	8,80
K = 2,00	3,70	0,60	4,30	7,40	1,20	8,60
	3,50	0,80	4,30	7,00	1,70	8,70
	3,30	1,10	4,40	6,60	2,20	8,80
	3,10	1,40	4,50	6,20	2,80	9,00
	3,00	1,50	4,50	6,00	3,00	9,00
	2,80	1,80	4,60	5,60	3,50	9,10
	2,60	2,00	4,60	5,20	4,10	9,30

11 - CONCLUSÕES

Para o nível de precisão da fase de Pré-Viabilidade, a **expansão mostra-se economicamente viável** para o conjunto de opções tarifárias relativas a P-1 e P-2, situadas nas áreas de interesse e praticável do Gráfico 1-B.

A situação de viabilidade econômica é assegurada desde que as seguintes premissas sejam obedecidas:

- ◆ Investimentos em duplicação, e restauração das rodovias RJ-106 e RJ-140 (\cong 30 km) sob responsabilidade do **GOVERNO DO ESTADO**, com possibilidade de obtenção de financiamento através de organismo multilateral de crédito. Conclusão: dezembro/2001
- ◆ Não pavimentação de rotas alternativas por onde possam ocorrer fugas da praça P-2, particularmente a RJ-102, entre Praia Seca e Arraial do Cabo. Caso ocorra, deverá haver cobrança de pedágio nesta, com valores iguais aos praticados em P-2.
- ◆ Operação, atendimento médico, socorro mecânico, comunicação de emergência, informações ao usuário, administração, conservação e manutenção, como encargo da **VIA LAGOS** - Início: janeiro/2002
- ◆ Prazo da Expansão da Concessão: 20 anos
- ◆ Manutenção do equilíbrio contratual mediante a operação de uma 2ª praça de pedágio no km 105 da RJ-106
- ◆ Combinação de tarifas nas praças de pedágio P-1 (existente) e P-2 (futura) que permita reduzir as tarifas em P-1 e assegurar a taxa interna de retorno (TIR) contratual de 19,85%

CONCLUSÕES (continuação)

Face aos resultados obtidos na fase de Pré-Viabilidade, sugerimos:

- ◆ Aprimorar os trabalhos, com a realização da 2ª fase da Viabilidade Técnico Econômica, com ênfase aos seguintes aspectos:
 - analisar a sensibilidade da taxa de retorno na relação de tarifas em P-1 e P-2;
 - detalhamento de todos os estudos já realizados;
 - pesquisar o tráfego, inclusive para aferição do impacto das tarifas a serem praticadas, junto à comunidade;
 - buscar alternativas de Investimentos e Custos, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, de modo que se possa praticar a tarifa total (P-1 + P-2) em fins de semana, entre R\$ 6,00 e R\$ 7,00.
- ◆ Iniciar o processo de licenciamento ambiental junto à FEEMA;
- ◆ Elaborar Projeto Básico dos serviços a serem executados pelo **GOVERNO DO ESTADO**, com levantamento de quantitativos e orçamento das obras, com preços EMOP, visando a determinação precisa dos valores a serem investidos;
- ◆ Iniciar o processo para obtenção de financiamento para execução das obras, junto à instituição multilateral de crédito.

ESTUDO DA RECEITA - DADOS CONTRATUAIS DE TRÁFEGO

Relação entre tarifas fim de semana K = $\frac{\text{dias úteis}}{\text{dias úteis}}$	Tarifa básica - fins de semana (TBPA)		Tarifa básica - dias úteis (TBP)			Deficit da Receita R\$ milhões (V.P. - junho/96)	
	P-1 + P-2	P-1	P-2	P-1 + P-2	P-1		P-2
K = 1,00	7,00 6,00	3,70 3,70	3,30 2,30	7,00 6,00	3,70 3,70	3,30 2,30	(0,64) (10,68)
K = 1,20	7,00 6,00	4,50 4,40	2,50 1,60	5,80 5,00	3,70 3,70	2,10 1,30	(5,09) (14,35)
K = 1,40	7,00 6,00	5,20 4,60	1,80 1,40	5,00 4,30	3,70 3,30	1,30 1,00	(7,99) (18,37)
K = 1,53	7,00 6,00	5,50 4,50	1,50 1,50	4,60 3,90	3,60 2,90	1,00 1,00	(9,73) (21,23)
K = 1,67	7,00 6,00	5,30 4,30	1,70 1,70	4,20 3,60	3,20 2,60	1,00 1,00	(12,68) (23,60)
K = 2,00	7,00 6,00	5,00 4,00	2,00 2,00	3,50 3,00	2,50 2,00	1,00 1,00	(18,04) (28,25)

FLUXOGRAMA DAS ATIVIDADES AMBIENTAIS PARA LICENCIAMENTO DA EXPANSÃO DA CONCESSÃO VIA LAGOS E SUAS INTER-RELAÇÕES COM AS FASES DE PROJETO, CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO.

FASE DE VIABILIDADE
TÉCNICA E ECONÔMICA



Aprovação pelo Governo Estadual da
Expansão Proposta

Contatos preliminares com a FEEMA. Apresentação dos Estudos de
Pré- Viabilidade com as características do Projeto.

Requerimento da Licença Prévia (LP)

Definição pela FEEMA dos Estudos de Avaliação de Impacto
Ambiental a serem executados (EIA/RIMA ou Instrumento
Intermediário de Avaliação de Impactos com Plano de Controle
Ambiental - PCA) e recebimento do respectivo Termo de Referência

FASE DE PROJETO
BÁSICO

Elaboração dos Estudos Ambientais: prognóstico de riscos ambientais
nas fases de projeto e construção. O custo ambiental é incluído na
avaliação da viabilidade

Solicitada Audiência
Pública para
Participação da
sociedade
(EIA/RIMA)

Não solicitada
Audiência
Pública.

Complementações

Revisão, Análise
Técnica e
Jurídica pela
FEEMA

Análise Técnica
pela FEEMA

Concessão da Licença Prévia
Permite a elaboração do projeto
quanto a sua localização e
determina os parâmetros
ambientais a serem seguidos.

FASE DE PROJETO
EXECUTIVO



FASE DE VIABILIDADE
TÉCNICO - ECONÓMICA E
AMBIENTAL



Concessão da Licença Prévia

O Projeto Final de Engenharia inclui as medidas de controle Ambiental mitigadoras c/ou compensatórias recomendadas nos Estudos Ambientais com os respectivos custos. É providenciado o licenciamento ambiental específico para jazidas e instalações a serem utilizadas nas obras.

FASE DE PROJETO
EXECUTIVO

Requerimento da Licença de Instalação (L.I).

A FEEMA verifica se foram satisfeitas as exigências estabelecidas na L.P. e as recomendações dos Estudos Ambientais e concede ou não a L.I. para as obras, jazidas e instalações
Idem para jazidas, pedreira, etc.



De posse da L.I. poderão ser iniciadas as obras com a devida supervisão ambiental, para que se verifique o atendimento às especificações e recomendações do projeto e às restrições contidas nas licenças anteriores.
Deverá ser requerida a Licença de Operação das áreas de uso (jazidas, pedreira, etc.)
A produção/exploração de materiais só poderá ser realizada com a Licença de Operação.
As obras estarão sujeitas à fiscalização contínua do órgão Ambiental.

FASE DE
CONSTRUÇÃO

Antes do término da obra, a concessionária requer a Licença de Operação (L.O)

A FEEMA faz a vistoria da obra e analisa se as medidas de controle ambiental foram efetivamente executadas, concedendo ou não a L.O.

FASE DE OPERAÇÃO

De posse da L.O. a rodovia poderá ser liberada ao tráfego, devendo prosseguir com os Programas de Monitoramento e Controle Ambiental e demais Planos previstos/recomendados nos Estudos Ambientais e/ou exigidos nas Licenças anteriores para implementação/continuação durante a Operação da Rodovia

Quadro 15 A
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão: 30 km) - DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS		Valor Estimado: R\$ 4.490.000,00
1 - RJ - 106 - Paralela ao Posto Ipiranga - Extensão: 4 km		
Situação Atual		Situação Proposta
2 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 2,50 m Sem pistas laterais Sem tratamento de acessos.		4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,50 m Meio-fio e drenagem 3 Passarelas, 2 Retornos, pontos de parada de ônibus Acessos aos bairros Bañeário (LE) e ao Bañeário S. Pedro (LD) Praça de Pedágio - terraplenagem e pavimentação
2 - Interseção RJ-106 / RJ-140 - Posto Ipiranga		Valor Estimado: R\$ 190.000,00
Situação Atual		Situação Proposta
Rótula		3 faixas de 3,50 m Meio-fio, passeio e drenagem Adequações para melhorar a fluidez do tráfego
3 - RJ-106 - Posto Ipiranga ao acesso a Búzios - Extensão: 16 km		Valor Estimado: R\$ 1.220.000,00
Situação Atual		Situação Proposta
2 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 2,50 m 7 km restaurados Sem dispositivos para acessos transversais		2 faixas de 3,50 m, 2 acostamentos de 2,50 m com meio-fio Restauração de 9 km (pista e acostamentos) Sinalização de 16 km
4 - Interseção RJ-106/RJ-102 - acesso a Búzios		Valor Estimado: R\$ 150.000,00
Situação Atual		Situação Proposta
Interseção ortogonal a RJ-106, canalizada com ilhas e ramos direcionais		2 faixas de 3,50 m Meio-fio e drenagem Adequações para melhorar a fluidez do tráfego

Quadro 15 B
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão: 30 km) - DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS		Valor Estimado: R\$ 830.000,00
5 - Trecho em frente à Vila da Marinha - Extensão: 1 km		Situação Proposta
Situação Atual		
2 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 1,50 m Meio-fio e passeio Rua lateral implantada e não pavimentada	4 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 1,50 m Meio-fio, passeio e drenagem 1 Passarela Hip. 1 - Alargamento total LE e Remanejamento L.T. (20 postes) Hip. 2 - Utilização total da rua lateral (antigo leito E.F.) Hip. 3 - Utilização parcial da rua lateral e alarg. dos 200 m iniciais	
6 - RJ-140 - Trecho urbano S. P. d'Aldeia - Extensão: 1,50 km		Valor Estimado: R\$ 1.240.000,00
Situação Atual		Situação Proposta
Pistas independentes c/2 faixas de 3,50 m e estac. lateral (0,80 km) Pista simples com 2 faixas de 3,50 m e 2 acost. de 3,00 m (0,7 km) Sem tratamento para acessos transversais	Restauração e Sinalização das pistas independentes (0,80 km) 4 faixas de 3,50 m c/tachas e 2 acostamentos de 2,50 m (0,70 km) Meio-fio, passeio e drenagem 2 Passarelas, pontos de parada de ônibus Retorno para acesso à Base e à Rua dos Milagres	
7 - RJ-140 - Entrada da Base ao trevo de Búzios (Vinhateiro) - Extensão: 5,50 km		Valor Estimado: R\$ 4.540.000,00
Situação Atual		Situação Proposta
Pista simples com 2 faixas de 3,50 m e acostamento de 3,00 m Sem meio-fio e passeio Sem tratamento para acessos transversais	4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,50 m Meio-fio e drenagem 3 passarelas, 3 retornos, pontos de parada de ônibus	

Quadro 15 C
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão: 30 km) - DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS		
8 - RJ-140 - Trevo de Búzios (Vinhateiro)		Valor Estimado: R\$ 260.000,00
Situação Atual	Situação Proposta	
Rótula	3 faixas de 3,50 m Meio-fio, passeio e drenagem Adequações para melhorar a fluidez do tráfego	
9 - RJ-140 - Trevo de Búzios ao corte em rocha - Extensão: 1 km		
Situação Atual	Situação Proposta	
2 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 3,00 m Sem meio-fio e passeio Sem tratamento para acessos transversais	4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,50 m Meio-fio e drenagem 1 Passarela, 1 retorno, pontos de parada de ônibus	
10 - RJ-140 - Corte em rocha à Ponte do Ambrósio - Extensão: 0,30 km		
Situação Atual	Situação Proposta	
2 faixas de 3,50 m e 2 acostamentos de 3,00 m Sem dispositivos de acesso à rua transversal Sem passeios Sem drenagem; pavimento danificado	4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,50 m Drenagem Alargamento do corte para o LE.	
11 - RJ-140 - Ponte do Ambrósio - Extensão: 0,04 km		
Situação Atual	Situação Proposta	
2 faixas de 3,80 m, 2 barreiras de 0,40 m e 2 passeios de 1,25 m Largura total = 10,90 m	4 faixas de 3,50 m com mediana e passeios Obra nova a esquerda da obra existente - largura = 10,90 m	
Valor Estimado: R\$ 830.000,00		
Valor Estimado: R\$ 510.000,00		
Valor Estimado: R\$ 390.000,00		

Quadro 15 D
INVESTIMENTOS - GOVERNO DO ESTADO

EXPANSÃO VIA LAGOS (Extensão: 30 km) - DEFINIÇÃO DOS INVESTIMENTOS	
12 - RJ-140 - Aterro intermediário entre as Pontes - Extensão: 0,70 km	Valor Estimado: R\$ 720.000,00
Situação Atual	Situação Proposta
2 faixas de 3,50 m e 2 acost. de 2,00 m com passeios de 1,00 m Linha de transmissão (LD) e iluminação pública (LE)	4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,00 m Meio-fio, passeio e drenagem Ponto de parada de ônibus antes do Canal Palmer. Alargamento do aterro para o LE Remanejamento de postes de iluminação (12 unid)
13 - RJ-140 - Ponte do canal Palmer - Extensão: 0,06 km	Valor Estimado: R\$ 690.000,00
Situação Atual	Situação Proposta
2 faixas de 3,50 m e 2 passeios de 0,75 m Largura total = 8,50 m	4 faixas de 3,50 m com mediana e passeios Obra nova a esquerda da obra existente - largura = 10,90 m Passarela a direita da obra existente - largura = 2,20 m
14 - RJ-140 - Aterro acesso OAE ao trecho urbano - Extensão: 0,20 km	Valor Estimado: R\$ 340.000,00
Situação Atual	Situação Proposta
2 faixas de 3,50 m e 2 passeios de 1,00 m	4 faixas de 3,50 m com mediana e 2 acostamentos de 2,00 m Meio-fio, passeio e drenagem Transição para a via urbana existente duplicada Contenções do aterro LD e LE
15 - Remanejamento de interferências (Adutora e LT)	Valor Estimado: R\$ 500.000,00
16 - Desapropriações - Expansão	Valor Estimado: R\$ 1.000.000,00
TOTAL INVESTIMENTO EXPANSÃO: R\$ 17.900.000,00	
17 - Desapropriações e Trevo de Iguaba Grande - 1ª Etapa	Valor Gasto: R\$ 7.000.000,00
TOTAL GERAL: R\$ 24.900.000,00	

Anexo 2

Processo ASEP Nº. E-04-074.424/2001 (parcial)



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ
Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010
Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

OF. ASEP-RJ/PRESI nº 319/2001

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 2001

SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E CONTABILIDADE Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado do Rio de Janeiro ASEP - RJ Data 04/09/2001 Processo n.º E 04/001424/2001

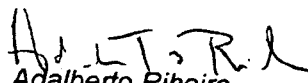
Excelentíssimo Senhor
Anthony Willian Garotinho Matheus de Oliveira
MD. Governador do Estado do Rio de Janeiro

Senhor Governador,

Serve o presente para encaminhar a Vossa Excelência a conclusão dos estudos realizados pelo Grupo de Trabalho criado pela Portaria ASEP/RJ nº 023, de 13 de agosto de 2001, encarregada de analisar as alternativas para a redução da tarifa de pedágio da Rodovia dos Lagos.

Em anexo, encaminho exposição de motivos circunstanciada com os critérios adotados pelo referido Grupo; planilhas com os demonstrativos dos cálculos efetuados; ata da reunião que consolida os trabalhos realizados; minuta de Projeto de Lei a ser encaminhado à Assembléia Legislativa; parecer jurídico oferecido pela Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A, da lavra do Profº Arnaldo Wald, que trata das conseqüências jurídicas do programa de recuperação e implantação de rodovias alternativas à estrada concessionada.

Sem mais para o momento, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.


Adalberto Ribeiro
Conselheiro-Presidente
- Em Exercício -



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ
Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010
Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

EM/ASEP-RJ Nº 01

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 2001

Serviço Público Estadual

Processo n.º E 04/079.424 / 2001

Data 04 / 09 / 01 Fls.: 03

Íbrica Sluk

Senhor Governador,

O Governo do Estado tem envidado esforços voltados para a redução da tarifa de pedágio da Rodovia dos Lagos desde o início da atual administração, por entender que ela é econômica e socialmente insustentável para a região da Baixada Litorânea, que se constitui na região que possui o segundo pior índice do Produto Interno Bruto no Estado do Rio de Janeiro, assim como também o segundo pior resultado quando se estima o índice do PIB *per capita*, segundo dados da Fundação CIDE relativos a 1996.

Não fosse esse fato suficiente para recomendar a redução da tarifa de pedágio mais cara do Brasil, segundo quadro que acompanha a presente exposição de motivos, a iniciativa saneadora da administração estadual vem corrigir um grave equívoco de modelagem da concessão que muito contribuiu para gerar um custo tão elevado para os usuários da rodovia. Se de um lado é verdade que a tarifa não poderia deixar de incorporar os elevados investimentos necessários à sua duplicação, fato único entre as concessões rodoviárias brasileiras, dada a carência de recursos pelo Estado do Rio ao tempo da concessão, por outro, não se justificava nessas circunstâncias que o critério para escolha do licitante vencedor fosse o da maior outorga paga ao Poder Concedente. A combinação de ambos os fatores não poderia deixar de resultar numa tarifa que claramente agride o princípio da modicidade tarifária inscrito no art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/95, em que pese expressar fielmente a contrapartida necessária para o cumprimento dos compromissos da Concessionária em face do Contrato de Concessão assinado com o Estado do Rio de Janeiro em 23.12.96

Sendo esses os aspectos gerais que envolvem o tema, são as seguintes as razões adicionais e critérios que justificam a proposta presentemente encaminhada:



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS

DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ

Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20001-310

Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

Processo n.º 079.424 / 2001

04/09/01 Fls.: 04

Sint-

O ponto de partida dos estudos visando a redução da tarifa básica de pedágio da Rodovia dos Lagos, com o conseqüente restabelecimento do equilíbrio do Contrato, em razão da perda de receita decorrente da aplicação da tarifa no valor de R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos), ou qualquer outro valor escolhido entre as opções estudadas, é de que esta só será viável mediante uma transferência de recursos do Poder Concedente para a Concessionária correspondente à parte do investimento realizado para a duplicação e ampliação da rodovia, conforme previsto na Cláusula Décima Quarta, § 7º, alínea b, do Contrato de Concessão;

- 2 O atual equilíbrio econômico-financeiro do Contrato está baseado nos cálculos do fluxo de caixa referente à Revisão 4 da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), que incorporou a reinclusão do Imposto Sobre Serviços - ISS e contemplou o aumento da alíquota da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, com base na deliberação referente ao processo nº E-04/079.397/2000 da ASEP-RJ, aumentando os valores das tarifas básicas de pedágio para R\$ 3,70 (TBP) e R\$ 6,20 (TBA) a partir de 08/08/2000 e para R\$ 4,30 (TBP) e R\$ 6,60 (BA) a partir de 16/10/2000. A tarifa em vigor, que é de R\$ 4,30 nos dias úteis e R\$ 6,60 nos finais de semana, pelas regras contratuais será reajustada em agosto de 2001 para, respectivamente, R\$ 4,70 e R\$ 7,20;

Nos estudos realizados pelo Grupo de Trabalho durante suas reuniões, foram selecionadas 3 (três) alternativas de valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada a partir de 1º de dezembro de 2001, com os seguintes valores de aporte para manter o equilíbrio econômico e financeiro do Contrato:

HIPÓTESE	APORTE
TBP = TBA = 3,50	57.103.660,00
TBP = TBA = 4,00	43.474.260,00
TBP = 3,00 / TBA = 4,50	50.899.100,00

(Valores em R\$ ago/01)

- 4 O Grupo de Trabalho recomenda que seja praticada a redução da tarifa básica para R\$ 3,50 (ago/01) em todos os dias da semana a partir de 1º de dezembro de 2001, visando manter coerência com os valores e critérios do projeto de lei anteriormente enviado pelo Governo à



ALERJ, quais sejam os de aplicar a menor tarifa básica dentre as alternativas consideradas viáveis, tendo em vista os recursos a serem aportados; adotar tarifas iguais tanto para o meio de semana quanto para o fim de semana e, com isso, eliminar a injustificável discriminação tarifária que prejudica sobremaneira a população local em seus deslocamentos em busca do lazer; possibilitar uma redução substancial da tarifa básica com vistas a reduzir substancialmente o impacto da concessão sobre a economia local;

- 5 A soma dos três critérios representou, como já foi comentado, a opção pela tarifa única de R\$ 3,50, que significa uma redução de 25,5% em relação aos valores contratuais da tarifa básica, e de 51,3% em relação ao valor da tarifa com adicional – que vigora nos finais de semana, que deveriam vigir a partir de 1º de agosto deste ano;
6. Contudo, na hipótese de o governo do Estado optar por manter o critério contratual de tarifa diferenciada, que leva em conta que a rodovia foi dimensionada para suportar o volume extra de tráfego que ocorre nos finais de semana e feriados, especialmente no verão, particularmente por ocasião das festividades de ano novo e carnaval, a hipótese mais adequada de tarifação seria a que prevê a cobrança de R\$ 3,00 (três reais) entre as 12:00 h de segunda-feira e as 12:00 h de sexta-feira, e de R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) entre as 12:00 h de sexta-feira e as 12:00 h de segunda-feira;
- 7 Esta alternativa impõe ao usuário eventual da rodovia, aquele que procura a região na alta temporada turística e nos finais de semana, um ônus adicional decorrente da necessidade de dimensionar a rodovia para tal demanda. Todavia, ela não permite distinguir o usuário sazonal do local, que transita pela Via Lagos constantemente e, como já foi dito, possui a segunda pior renda *per capita* do Estado, o que pode ser classificado como um fator de injustiça social. A alternativa em questão importa num menor aporte por parte do Estado, em que pese o valor de R\$ 50.899.100,00 (cinquenta milhões, oitocentos e noventa e nove mil e cem reais), expresso em moeda de agosto/2001, representar uma diminuição relativa de apenas 10,86% em relação ao aporte necessário para tornar realidade a BP única de R\$ 3,50, dado que poderá ser pouco relevante em termos de decisão de investimento;
8. Finalizando os aspectos que envolvem a escolha da alternativa que contempla a manutenção da tarifação diferenciada, mesmo que reduzida, vale registrar que sua adoção significaria uma redução da TBP em 36,17% e da TBA em 37,5%;

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJRua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010
Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

04 / 09 701 Fls.: 06

fluit.

9. Os valores da tarifa de pedágio da Via Lagos previstos no Edital de Licitação foram estabelecidos em função da inclusão no valor da tarifa básica do custo de construção de metade do trecho total da Rodovia, o que a difere de todas as demais concessões rodoviárias do país, que incluem no preço da tarifa básica somente os custos de recuperação, operação, conservação, manutenção e melhoramentos das rodovias, sem qualquer implantação. Daí resulta que a intervenção do Poder Executivo ora proposta, que implicaria em um aporte no valor de R\$ 57.103.660,00 (cinquenta e sete milhões, cento e três mil, seiscentos e sessenta reais), teria como consequência adicional equalizar as bases de financiamento do empreendimento, que em todo o Brasil inclui recursos privados e públicos. Desse momento em diante, o usuário fluminense deixaria de ser sobrecarregado com um ônus excessivo e inédito;
10. O DER-RJ, a ASEP-RJ e a Concessionária levaram em conta ainda as seguintes premissas na elaboração do atual estudo de restabelecimento do equilíbrio do Contrato:
- redução dos multiplicadores das tarifas das categorias 3 e 5 de 3,0 para 1,5, e de 4,0 para 2,0, respectivamente, para compatibilizá-las com as tabelas de tarifas do DNER, que se revelaram mais razoáveis em relação ao critério de tarifação;
 - exclusão no valor do aporte dos custos de construção do Trevo de Iguaba e de desapropriação da faixa de domínio da Rodovia, tendo em vista tratarem-se de custos decorrentes de incorporação de bens imóveis ao patrimônio do DER-RJ, devendo ser ressarcidos diretamente pelo Poder Concedente à Concessionária, observados os requisitos legais e contratuais;
 - exclusão do escopo do Contrato dos investimentos futuros referentes às obras de 2ª etapa originalmente previstas para serem executadas após o Volume Médio Diário Anualizado - VMDA da rodovia atingir 20.000 veículos/dia, que é meta de difícil alcance;
 - aumento do volume de tráfego previsto em mais 4,5% (quatro e meio por cento) referentes à previsão de aumento de tráfego decorrente da atual redução das tarifas de pedágio;
 - cálculo do valor do aporte de recursos a ser realizado pelo Poder Concedente visando a redução de tarifa, de forma a manter o equilíbrio econômico e financeiro do Contrato, através da Taxa Interna de Retorno - TIR do Projeto nele estabelecida;



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS

DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP

Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010

Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

Processo n.º 079.424 / 2001

Data 04 / 09 / 01

Fls.: 07

Rubrica

11. Grupo de trabalho entendeu que o mencionado valor de R\$ 57.103.660,00 (cinquenta e sete milhões, cento e três mil, seiscentos e sessenta reais), expresso em moeda de agosto/2001, resultado dos estudos elaborados, é a importância do aporte de recursos do Poder Concedente necessários à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, considerando este ingresso de recursos no fluxo de caixa no mesmo momento da redução das tarifas;
12. Contudo, ante a impossibilidade de um desembolso à vista do total do aporte, foi contemplada a hipótese do financiamento do valor deste mediante o repasse dos juros, atualizações monetárias e demais encargos dos financiamentos contratados pela Concessionária com os financiadores dos investimentos, de acordo com planilha apresentada em anexo ao presente, ou outra modalidade a ser acordada entre a Concessionária e o Poder Concedente;
13. Os estudos presentemente encaminhados deverão ainda ser objeto de análise por parte dos órgãos competentes do Governo Estadual, assim como carecem da prévia aprovação do BNDES e do BID para a aprovação definitiva dos critérios e valores considerados nos estudos;
14. Finalizado o acordo após os trâmites legais, este deverá ser homologado administrativamente a fim de extinguir toda e qualquer possibilidade de demanda judicial.

Nestas condições, tenho a honra de submeter o assunto à deliberação de Vossa Excelência, solicitando a autorização para que as devidas providências venham a ser daqui em diante tomadas.

Respeitosamente,


Adalberto Ribeiro
Conselheiro-Presidente



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ

Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010
Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

04/09/01
Fis.: 08

Ofício n°

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2001

Ilustríssimo Senhor

ADALBERTO RIBEIRO DA SILVA NETO

MD. Conselheiro Presidente em Exercício da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro - ASEP-RJ

Prezado Senhor

Nós, **SÉRGIO RUY BARBOSA GUERRA MARTINS, CARLOS FRANCISCO DA CUNHA JUNIOR, JOSÉ CARLOS MENDES DOS SANTOS e CARLOS ROBERTO LOPES DE ARAUJO**, na qualidade de membros do Grupo de Trabalho instituído por V.S^a., conforme Portaria nº 23/2001, publicado no D.O. de 15.08.01, com o objetivo de analisar a equação econômico-financeira do Contrato de Concessão nº 43/96 da Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A., vimos, pelo presente, recomendar que o valor da Tarifa a ser praticado, a partir de 01.12.01, seja de R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos), tudo de conformidade com os estudos que neste ato anexamos, que estão sujeitos à consideração superior.

Sem mais para o momento, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente

SÉRGIO RUY BARBOSA GUERRA MARTINS
Representante da ASEP-RJ

CARLOS FRANCISCO DA CUNHA JUNIOR
Representante do Poder Concedente

JOSÉ CARLOS MENDES DOS SANTOS
Representante do Poder Concedente

CARLOS ROBERTO LOPES DE ARAUJO
Representante da Concessionária

Serviço Público Estadual

Processo n.º E-04/079.424 / 2001



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS

DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ 04/09/01 Fls.: 09

Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010

Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

OF.ASEP-RJ/ PRESI Nº 293/2001

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2001

Ilmº Sr.

Dr. Henrique Alberto Santos Ribeiro
Presidente da Fundação Departamento de
Estradas de Rodagem DER/RJ

Senhor Presidente,

Tendo em vista o advento de mais um reajuste anual das tarifas contratuais da Concessionária Rodovia dos Lagos S/A, e estando esta Fundação concordante em ser desejável uma redução da referida tarifa, venho solicitar que V.Sª indique representante para, juntamente com a ASEP-RJ e a Concessionária constituir um grupo de trabalho para retomar os estudos iniciados pela comissão criada pela Portaria nº 013/2000.

O referido grupo deverá concluir seus trabalhos no prazo de até 30 (trinta) dias, ocasião em que serão enviadas as conclusões técnicas à apreciação do Poder Concedente.

Sem mais para o momento, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Adalberto Ribeiro
Conselheiro-Presidente
- Em Exercício -



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP-RJ

Rua São Bento, nº 8 - 13º andar - Centro - Cep.: 20.090-010
Tel.: (0XX21) 516.3760 Fax.: (0XX21) 283.1352

Fls.: 10

OF.ASEP-RJ/ PRESI Nº 294/2001

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2001

Ilmº Sr.
Dr. Flávio Medrano de Almada
Presidente da Concessionária Rodovia dos Lagos S/A

Senhor Presidente,

Tendo em vista o advento de mais um reajuste anual das tarifas contratuais da Concessionária Rodovia dos Lagos S/A, e estando esta Concessionária concordante em ser desejável uma redução da referida tarifa, venho solicitar que V.Sª indique representante para, juntamente com a ASEP-RJ e o DER-RJ constituir um grupo de trabalho para retomar os estudos iniciados pela comissão criada pela Portaria nº 013/2000.

O referido grupo deverá concluir seus trabalhos no prazo de até 30 (trinta) dias, ocasião em que serão enviadas as conclusões técnicas à apreciação do Poder Concedente.

Sem mais para o momento, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Adalberto Ribeiro
Conselheiro-Presidente
- Em Exercício -



VIA LAGOS

PR-0125/01

Serviço Público Estadual

Processo nº ECM/079.424 // 2001

Data 04 // 09 // 2001 Fls: 11

Rubrica AUG

Niterói, 14 de agosto de 2001

À
ASEP - RJ
At.: Dr. Adalberto Ribeiro
Conselheiro-Presidente

Assunto: Constituição de Grupo de Trabalho

Prezados Senhores,

Em resposta ao ofício ASEP-RJ/PRESI nº 294/2001, estamos indicando o Engº Carlos Roberto Lopes Araújo como representante da Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A.

Atenciosamente,


Flávio M. de Almada
Diretor Geral

J:\CartaASEP-Indicação Araújo.doc
14/08/01
FMA/jsp

CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S/A
Rodovia RJ-124, Km 22,5 - Latino Melo - Rio Bonito (RJ) Cep: 28.800-000
Tel.: 024. 665.6665 - Fax: 024. 665.6868

ASEP-RJ - P. OTOCOLO
ID <u>1814/01</u>
DATA <u>14/08/01</u>



SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL
SECRETARIA EXECUTIVA DO GABINETE DO GOVERNADOR
FUNDAÇÃO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
GABINETE DO PRESIDENTE

Ofício n.º 119/ PRE/AVC

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2001

Ilustríssimo Senhor

ADALBERTO RIBEIRO

MD. Conselheiro Presidente em Exercício da Agência Reguladora de Serviços
Público - ASEP-RJ

Prezado Senhor

Em atenção o Ofício ASEP-RJ/PRESI n.º 293/2001 datado de 13 de agosto de 2001, indico o Assistente Jurídico **CARLOS FRANCISCO DA CUNHA JUNIOR**, Matr. 13/70722 e o Engenheiro **JOSÉ CARLOS MENDES** Matr. 13/36231, para compor o grupo de trabalho, solicitado por V.S.ª.

Sem mais para o momento, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente


HENRIQUE ALBERTO SANTOS RIBEIRO
Presidente da Fundação DER-RJ

Presidência da Portaria, AROUJAS.

Em 14 de agosto de 2001.

Ronildo Sadock
RONILDO SADOCK
Assessor

ASEP-RJ - P. OTOCOLO
13 1810/01
DATA 14 / 08 / 01
H. ALBERTO SANTOS

Processo nº E-04/150.523/2001 - ZIZINHO DA FONSECA AMARAL, Fiscal de Rendas, de 2ª Categoria, Matrícula nº 0.294.822-2, no período de 14.05.90 a 06.11.90, no total de 177 dias de efetivo exercício, prestado ao MINISTÉRIO DA FAZENDA, desproporcionando-se o dia 07.11.90, por ser concomitante com o Estado.

Processo nº E-04/066.043/2001 - ILA REGINA NUNES DE SANTANNA, Fiscal de Rendas, de 3ª Categoria, Matrícula nº 0.834.633-0, no período de 21.06.87 a 13.04.88, no total de 328 dias de efetivo exercício, prestado ao PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Processo nº E-04/066.106/99 - PAULO CESAR LOPES TAYORA, Fiscal de Rendas, de 3ª Categoria, Matrícula nº 0.834.646-4, no período de 03.06.94 a 12.04.98, no total de 679 dias de efetivo exercício, prestado ao GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, desproporcionando-se os períodos de 29.04.94 a 02.06.96 e de 14.04.98 a 08.06.2000, por serem concomitantes com a PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS E O ESTADO, respectivamente.

Processo nº E-04/218.862/2000 - LUIZ CARLOS ZUCOLLO LOPES, Fiscal de Rendas, de 1ª Categoria, Matrícula nº 0.104.121-8, no período de 21.06.55 a 03.12.58, no total de 1.207 dias de efetivo exercício, prestado ao MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, desproporcionando-se o período de 04.12.58 a 15.01.59, por ser concomitante com o Estado. Reservado no processo original nº 1.025.799/60.

Processo nº E-04/065.190/99 - PAULO CESAR LOPES, Fiscal de Rendas, de 3ª Categoria, Matrícula nº 0.834.646-4, no período de 29.03.79 a 06.02.86, no total de 2.806 dias de efetivo exercício, prestado ao GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, desproporcionando-se o período de 08.02.84 a 07.02.88, por ser concomitante com o tempo prestado ao MINISTÉRIO DA FAZENDA, TORNAANDO SEM EFEITO o despacho de 09.03.99 publicado no D.O. de 17.03.99.

ANOTE-SE, para fins de aposentadoria, o tempo de serviço prestado aos órgãos públicos mencionados.

Processo nº E-04/032.284/94 - CELIA FELJO PEREIRA, Oficial de Fazenda "B", Matrícula nº 1.145.898-1, nos períodos de 01.12.86 a 30.03.88 e de 01.07.88 a 23.06.70, no total de 473 dias de efetivo exercício, desproporcionando-se os períodos de 01.04.88 a 30.06.89 e de 24.09.79 a 17.10.76, por serem concomitantes com o INSTITUTO NACIONAL DO CÂNCER e o ESTADO, TORNAANDO SEM EFEITO o despacho de 28.03.94, publicado no D.O. de 30.03.94.

Processo nº E-04/067.786/99 - ILA REGINA NUNES DE SANTANNA, Fiscal de Rendas, de 3ª Categoria, Matrícula nº 0.834.633-0, nos períodos de 07.02.77 a 25.04.79, 12.11.79 a 30.06.81, 01.10.81 a 30.06.82, 01.09.82 a 30.04.83 e de 01.11.83 a 30.07.84, no total de 2.318 dias de efetivo exercício, TORNAANDO SEM EFEITO o despacho de 11.03.98, publicado no D.O. de 16.03.98.

ANOTE-SE, para fins de aposentadoria, o tempo de serviço prestado em atividade vinculada ao Regime de Previdência Social.

Administração Vinculada

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

ATO DO CONSELHEIRO PRESIDENTE

PORTARIA ASEP/RJ n.º 23 DE 13 DE AGOSTO DO 2001

INSTITUI GRUPO DE TRABALHO PARA OS FINS QUE MENCIONA

O CONSELHEIRO-PRESIDENTE DA AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - ASEP/RJ, no uso de suas atribuições legais,

RESOLVE

Art 1º - Constituir Grupo de Trabalho visando a análise da equação econômico-financeira do contrato de concessão da Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A., sendo constituída pelos seguintes membros:

Representante da ASEP/RJ
Sergio Ruy Barbosa Guerra Martins Matrícula 024-0

Representante do Poder Concedente
Carlos Francisco de Cunha Júnior Matrícula 1370722
José Carlos Mendes dos Santos Matrícula 1376231

Representante da Concessionária
Carlos Roberto Lopes de Araújo CREA-RJ 18 455/D

Art 2º - O Grupo de Trabalho deverá apresentar relatório conclusivo ao Conselheiro-Presidente, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da publicação da presente Portaria

Art 3º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 2001

Adelberto Ribeiro da Silva Neto
Conselheiro - Presidente em Exercício

RETIFICAÇÕES
D.O. DE 15/08/2001
PÁG. 19 - 3ª COLUNA
DESPACHO DO CONSELHEIRO-PRESIDENTE
DE 29/03/2001

Proc. nº E-04/078.064/2001
ONDE SE LÊ CONSELHEIRO-PRESIDENTE
LEIA-SE CONSELHO-DIRETOR

D O DE 15/08/2001
PAG. 33 - 1ª COLUNA
DESPACHO DO CONSELHO-DIRETOR
DE 09/06/2001

Proc. nº E-04/079.252/2001
ONDE SE LÊ CONSELHO-DIRETOR
LEIA-SE CONSELHEIRO-PRESIDENTE

LOTERIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
http://www.loteria.rj.gov.br
DESPACHO DO PRESIDENTE
DE 13 DE 08 2001

PROC. Nº E-04/LOTERIA/0994/2001 - APROVO a prestação de contas em nome da BINGAO DO VOLTAJO PROMOÇÕES E EVENTOS LTDA

Secretaria de Estado de Direitos Humanos e Sistema Penitenciário

SUBSECRETARIA ADMINISTRATIVA
SUBSECRETARIA ADJUNTA ADMINISTRATIVA
COORDENADORIA DE PESSOAL -

RETIFICAÇÕES
D.O. DE 07.08.2001
PÁGINA 14 - 2ª COLUNA
DESPACHO DO COORDENADOR
DE 03.08.2001

ONDE SE LÊ PROCESSO Nº E-06/600.036/98
LEIA-SE PROCESSO Nº E-01/600.036/98

DEPARTAMENTO DO SISTEMA PENITENCIÁRIO

www.proder.rj.gov.br/brdesipe

DESPACHO DO DIRETOR GERAL
DE 06.06.2001

Processo nº E-06/904.257/2001 - Arquivar-se de acordo com o parecer da DCS/PE-CI.

PENITENCIÁRIA CARLOS TIMOCO DA FONSECA
ATOS DO DIRETOR
DE 11.07.2001

Designa os servidores abaixo relacionados, para a Comissão Técnica de Classificação, que funcionará presidida:

Presidente:
- MARIA DOS ANJOS SANTOS, Agente de Segurança Penit. mat. 818.833-8 - Diretor;

Substituto eventual do Presidente:

- JULIO CESAR ALVES TIBCHERANY, Agente de S. Penitenciária, mat. 177.792-8 - Subdiretor;

- JOSÉ CARLOS MOLINA, Agente de Segurança Penit. mat. 176.402-6, respondendo pela Chefia do Setor de aguardando nomeação em D. O. conforme process. 06/930.002/2001.

- HELOISA HELENA DE SOUZA ALMEIDA, Agente de S. Penitenciária, mat. 181.180-1 - Chefe do Serviço Social - C 10.825/7º Região;

- EDSON NETTO DE CASTILHO, Agente de Segurança Penit. mat. 817.075-3 - Chefe da Seção de Administração;

- LUIZ ALBERTO MUNEZ, Agente de Segurança Penit. mat. 816.497-2, respondendo pela Chefia do Serviço de Classificação aguardando nomeação em D. O. conforme process. 06/930.002/2001;

- FÁTIMA CRISTINA DE OLIVEIRA CONDECO, Assistente S-0 817.772-7 - CRESS nº 8.886/7º Região;

- MIGUEL TUDORER CAMELLAS FILHO, Agente de S. Penitenciária, 258.583-3 - Chefe da Seção de Vigilância;

- VANDER LUIZ PIRO DO ROSÁRIO, Agente de S. Penitenciária, mat. 818.482-4, respondendo pela Chefia da Custódia, aguardando nomeação em D. O. conforme process. 06/930.028/2001;

- ALDAIL PENHA DA CONCEIÇÃO, Agente de S. Penitenciária, mat. 176.668-2 - Chefe do Setor II de T. Guardas;

- TELMO FREITAS PESSANHA, Agente de Segurança Penit. mat. 257.815-8 - Chefe do Setor III de Turmas de Guardas.

Obs.: Conta com o Psicólogo, Dr. José Carlos Pasco compareça duas vezes por mês para dar suporte à Unidade E-06/30.047/2001.

PENITENCIÁRIA ALFREDO TRAJIAN
ATO DO DIRETOR
DE 23.07.2001

Inclui na Comissão Técnica de Classificação, a 1ª ANDRÉA PATROCÍNIO CAPUTO, Psicólogo, CRP nº 06/21 substituição a servidora Flávia Maciel Melo, Psicólogo, 06/26066.

Designa o servidor MARCOS PINHEIRO DA SILVA, A. Segurança Penitenciária, mat. 822.107-8, respondendo pela Seção de Vigilância, aguardando nomeação em D. O. e processo nº E-06/986.014/2001, em substituição ao servidor Araújo Nogueira, Agente de Segurança Penitenciária, mat. 1 e inclui o servidor WILSON OLIVEIRA DA SILVA, A. Segurança Penitenciária, mat. 818.608-4. Proc. nº E-06/986.014/2001.

Secretaria de Estado de Segurança Pública

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
ATOS DO COMANDANTE GERAL
DE 25.07.2001

CLAUDETEC RIBEIRO DA SILVA, TEN. CEL. PM nº 0261.667-0, nacionalidade brasileira, nascido em 09.09.1954, do sexo masculino inscrito no PIS / P.A. nº 1006090139-7, nomeado para exercer o cargo em Comissão de símbolo DAS-7, de 4ª Seção do Estado Maior Geral, da Polícia Militar do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria de Estado de Segurança Pública, do Quadro Permanente de Pessoal Civil do Poder Executivo do Estado do Rio de Janeiro, pelo Ato publicado no D.O. de 15.10.1999, com validade a contar de 15.10.1999.

WOLNEY DIAS FERREIRA, MAJ. PM matrícula nº 87 nacionalidade brasileira, nascido em 12.11.1960, CPF: 620.309.07-0, do sexo masculino inscrito no PIS / PASEP sob nº 012198892-3, para exercer o cargo em Comissão de Comandante símbolo D 1º CPM, da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, em substituição de Paulo de Fátima de Souza, Secretário de Estado de Segurança Pública, do Quadro Permanente de Pessoal Civil do Poder Executivo do Estado do Rio de Janeiro, pelo Ato publicado no D.O. de 19.12.2000, com validade a contar de 19.12.2000, com validade a contar de 15.04.2000.

MARCELO FARIA DA COSTA, TEN. CEL. PM nº 294.411-8, nacionalidade brasileira, nascido em 28.05.1955, do sexo masculino inscrito no PIS / P.A. nº 1006090154-0, nomeado para exercer o cargo em Comissão de Comandante símbolo DAS-7, do 2º BPM da Polícia Militar do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria de Estado de Segurança Pública, do Quadro Permanente de Pessoal Civil do Poder Executivo do Estado do Rio de Janeiro, pelo Ato publicado no D.O. de 19.06.2001, com validade a contar de 18.12.2000.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Secretaria de Estado de Administração e Reestruturação
Fundação Escola de Serviço Público - FESP RJ
Diretoria de Treinamento - PED

EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA

Capacitação de Agente de Pessoal

Para o servidor público estadual lotado no Município do Rio de Janeiro e Grande Rio

INSCRIÇÕES

Período
27 de agosto a 14 de setembro de 2001

Horário
11h às 15h

Local
FESP RJ

Av. Carlos Peixoto, 54 Sala 612 Botafogo

Realização dos Encontros
Município do Rio de Janeiro

Maiores Informações
2546 5823

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 01 - NÚMERO DE VEÍCULOS SUJEITOS À TARIFA BÁSICA
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/86

Categoria de Veículos	Período do Ano	Total Anos 1 à 25		Número de veículos											
		Vol. Equivalente	Nº Veículos	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	
1	13/jan-31/jul	42.676.938	42.676.938	377.034	794.636	1.071.302	1.126.474	1.183.022	1.259.276	1.319.092	1.380.034	1.441.859	1.504.580	1.567.772	
	01/ago-12/jan	37.418.621	37.418.621	330.578	696.728	939.304	987.678	1.037.260	1.104.118	1.156.584	1.209.997	1.264.205	1.319.197	1.374.604	
2	13/jan-31/jul	7.530.360	3.765.180	50.093	102.411	124.202	126.872	129.587	132.809	135.532	138.297	141.063	143.813	146.560	
	01/ago-12/jan	6.602.528	3.301.264	43.921	89.792	108.898	111.240	113.620	116.445	118.833	121.257	123.682	126.094	128.502	
3	13/jan-31/jul	1.313.866	437.955	3.869	8.155	10.994	11.560	12.140	12.923	13.536	14.162	14.796	15.440	16.089	
	01/ago-12/jan	1.151.982	383.994	3.393	7.150	9.639	10.138	10.645	11.331	11.869	12.417	12.973	13.538	14.106	
4	13/jan-31/jul	6.335.722	2.111.907	25.576	52.533	67.722	69.496	71.310	71.567	73.343	75.154	76.973	78.789	80.602	
	01/ago-12/jan	5.555.084	1.851.695	22.425	46.061	59.377	60.933	62.524	62.750	64.306	65.894	67.489	69.081	70.671	
5	13/jan-31/jul	1.760.231	440.058	4.043	8.522	11.489	12.080	12.687	12.923	13.536	14.162	14.796	15.440	16.089	
	01/ago-12/jan	1.543.349	385.837	3.545	7.472	10.073	10.592	11.124	11.331	11.869	12.417	12.973	13.538	14.106	
6	13/jan-31/jul	307.694	76.923	931	1.913	2.466	2.531	2.598	2.607	2.672	2.737	2.804	2.870	2.936	
	01/ago-12/jan	269.782	67.446	817	1.678	2.163	2.220	2.277	2.286	2.342	2.400	2.458	2.516	2.574	
7	13/jan-31/jul	6.031.526	1.206.305	14.609	30.007	38.682	39.695	40.732	40.879	41.893	42.927	43.966	45.004	46.039	
	01/ago-12/jan	5.288.369	1.057.674	12.809	26.309	33.916	34.805	35.713	35.842	36.731	37.638	38.549	39.459	40.367	
8	13/jan-31/jul	230.770	38.462	466	957	1.233	1.265	1.298	1.303	1.336	1.369	1.402	1.435	1.468	
	01/ago-12/jan	202.337	33.723	408	839	1.082	1.110	1.139	1.143	1.171	1.200	1.229	1.258	1.287	
9	13/jan-31/jul	207.141	414.282	3.660	7.714	10.400	10.935	11.484	12.224	12.805	13.397	13.997	14.605	15.219	
	01/ago-12/jan	181.619	363.237	3.209	6.763	9.118	9.588	10.069	10.718	11.227	11.746	12.272	12.806	13.344	
Total do Número de Veículos		124.607.917	96.031.500	901.387	1.889.640	2.512.059	2.629.210	2.749.228	2.902.474	3.028.655	3.157.205	3.287.487	3.419.464	3.552.334	

04, 09 2001

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 01 - NÚMERO DE VEÍCULOS SUJEITOS À TARIFA BÁSICA
 Redução do Valor da TBPIA=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/86

Categoria de Veículos	Período do Ano	Número de veículos																
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25			
1	13/jan-31/jul	1.631.424	1.695.376	1.759.461	1.823.329	1.984.998	2.051.694	2.117.758	2.182.986	2.247.165	2.310.535	2.372.458	2.432.955	2.492.076	2.549.643			
	01/ago-12/jan	1.430.413	1.486.485	1.542.674	1.598.673	1.740.422	1.798.900	1.856.825	1.914.015	1.970.287	2.025.849	2.080.142	2.133.186	2.185.022	2.235.496			
2	13/jan-31/jul	149.315	152.063	154.800	157.540	165.493	168.307	171.118	173.924	176.707	179.464	182.227	184.942	187.661	190.382			
	01/ago-12/jan	130.918	133.327	135.727	138.129	145.103	147.569	150.034	152.494	154.934	157.351	159.774	162.155	164.539	166.925			
3	13/jan-31/jul	16.742	17.398	18.056	18.711	20.370	21.055	21.733	22.402	23.061	23.711	24.346	24.967	25.574	26.165			
	01/ago-12/jan	14.679	15.254	15.831	16.406	17.800	18.461	19.055	19.642	20.219	20.789	21.346	21.891	22.423	22.941			
4	13/jan-31/jul	82.415	84.228	86.039	87.855	94.357	96.263	98.170	100.074	101.946	103.811	105.679	107.508	109.335	111.162			
	01/ago-12/jan	72.261	73.850	75.438	77.030	82.731	84.403	86.074	87.744	89.385	91.020	92.658	94.262	95.864	97.455			
5	13/jan-31/jul	16.742	17.398	18.056	18.711	20.370	21.055	21.733	22.402	23.061	23.711	24.346	24.967	25.574	26.165			
	01/ago-12/jan	14.679	15.254	15.831	16.406	17.800	18.461	19.055	19.642	20.219	20.789	21.346	21.891	22.423	22.941			
6	13/jan-31/jul	3.002	3.068	3.134	3.200	3.437	3.506	3.576	3.645	3.713	3.781	3.849	3.916	3.982	4.049			
	01/ago-12/jan	2.632	2.690	2.748	2.806	3.014	3.074	3.135	3.196	3.256	3.315	3.375	3.433	3.492	3.550			
7	13/jan-31/jul	47.075	48.111	49.145	50.182	53.896	54.985	56.074	57.161	58.230	59.296	60.364	61.408	62.452	63.494			
	01/ago-12/jan	41.275	42.183	43.090	43.999	47.256	48.210	49.165	50.118	51.056	51.990	52.926	53.841	54.757	55.671			
8	13/jan-31/jul	1.501	1.534	1.567	1.600	1.718	1.753	1.788	1.822	1.856	1.890	1.925	1.958	1.991	2.025			
	01/ago-12/jan	1.316	1.345	1.374	1.403	1.507	1.537	1.568	1.598	1.628	1.657	1.688	1.717	1.746	1.775			
9	13/jan-31/jul	15.837	16.457	17.080	17.700	19.269	19.917	20.558	21.191	21.814	22.429	23.030	23.618	24.191	24.750			
	01/ago-12/jan	13.886	14.430	14.975	15.519	16.895	17.463	18.025	18.580	19.126	19.666	20.193	20.708	21.211	21.701			
Total do Número de Veículos		3.686.111	3.820.450	3.955.026	4.089.198	4.436.557	4.576.613	4.715.441	4.852.636	4.987.662	5.121.056	5.251.674	5.379.322	5.504.312	5.626.299			

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 02 - NÚMERO DE VEÍCULOS SUJEITOS À TARIFA BÁSICA COM ADICIONAL
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Categoria de Veículo	Número de veículos														
	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	
1	1.834.089	1.905.985	1.978.032	2.049.834	2.231.586	2.306.567	2.380.839	2.454.169	2.526.321	2.597.563	2.667.178	2.735.191	2.801.657	2.866.375	
2	1.608.107	1.671.145	1.734.314	1.797.270	1.966.628	2.022.370	2.087.490	2.151.786	2.215.048	2.277.512	2.338.549	2.398.182	2.456.458	2.513.203	
3	111.535	113.588	115.632	117.679	123.620	125.722	127.821	129.918	131.996	134.055	136.120	138.148	140.179	142.211	
4	97.793	99.592	101.385	103.180	108.389	110.231	112.072	113.910	115.733	117.538	119.348	121.127	122.907	124.689	
5	18.955	19.697	20.442	21.184	23.062	23.897	24.605	25.363	26.108	26.845	27.564	28.267	28.954	29.622	
6	16.619	17.270	17.923	18.574	20.221	20.900	21.573	22.238	22.892	23.537	24.168	24.784	25.386	25.973	
7	44.392	45.358	46.339	47.311	50.813	51.699	52.866	53.891	54.899	55.904	56.910	57.895	58.879	59.862	
8	38.913	39.770	40.624	41.482	44.552	45.452	46.352	47.251	48.135	49.016	49.898	50.761	51.624	52.487	
9	18.955	19.697	20.442	21.184	23.062	23.837	24.605	25.363	26.108	26.845	27.564	28.267	28.954	29.622	
10	16.619	17.270	17.923	18.574	20.221	20.900	21.573	22.238	22.892	23.537	24.168	24.784	25.386	25.973	
11	1.638	1.673	1.709	1.746	1.875	1.913	1.950	1.988	2.026	2.062	2.100	2.136	2.172	2.208	
12	1.436	1.467	1.499	1.530	1.644	1.677	1.710	1.743	1.776	1.808	1.841	1.873	1.904	1.936	
13	25.336	25.894	26.450	27.009	29.008	29.596	30.180	30.765	31.341	31.914	32.488	33.051	33.612	34.174	
14	22.214	22.703	23.191	23.681	25.434	25.947	26.461	26.974	27.479	27.982	28.485	28.978	29.471	29.963	
15	776	793	810	827	888	906	924	942	959	977	994	1.012	1.029	1.046	
16	680	695	710	725	779	794	810	826	841	857	872	887	902	917	
17	17.670	18.362	19.056	19.748	21.499	22.221	22.937	23.644	24.338	25.025	25.695	26.351	26.991	27.615	
18	15.492	16.100	16.708	17.315	18.850	19.463	20.111	20.730	21.340	21.942	22.529	23.104	23.665	24.212	
Total do	3.891.209	4.037.061	4.183.184	4.328.852	4.702.129	4.854.192	5.004.880	5.153.738	5.300.232	5.444.919	5.586.473	5.724.798	5.860.132	5.992.089	

RODOVIA DOS LAGOS

AUX. QUADRO 3 - VALORES DAS TARIFAS DE PEDÁGIO BÁSICAS

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Categoria do Veículo	Multiplicador da Tarifa	Período de Vigência	Valor das Tarifas de Pedágio Básicas (R\$/veículo/sentido)														
			Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	Ano 12			
1	1	13/jan-31/jul		3,00	3,06	3,06	3,06	3,26	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
		01/ago-12/jan	3,00	3,06	3,06	3,26	3,05	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
2	2	13/jan-31/jul		6,00	6,12	6,12	6,12	6,52	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	6,00	6,12	6,12	6,52	6,10	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
3	1,5	13/jan-31/jul		9,00	9,18	9,18	9,18	9,78	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		01/ago-12/jan	9,00	9,18	9,18	9,78	8,76	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
4	3	13/jan-31/jul		9,00	9,18	9,18	9,18	9,78	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
		01/ago-12/jan	9,00	9,18	9,18	9,78	9,15	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
5	2,0	13/jan-31/jul		12,00	12,24	12,24	12,24	13,04	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	12,00	12,24	12,24	13,04	11,69	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
6	4	13/jan-31/jul		12,00	12,24	12,24	12,24	13,04	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
		01/ago-12/jan	12,00	12,24	12,24	13,04	12,19	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
7	5	13/jan-31/jul		15,00	15,30	15,30	15,30	16,30	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
		01/ago-12/jan	15,00	15,30	15,30	16,30	15,24	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
8	6	13/jan-31/jul		18,00	18,35	18,35	18,35	19,56	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
		01/ago-12/jan	18,00	18,35	18,35	19,56	18,29	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
9	0,5	13/jan-31/jul		1,50	1,53	1,53	1,53	1,63	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
		01/ago-12/jan	1,50	1,53	1,53	1,63	1,52	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21

RODOVIA DOS LAGOS
AUX.2 do QUADRO 3 - VALORES DAS TARIFAS DE PEDÁGIO COM ADICIONAL
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez /2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Categoria do Veículo	Multiplicador da Tarifa	Período de Vigência	Valor das Tarifas de Pedágio com Adicional (R\$/veículo/sentido)													
			Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	Ano 12		
1	1	13/jan-31/jul		5,00	5,10	4,67	4,98	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
		01/ago-12/jan	5,00	5,10	4,67	4,98	4,33	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
2	2	13/jan-31/jul		10,00	10,20	9,34	9,95	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	10,00	10,20	9,34	9,95	8,66	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
3	1,5	13/jan-31/jul		15,00	15,29	14,01	14,93	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		01/ago-12/jan	15,00	15,29	14,01	14,93	12,44	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
4	3	13/jan-31/jul		15,00	15,29	14,01	14,93	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
		01/ago-12/jan	15,00	15,29	14,01	14,93	12,98	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
5	2,0	13/jan-31/jul		20,00	20,39	18,68	19,91	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	20,00	20,39	18,68	19,91	16,59	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
6	4	13/jan-31/jul		20,00	20,39	18,68	19,91	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
		01/ago-12/jan	20,00	20,39	18,68	19,91	17,31	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
7	5	13/jan-31/jul		25,00	25,49	23,35	24,88	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
		01/ago-12/jan	25,00	25,49	23,35	24,88	21,64	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
8	6	13/jan-31/jul		30,00	30,59	28,02	29,86	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
		01/ago-12/jan	30,00	30,59	28,02	29,86	25,97	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
9	0,5	13/jan-31/jul		2,50	2,55	2,34	2,49	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
		01/ago-12/jan	2,50	2,55	2,34	2,49	2,16	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21

1

RODOVIA DOS LAGOS
AUX.2 do QUADRO 3 - VALORES DAS TARIFAS DE PEDÁGIO COM ADICIONAL
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Categoria do Veículo	Multiplicador da Tarifa	Período de Vigência	Valor das Tarifas de Pedágio com Adicional (R\$/Veículo/sentido)														
			Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25		
1	1	13/jan-31/jul	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
		01/ago-12/jan	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43	2,43
2	2	13/jan-31/jul	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
3	1,5	13/jan-31/jul	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
		01/ago-12/jan	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64
4	3	13/jan-31/jul	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
		01/ago-12/jan	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29	7,29
5	2,0	13/jan-31/jul	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
		01/ago-12/jan	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86	4,86
6	4	13/jan-31/jul	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
		01/ago-12/jan	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71	9,71
7	5	13/jan-31/jul	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
		01/ago-12/jan	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14	12,14
8	6	13/jan-31/jul	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
		01/ago-12/jan	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57	14,57
9	0,5	13/jan-31/jul	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
		01/ago-12/jan	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21

Fls.: 21

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 03 - RECEITA TARIFARIA

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/86

Categoria do Veículo	Período do Ano	Tarifa (R\$/veículo)		Total Anos 1 à 26		Valor Anual de Faturamento Previsto (R\$x1000,00)										
		Básica	c/ Adic.	V. Presente	V. Corrente	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
1	13/jan-31/jul			43.273,96	226.941,27	9.417,07	9.360,02	10.475,92	6.496,74	8.805,34	7.119,74	7.438,71	7.762,29	8.088,31		
	01/ago-12/jan			37.373,69	197.214,06	7.804,81	8.746,10	8.209,28	5.696,26	5.966,84	6.242,50	6.522,17	6.805,88	7.091,73		
2	13/jan-31/jul			7.166,35	32.801,77	1.705,81	1.661,36	1.808,43	1.126,99	1.150,09	1.173,56	1.197,03	1.220,37	1.243,68		
	01/ago-12/jan			6.191,26	28.452,74	1.426,00	1.552,39	1.427,42	988,13	1.008,39	1.028,96	1.049,54	1.070,00	1.090,44		
3	13/jan-31/jul			986,21	3.943,61	291,29	289,45	323,95	100,38	105,15	110,01	114,93	119,93	124,87		
	01/ago-12/jan			840,05	3.419,59	241,35	270,46	243,25	88,01	92,19	96,45	100,77	105,16	109,57		
4	13/jan-31/jul			5.097,00	24.072,98	1.179,24	1.162,08	1.270,78	802,26	822,15	842,48	862,85	883,21	903,52		
	01/ago-12/jan			4.420,23	21.027,59	992,99	1.085,86	1.008,99	703,41	720,86	738,66	756,54	774,39	792,20		
5	13/jan-31/jul			1.351,57	6.312,43	405,81	403,30	451,38	133,84	140,19	146,67	153,24	158,91	166,63		
	01/ago-12/jan			1.151,92	4.604,76	336,29	376,85	338,93	117,35	122,92	128,60	134,36	140,21	146,10		
6	13/jan-31/jul			248,83	1.174,63	57,81	56,76	62,08	39,14	40,11	41,10	42,09	43,08	44,08		
	01/ago-12/jan			215,77	1.026,00	48,50	53,04	49,28	34,32	35,17	36,04	36,91	37,78	38,65		
7	13/jan-31/jul			4.861,18	22.912,48	1.122,32	1.106,01	1.209,47	763,59	782,53	801,85	821,28	840,65	859,98		
	01/ago-12/jan			4.207,07	20.013,92	944,97	1.033,46	960,32	669,50	686,11	703,05	720,07	737,07	754,02		
8	13/jan-31/jul			182,62	883,85	42,13	41,55	45,45	28,81	29,53	30,25	30,99	31,72	32,44		
	01/ago-12/jan			168,41	764,63	35,51	38,82	36,11	25,26	25,89	26,52	27,17	27,81	28,44		
9	13/jan-31/jul			209,11	1.092,14	45,48	45,21	50,60	31,41	32,90	34,42	35,96	37,52	39,10		
	01/ago-12/jan			180,61	883,30	37,70	42,25	39,66	27,54	28,84	30,18	31,53	32,90	34,28		
SUB - TOTAL				92.803,37	609.743,89	4.262,43	10.099,70	26.134,74	27.324,97	28.011,30	17.872,93	18.696,18	19.331,02	20.076,12	20.829,88	21.688,14
PERDA DE RECEITA				1.062,73	2.493,88			676,28	1.818,60							
TOTAL				91.740,64	607.250,01	4.262,43	10.099,70	26.134,74	28.643,68	26.192,70	17.872,93	18.696,18	19.331,02	20.076,12	20.829,88	21.688,14

BASE - JUNHO/96

RODOVIA DOS LAGOS

QUADRO 03 - RECEITA TARIFÁRIA

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

Categoria do Veículo	Período do Ano	Valor Anual de Faturamento Previsto (R\$x1000,00)													
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1	13/jan-31/jul	8.416,69	8.746,63	9.077,25	9.406,75	10.240,82	10.584,91	10.925,74	11.262,26	11.593,37	11.920,30	12.239,77	12.551,86	12.856,89	13.153,88
	01/ago-12/jan	7.379,65	7.668,94	7.958,82	8.247,73	8.979,03	9.280,72	9.579,56	9.874,61	10.164,92	10.451,57	10.731,68	11.005,33	11.272,77	11.533,17
2	13/jan-31/jul	1.267,06	1.290,37	1.313,60	1.336,85	1.404,34	1.428,21	1.452,07	1.475,88	1.499,49	1.522,89	1.546,34	1.569,38	1.592,45	1.615,54
	01/ago-12/jan	1.110,94	1.131,38	1.151,75	1.172,13	1.231,31	1.252,24	1.273,15	1.294,03	1.314,74	1.335,25	1.355,81	1.376,01	1.396,24	1.416,48
3	13/jan-31/jul	130,04	135,14	140,25	145,34	158,23	163,54	168,81	174,01	179,13	184,18	189,11	193,93	198,65	203,24
	01/ago-12/jan	114,02	118,49	122,97	127,43	138,73	143,39	148,01	152,57	157,05	161,48	165,81	170,04	174,17	178,19
4	13/jan-31/jul	923,85	944,18	964,48	984,83	1.057,73	1.079,09	1.100,46	1.121,81	1.142,79	1.163,70	1.184,64	1.205,14	1.225,63	1.246,10
	01/ago-12/jan	810,02	827,84	845,64	863,49	927,40	946,13	964,87	983,59	1.001,98	1.020,32	1.038,68	1.056,65	1.074,62	1.092,56
5	13/jan-31/jul	173,39	180,19	187,00	193,79	210,97	218,06	225,08	232,01	238,83	245,57	252,15	258,58	264,86	270,98
	01/ago-12/jan	152,03	157,99	163,96	169,91	184,97	191,19	197,35	203,43	209,41	215,31	221,08	226,72	232,23	237,59
6	13/jan-31/jul	45,07	46,06	47,05	48,04	51,60	52,64	53,69	54,73	55,75	56,77	57,79	58,79	59,79	60,79
	01/ago-12/jan	39,52	40,38	41,25	42,13	45,25	46,16	47,07	47,98	48,88	49,78	50,67	51,55	52,42	53,30
7	13/jan-31/jul	879,32	898,67	917,99	937,36	1.006,74	1.027,08	1.047,42	1.067,73	1.087,71	1.107,61	1.127,55	1.147,05	1.166,55	1.186,03
	01/ago-12/jan	770,98	787,94	804,88	821,87	882,70	900,53	918,37	936,18	953,69	971,14	988,62	1.005,72	1.022,82	1.039,90
8	13/jan-31/jul	33,18	33,91	34,63	35,37	37,98	38,75	39,51	40,28	41,03	41,79	42,54	43,27	44,00	44,75
	01/ago-12/jan	29,09	29,73	30,36	31,01	33,30	33,96	34,65	35,31	35,98	36,64	37,30	37,94	38,59	39,23
9	13/jan-31/jul	40,69	42,28	43,88	45,47	49,51	51,17	52,82	54,45	56,04	57,63	59,17	60,68	62,15	63,59
	01/ago-12/jan	35,68	37,07	38,47	39,87	43,41	44,87	46,31	47,74	49,14	50,53	51,88	53,20	54,50	55,75
SUB - TOTAL		22.351,23	23.117,19	23.884,25	24.649,38	26.684,01	27.482,67	28.274,94	29.058,58	29.829,93	30.592,44	31.340,59	32.071,89	32.789,32	33.491,08

SUB - TOTAL

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 03 - RECEITA TARIFÁRIA
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez/ 2001 - sem Desapropriação

BASE - JUNHO/95

Categoria do Veículo	Período do Ano	Valor Anual de Faturamento Previsto (R\$x1000,00)													
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1	13/jan-31/jul	8.416,69	8.746,63	9.077,25	9.406,75	10.240,82	10.584,91	10.925,74	11.262,26	11.593,37	11.920,30	12.239,77	12.551,88	12.856,89	13.153,88
	01/ago-12/jan	7.379,65	7.668,94	7.958,82	8.247,73	8.979,03	9.280,72	9.579,56	9.874,61	10.164,92	10.451,57	10.731,68	11.005,33	11.272,77	11.533,17
2	13/jan-31/jul	1.267,06	1.290,37	1.313,60	1.336,85	1.404,34	1.428,21	1.452,07	1.475,88	1.499,49	1.522,89	1.546,34	1.569,38	1.592,45	1.615,54
	01/ago-12/jan	1.110,94	1.131,38	1.151,75	1.172,13	1.231,31	1.252,24	1.273,15	1.294,03	1.314,74	1.335,25	1.355,81	1.376,01	1.396,24	1.416,48
3	13/jan-31/jul	130,04	135,14	140,25	145,34	158,23	163,54	168,81	174,01	179,13	184,18	189,11	193,93	198,65	203,24
	01/ago-12/jan	114,02	118,49	122,97	127,43	138,73	143,39	148,01	152,57	157,05	161,48	165,81	170,04	174,17	178,19
4	13/jan-31/jul	923,85	944,18	964,48	984,83	1.057,73	1.079,09	1.100,46	1.121,81	1.142,79	1.163,70	1.184,64	1.205,14	1.225,63	1.246,10
	01/ago-12/jan	810,02	827,84	845,64	863,49	927,40	946,13	964,87	983,59	1.001,98	1.020,32	1.038,68	1.056,65	1.074,62	1.092,56
5	13/jan-31/jul	173,39	180,19	187,00	193,79	210,97	218,06	225,08	232,01	238,83	245,57	252,15	258,58	264,86	270,98
	01/ago-12/jan	152,03	157,99	163,96	169,91	184,97	191,19	197,35	203,43	209,41	215,31	221,08	226,72	232,23	237,59
6	13/jan-31/jul	45,07	46,06	47,05	48,04	51,60	52,64	53,69	54,73	55,75	56,77	57,79	58,79	59,79	60,79
	01/ago-12/jan	39,52	40,38	41,25	42,13	45,25	46,16	47,07	47,98	48,88	49,78	50,67	51,55	52,42	53,30
7	13/jan-31/jul	879,32	898,67	917,99	937,36	1.006,74	1.027,08	1.047,42	1.067,73	1.087,71	1.107,61	1.127,55	1.147,05	1.166,55	1.186,03
	01/ago-12/jan	770,98	787,94	804,88	821,87	882,70	900,53	918,37	936,18	953,69	971,14	988,62	1.005,72	1.022,62	1.039,90
8	13/jan-31/jul	33,18	33,91	34,63	35,37	37,98	38,75	39,51	40,28	41,03	41,79	42,54	43,27	44,00	44,75
	01/ago-12/jan	29,09	29,73	30,36	31,01	33,30	33,98	34,65	35,31	35,98	36,64	37,30	37,94	38,59	39,23
9	13/jan-31/jul	40,69	42,28	43,88	45,47	49,51	51,17	52,82	54,45	56,04	57,63	59,17	60,68	62,15	63,59
	01/ago-12/jan	35,68	37,07	38,47	39,87	43,41	44,87	46,31	47,74	49,14	50,53	51,88	53,20	54,50	55,75
SUB - TOTAL		22.351,23	23.117,19	23.884,25	24.649,38	26.684,01	27.482,67	28.274,94	29.058,58	29.829,93	30.592,44	31.340,59	32.071,89	32.789,32	33.491,08

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 06 - DEMONSTRATIVO DOS VALORES DOS INVESTIMENTOS
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V.Presente =

19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Investimento Anual (R\$.x1000,00)											
	Total Anos 1 à 25	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
01- Projetos executivos para implantação de todo o SISTEMA Recuperação, recapeamento e sinalização das 2 faixas atuais da RJ-124	V. Presente 1.604,81	2.978,17	1.812,64									
02- Recuperação, recapeamento e sinalização dos últimos 4 Km da RJ-106	2.251,31	2.876,87	1.798,08	1.078,79								
03- Recuperação, recapeamento e sinalização dos últimos 4 Km da RJ-106	224,39	322,31	322,31									
04- Implantação de todo o complexo da praça de pedágio	3.585,65	4.297,40	4.297,40									
05- Ampliação da RJ-124 compreendendo a duplicação do número de pistas	17.531,52	23.302,72	9.469,00	13.833,72								
06- Implantação da paralela a RJ-106, trecho Araruama-São Pedro da Aldeia	24.975,69	35.134,77	3.729,80	31.404,97								
07- Estimativa dos valores previstos para desapropriação (1. etapa)												
08- Estimativa dos valores previstos para remanej. dos serv. públicos (1. etapa)	114,79	150,00	75,00	75,00								
09- Obras da 2. etapa (inclusive projetos e desapropriações)												
10- Equipamentos e veículos da administração	544,71	2.219,94	345,25		143,75	37,50	181,25	37,50	143,75	148,19		
11- Sistema de atendimento ao usuário	1.192,24	3.526,60	610,68	474,50	17,50	31,38	48,88	65,96	333,76	31,38		
12- Sistema de comunicação	543,70	1.117,02	266,63	411,88								
13- Sistema de arrecadação	1.289,82	4.279,16	1.258,46								1.510,35	
14- Sistema de pesagem												
15- Sistema de monitoração e controle de tráfego	58,68	134,42	24,23	49,23								
TOTAL	53.917,32	80.339,38	23.687,17	47.650,40	161,25	68,88	230,13	65,96	86,38	477,51	1.689,92	

Processo n.º E-0410-9-004/2001
 Data 04/09/07
 Fls.: 28

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 06 - DEMONSTRATIVO DOS VALORES DOS INVESTIMENTOS
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE: JUNHO/96

Taxa Desconto p/V Presente =

Item	Investimento Anual (R\$ x 1000,00)													
	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
01- Projetos executivos para implantação de todo o SISTEMA			1.155,53											
02- Recuperação, recapeamento e sinalização das 2 faixas atuais da RJ-124														
03- Recuperação, recapeamento e sinalização dos últimos 4 Km da RJ-106														
04- Implantação de todo o complexo da praça de pedágio														
05- Ampliação da RJ-124 compreendendo a duplicação do número de pistas														
06- Implantação da paralela a RJ-106, trecho Araruama-São Pedro da Aldeia														
07- Estimativa dos valores previstos para desapropriação (1. etapa)														
08- Estimativa dos valores previstos para remanejamento dos serviços públicos (1. etapa)														
09- Obras da 2. etapa (inclusive projetos e desapropriações)														
10- Equipamentos e veículos da administração	121,25	45,88	63,31	37,50	143,75	37,50	181,25		148,19	143,75	37,50			181,25
11- Sistema de atendimento ao usuário	123,75		163,53	426,84	17,50	97,34	17,50	299,19	155,13	83,46	31,38	83,46	48,85	
12- Sistema de comunicação			417,88	20,03										
13- Sistema de arrecadação									1510,35					
14- Sistema de pesagem														
15- Sistema de monitoração e controle de tráfego				49,23										
TOTAL	123,75	230,13	1.611,98	534,20	161,25	134,84	17,50	480,43	1.813,67	227,21	68,59	83,46	230,13	

Data 04 / 09 / 2001 Fls.: 29
Aug

RODOVIA DOS LAGOS

QUADRO 09 - DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS OPERACIONAIS - GERAL
 Redução do Valor da TBPIA=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V.Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Função	Custos Operacionais (R\$x1.000)													
		Total Anos 1 à 25 V. Presente	V. Corrente	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	
1	Pessoal	9.950,83	55.585,90	904,27	1.808,54	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83	2.298,83
1.1	Csts Previstos na Proposta Original	8.768,25	49.240,64	774,77	1.549,55	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84	2.039,84
1.2	Custo Adicional da Equipe Médica	1.303,81	6.995,73	142,77	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54	285,54
1.3	Custo Reduzido Eliminação Balança	(121,23)	(650,47)	(13,27)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)	(26,55)
2	Manut. de Veiculos / Combustível	490,17	2.817,86	37,81	75,61	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58	117,58
2.1	Csts Previstos na Proposta Original	336,60	1.993,82	20,99	41,98	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95	83,95
2.2	Custo Adicional da Ambulância UTI	153,58	824,04	16,82	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63	33,63
3	Locação de Veiculos	391,12	2.182,05	21,02	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04	90,04
3.1	Csts Previstos na Proposta Original	199,15	1.152,00		48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00
3.2	Custo Adicional da Ambulância UTI	191,97	1.030,05	21,02	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04	42,04
4	Materiais	295,24	1.111,60	146,50	51,00	41,60	37,60	41,60	37,60	41,60	37,60	41,60	37,60	41,60	41,60
	TOTAL	11.127,36	61.697,40	1.109,60	2.025,20	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 10 - DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS DE ADMINISTRAÇÃO
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Taxa Desconto p/ V.Presente = 19,85 % a. a.

Item	Função	Total Anos 1 à 25												
		V. Presente	V. Corrente	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
1	Pessoal	6.891,71	33.491,07	1.728,15	1.728,15	1.728,15	1.031,70	1.041,70	1.043,70	1.045,70	1.048,70	1.065,70	1.220,70	1.209,70
2	Material	744,01	3.732,50	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30
3	Aluguel	15,02	18,00	18,00										
4	Uniforme	205,56	1.031,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25
5	Energia / Telefone / Água	256,99	1.289,25	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57
6	Manutenção de Veículos L	376,74	1.890,00	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60
7	Consultorias	4.100,38	10.424,45	1.200,51	750,75	917,34	951,69	908,85	897,96	948,18	984,06	1.020,42	1.057,19	52,50
8	Serviços de Terceiros	2.371,66	11.639,70	506,22	481,22	481,22	481,22	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42
9	Comunicação Social	813,91	2.482,50	412,50	165,00	165,00	165,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
10	Mudança	10,99	29,70	9,90					4,95					
	TOTAL	15.786,95	66.028,42	4.193,00	3.442,84	3.609,43	2.947,33	2.804,69	2.800,75	2.848,02	2.886,90	2.940,26	3.132,03	2.121,29

4,95
 40400
 PUC

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 10 - DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS DE ADMINISTRAÇÃO
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º / dez / 2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V. Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Função	Custos de Administração (R\$ x 1.000)													
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1	Pessoal	1.260,70	1.255,70	1.483,81	1.322,81	1.207,70	1.398,70	1.408,70	1.404,70	1.431,70	1.432,70	1.474,70	1.504,70	1.518,70	1.493,70
2	Materiais	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30	149,30
3	Aluguel														
4	Uniforme	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25	41,25
5	Energia / Telefone / Água	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57	51,57
6	Manutenção de Veículos L	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60	75,60
7	Consultorias	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50	52,50
8	Serviços de Terceiros	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42	461,42
9	Comunicação Social	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
10	Mudança					4,95					4,95				
TOTAL		2.167,34	2.162,34	2.390,45	2.229,45	2.119,29	2.305,34	2.315,34	2.311,34	2.338,34	2.344,29	2.381,34	2.411,34	2.425,34	2.400,34

04 / 09 / 2001

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 11 - DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO
 Redução do Valor da TBPIA=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V.Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Custo de Conservação e Manutenção (R\$ x 1000,00)													
	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
Conservação do pavimento (pistas, refúgios, acessos, interseções e acostamentos)	139,07	4.005,04	159,87	404,09	139,07	865,41	1.451,55	2.895,33	139,07	1.938,87	139,07	139,07	413,69	5.038,20
Conservação de obras de arte especiais	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48
Conservação dos dispositivos de drenagem	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78
Conservação de trevos, acessos, interseções e áreas indefinidas	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20
Conservação dos dispositivos de segurança do tráfego : pinturas, placas, pórticos, taxões, defensas, ...	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48
Conservação predial	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90
Manutenção dos sistemas de comunicações / informações : call-box, rádios, painéis c/ mensagens, ...	118,70	118,70	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23	134,23
Manutenção do sistema de pesagem de cargas														
Custos previstos na proposta original	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
Redução de custo devido a eliminação do sistema de pesagem	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)
Manutenção do sistema de arrecadação	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40
Manutenção dos sistemas de monitoração / controle de pesagem	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94
Manutenção dos dispositivos para reclamações dos usuários	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07
Desobstrução da pista	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Extinção de incêndio	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
Apreensão de animais	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
Sinalização de emergência	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Serviços diversos p/ tráfego	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
TOTAL	2.353,27	6.219,24	2.389,60	2.633,82	2.369,80	3.095,14	3.681,28	6.125,06	2.368,80	4.168,60	2.368,80	2.368,80	2.643,42	7.267,93

34

Folha 08

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 11 - DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Taxa Desconto p/V Presente = 19,85 % a.a

Item	Custo de Conservação e Manutenção (R\$ x 1000,00)											
	Total Anos 1 à 25	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
Conservação do pavimento (pistas, refúgios, acessos, interseções e acostamentos)	V. Presente	V. Corrente	47,61	47,61	139,07	139,07	139,07	2.102,05	139,07	1.714,36	139,07	1.792,52
01- Conservação de obras de arte especiais	10,09	59,04	1,00	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48
02- Conservação dos dispositivos de drenagem	739,85	4.789,78	16,92	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78	206,78
03- Conservação de trevos, acessos, interseções e áreas lindéias	1.136,95	6.222,36	164,88	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20	256,20
04- Conservação dos dispositivos de segurança do tráfego : pinturas, placas, pórticos, faixões, defensas, ...	4.091,58	24.786,56	301,26	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48	1.051,48
05- Conservação predial	2.441,32	12.247,50	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90	489,90
06- Manutenção dos sistemas de comunicações / informações : call-box, rádios, painéis e mensagens, ...	499,06	3.035,16	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70	118,70
07- Manutenção do sistema de pesagem de cargas	49,79	288,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
08a- Custos previstos na proposta original	(49,79)	(288,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)	(12,00)
08b- Redução de custo devido à eliminação do sistema de pesagem	250,59	1.449,60	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40	60,40
09- Manutenção do sistema de arrecadação	16,35	94,56	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94	3,94
10- Manutenção dos sistemas de monitoração / controle de para reclamações dos usuários	12,74	73,68	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07
11- Desobstrução da pista	17,26	115,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
12- Extinção de incêndio	25,90	172,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
13- Apreensão de animais	5,04	30,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
14- Sinalização de emergência	8,63	57,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
15- Serviços diversos p/ tráfego	17,26	115,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
TOTAL	11.568,05	77.854,21	1.021,67	2.353,27	2.353,27	2.353,27	4.316,25	2.353,27	2.353,27	3.928,66	2.353,27	4.008,72

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 12 - VALOR DA OUTORGA A SER PAGO AO PODER CONCEDENTE
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V.Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Custo de Outorga ao Poder Concedente (R\$x1000,00)												
	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
Parcela de Pagamento	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Valor das Parcelas	196,61	288,08	422,09	618,45	906,15	1.327,69	1.945,34	2.850,31	4.176,28	6.119,09	8.965,69	13.136,55	19.247,67
Valor Acumulado	1.196,61	1.484,69	1.906,78	2.525,23	3.431,38	4.759,07	6.704,41	9.554,72	13.731,00	19.850,09	28.815,78	41.952,33	61.200,00

Serviço Público Estadual

Processo n.º E. 01/09.424 / 2001

Data 04 / 09 / 01 Fls.: 36

Assinatura AUG

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 12 - VALOR DA OUTORGA A SER PAGO AO PODER CONCEDENTE
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/V.Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Custo de Outorga ao Poder Concedente (R\$ x 1000,00)													
	Total Anos 1 à 25		Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	Ano 12
	Valor Presente	Valor Corrente												
Parcela de Pagamento					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Valor das Parcelas	1.353,10	61.200,00		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Valor Acumulado			100,00		200,00	300,00	400,00	500,00	600,00	700,00	800,00	900,00	1.000,00	

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 13 - TOTAL DE INVESTIMENTO, OPERAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CONSERVAÇÃO
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/ V. Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Função	Valores em R\$ x 1.000,00												
		Total Anos 1 à 25		Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
		V. Presente	V. Corrente											
1	Total do Investimento da Concessionária	53.917,32	80.339,38	23.687,17	47.650,40	286,85	161,25	68,88	17,50	230,13	65,96	86,38	477,51	1.689,92
2	Total do Custo Operacional	11.127,36	61.697,40	1.109,60	2.025,20	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06
3	Total do Custo de Administração	15.786,95	66.028,42	4.193,00	3.442,84	3.609,43	2.947,33	2.804,69	2.800,75	2.848,02	2.886,90	2.940,26	3.132,03	2.121,29
4	Total do Custo de Conservação e Manutenção	11.568,05	77.654,21	1.021,57	1.207,68	2.354,52	2.353,27	2.353,27	2.353,27	4.316,25	2.353,27	3.928,56	2.353,27	4.006,72
	SUB-TOTAL (2+3+4)	38.482,36	205.380,03	6.324,17	6.675,72	8.512,01	7.844,66	7.706,02	7.698,08	9.712,33	7.784,23	9.416,88	8.029,36	8.676,07
	TOTAL (1+2+3+4)	92.399,68	285.719,42	30.011,34	54.326,12	8.798,86	8.005,91	7.774,90	7.715,58	9.942,46	7.850,19	9.503,26	8.506,87	10.365,99

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 13 - TOTAL DE INVESTIMENTO, OPERAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CONSERVAÇÃO
 Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez / 2001 - sem Desapropriação

Taxa Desconto p/V Presente = 19,85 % a. a.

BASE : JUNHO/96

Item	Função	Valores em R\$ x 1.000,00													
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1	Total do Investimento da Concessionária	123,75	230,13	1.811,98	534,20	161,25	134,84	17,50	480,43	0,00	1.813,67	227,21	68,88	83,46	230,13
2	Total do Custo Operacional	2.544,06	2.549,36	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06	2.544,06	2.548,06
3	Total do Custo de Administração	2.167,34	2.162,34	2.390,45	2.229,45	2.119,29	2.305,34	2.315,34	2.311,34	2.338,34	2.344,29	2.381,34	2.411,34	2.425,34	2.400,34
4	Total do Custo de Conservação e Manutenção	2.353,27	6.219,24	2.389,60	2.633,82	2.368,80	3.095,14	3.681,28	5.125,06	2.368,80	4.168,60	2.368,80	2.368,80	2.643,42	7.267,93
	SUB-TOTAL (2+3+4)	7.064,67	10.930,94	7.324,11	7.411,33	7.032,15	7.948,54	8.540,68	9.984,46	7.251,20	9.060,95	7.294,20	7.328,20	7.612,82	12.216,33
	TOTAL (1+2+3+4)	7.188,42	11.161,07	9.136,09	7.945,53	7.193,40	8.083,38	8.558,18	10.464,89	7.251,20	10.874,62	7.521,41	7.397,08	7.696,28	12.446,46

Processo n.º = 04/079.424/2001

Fls.: 39

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 14 - DEPRECIÇÃO P/APURAÇÃO IMPOSTO DE RENDA - SEM FINANCIAMENTO
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Taxa Desconto p/V.Presente = 19,85 % a. a.

Item	Função	Valores em R\$x1.000,00													
		Total Anos 1 à 25		Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11	
		V. Presente	V. Corrente												
1	Depreciação das Obras Civis	17.518,39	108.970,14	0,00	256,84	5.983,50	5.983,50	5.983,50	4.930,18	4.930,18	4.930,18	4.930,18	4.930,18	4.813,51	2.054,40
2	Depreciação de Equipamentos e Sistemas	1.954,20	11.277,11	306,92	372,61	427,16	459,41	473,18	334,70	380,73	342,20	327,23	408,95	436,22	
	Total Anual da Depreciação	19.472,59	120.247,25	306,92	629,45	6.410,66	6.442,91	6.456,68	5.264,88	5.310,91	5.272,38	5.257,41	5.222,46	2.490,63	
3	Pagamento da Outorga	1.943,60	61.200,00			100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
4	Amortização do Pagamento da Outorga	12.199,11	61.200,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00
	Total Anual da Amortização	12.199,11	61.200,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00

AUG

RODOVIA DOS LAGOS

QUADRO 14 - DEPRECIÇÃO P/APURAÇÃO IMPOSTO DE RENDA - SEM FINANCIAMENTO
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Taxa Desconto p/ V. Presente = 19,85 % a. a.

Item	Função	Valores em R\$x1.000,00													
		Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25
1	Depreciação das Obras Cíveis	2.054,40	1.624,26	1.624,26	1.730,22	6.474,21	6.474,21	6.474,21	5.673,95	5.673,95	5.673,95	5.673,95	5.673,95	4.674,32	4.674,32
2	Depreciação de Equipamentos e Sistemas	414,94	444,95	461,53	401,81	420,29	422,51	379,98	443,36	412,89	581,27	611,11	630,56	576,21	806,34
	Total Anual da Depreciação	2.469,35	2.069,21	2.085,79	2.132,03	6.894,50	6.896,72	6.854,19	6.117,31	6.086,84	6.255,22	6.285,06	6.304,51	5.250,53	5.480,66
3	Pagamento da Outorga	100,00	196,61	288,08	422,09	618,45	906,15	1.327,69	1.945,34	2.850,31	4.176,28	6.119,09	8.965,69	#####	#####
4	Amortização do Pagamento da Outorga	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00
	Total Anual da Amortização	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00	2.448,00

AUG

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 17 - RESULTADOS - RECEITA, TRIBUTOS E CUSTOS
Redução do Valor da TBPIA=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação
Valores em R\$.1000 em moeda de junho de 1996

a Desconto p/V.Presente = 19,85% a. a.

Especificação	Valores em R\$x1.000,00											
	Total Anos 1 à 25	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10	Ano 11
V. Presente	V. Corrente											
1. Receita bruta	92.297,37	611.122,29	10.174,14	26.285,64	26.786,43	26.334,09	17.989,31	18.716,31	19.466,97	20.206,97	20.965,67	21.728,92
1.1 Receita de tarifa	91.740,64	607.250,01	10.069,70	26.134,74	26.649,68	26.192,70	17.872,93	18.595,18	19.331,02	20.076,12	20.829,88	21.588,14
1.2 Outras receitas	324,72	2.347,92	49,19	65,57	68,43	71,36	71,70	74,64	77,63	80,66	83,72	86,81
1.3 Receitas financeiras	232,01	1.524,36	25,25	65,34	68,31	70,03	44,68	46,49	48,33	50,19	52,07	53,97
2. Tributos da Receita e taxas	(6.579,92)	(52.870,05)	(419,80)	(848,44)	(1.687,80)	(2.435,68)	(1.654,67)	(1.708,28)	(1.775,89)	(1.844,34)	(1.913,60)	(1.983,26)
2.1 ISS	(2.942,26)	(27.688,92)			(576,70)	(1.313,20)	(897,23)	(933,49)	(970,43)	(1.007,84)	(1.045,68)	(1.083,75)
2.2 COFINS	(2.429,76)	(17.729,75)	(202,98)	(524,01)	(649,70)	(787,92)	(538,34)	(560,09)	(582,26)	(604,70)	(627,41)	(650,25)
2.3 PIS	(598,43)	(3.962,41)	(65,97)	(170,30)	(173,67)	(170,72)	(116,64)	(121,35)	(126,16)	(131,02)	(135,94)	(140,89)
2.3 Taxa ASEP	(434,89)	(3.015,71)	(39,90)	(131,00)	(133,59)	(131,32)	(89,72)	(93,35)	(97,04)	(100,78)	(104,57)	(108,37)
2.4 CPMF	(174,58)	(273,26)	(110,75)	(23,13)	(34,14)	(32,52)	(12,74)					
3. Custos dedutíveis do IR	(72.818,82)	(397.019,69)	(10.384,84)	(17.928,23)	(17.279,48)	(17.140,39)	(15.925,80)	(17.971,17)	(15.989,01)	(17.590,56)	(16.151,30)	(14.048,76)
3.1 C. Oper/Adm/Conserv.	(38.482,36)	(205.380,03)	(6.675,72)	(9.512,01)	(7.844,66)	(7.706,02)	(7.696,08)	(9.712,33)	(7.784,23)	(9.416,88)	(8.029,36)	(8.676,07)
3.2 Seguros/garantias	(2.664,56)	(10.192,41)	(631,67)	(557,56)	(543,92)	(529,69)	(514,84)	(499,93)	(484,40)	(468,26)	(451,48)	(434,06)
3.3 Depreciação	(19.472,59)	(120.247,25)	(629,45)	(6.410,66)	(6.442,91)	(6.456,68)	(5.264,88)	(5.310,91)	(5.272,38)	(5.257,41)	(5.222,46)	(2.490,63)
3.4 Amortização da outorga	(12.199,11)	(61.200,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)
4 Lucro líquido antes do IR	12.898,83	161.432,55	(630,31)	7.488,97	7.939,14	6.758,02	408,84	(963,14)	1.692,07	772,08	2.900,77	5.686,90
4.1 (1)-(2+3)	13.073,41	161.705,80	(519,55)	7.512,10	7.973,28	6.790,54	421,58	(963,14)	1.692,07	772,08	2.900,77	5.686,90
5. Imposto sobre o lucro	(5.328,77)	(50.509,63)		(2.071,70)	(2.401,84)	(2.040,95)	(100,92)		(198,73)	(211,91)	(862,35)	(1.716,72)
5.1 Imposto de renda	(114,16)	(792,00)		(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)		(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)
5.2 Adicional de IR	(3.904,33)	(37.344,88)		(1.527,66)	(1.777,76)	(1.504,36)	(34,64)		(108,73)	(118,72)	(611,48)	(1.258,73)
5.3 Contribuição social	(1.310,27)	(12.372,75)		(508,05)	(588,08)	(500,59)	(30,28)		(54,00)	(57,19)	(214,87)	(421,98)
6. Lucro líquido após IR	7.744,64	111.196,17	(619,65)	5.440,40	5.571,44	4.749,59	320,66	(963,14)	1.493,34	560,17	2.038,42	3.980,18

RODOVIA DOS LAGOS
QUADRO 17 - RESULTADOS - RECEITA, TRIBUTOS E CUSTOS
Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação
Valores em R\$.1000 em moeda de junho de 1996

a Desconto p/V.Presente = 19,85 % a. a.

Especificação	Valores em R\$.1000,00														
	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	
1. Receita bruta	22.497,02	23.268,01	24.040,11	24.810,26	28.858,21	27.862,12	28.469,58	29.248,38	30.024,80	30.792,31	31.545,37	32.281,47	33.003,61	33.709,97	
1.1 Receita de tarifa	22.351,23	23.117,19	23.884,25	24.649,38	26.684,01	27.482,67	28.274,94	29.068,58	29.829,93	30.592,44	31.340,59	32.071,89	32.789,32	33.491,08	
1.2 Outras receitas	89,91	93,03	96,15	99,26	107,49	110,74	113,96	117,15	120,29	123,39	126,43	129,40	132,31	135,16	
1.3 Receitas financeiras	55,88	57,79	59,71	61,62	66,71	68,71	70,69	72,65	74,57	76,48	78,35	80,18	81,97	83,73	
2. Tributos da Receita e taxas	(2.053,37)	(2.123,74)	(2.194,20)	(2.264,50)	(2.451,43)	(2.524,80)	(2.597,58)	(2.669,58)	(2.740,45)	(2.810,49)	(2.879,24)	(2.946,42)	(3.012,33)	(3.076,80)	
2.1 ISS	(1.122,06)	(1.160,51)	(1.199,02)	(1.237,43)	(1.339,58)	(1.379,67)	(1.419,44)	(1.458,79)	(1.497,51)	(1.535,79)	(1.573,35)	(1.610,06)	(1.646,08)	(1.681,31)	
2.2 COFINS	(673,23)	(696,31)	(719,41)	(742,46)	(803,75)	(827,80)	(851,67)	(875,27)	(898,51)	(921,47)	(944,01)	(966,04)	(987,65)	(1.008,79)	
2.3 PIS	(145,87)	(150,87)	(155,87)	(160,87)	(174,14)	(179,36)	(184,53)	(189,64)	(194,68)	(199,65)	(204,54)	(209,31)	(213,99)	(218,57)	
2.3 Taxa ASEP	(112,21)	(116,05)	(119,90)	(123,74)	(133,96)	(137,97)	(141,94)	(145,88)	(149,75)	(153,58)	(157,34)	(161,01)	(164,61)	(168,13)	
2.4 CPMF															
3. Custos dedutíveis do IR	(12.398,02)	(15.846,46)	(12.339,92)	(12.453,38)	(16.711,96)	(17.608,22)	(18.134,79)	(18.817,99)	(16.029,99)	(18.008,02)	(16.271,11)	(16.324,56)	(15.655,20)	(20.388,84)	
3.1 C. Oper/Adm/Conserv.	(7.064,67)	(10.930,94)	(7.324,11)	(7.411,33)	(7.032,15)	(7.948,54)	(8.540,68)	(9.984,46)	(7.251,20)	(9.060,95)	(7.294,20)	(7.328,20)	(7.612,82)	(12.216,33)	
3.2 Seguros/garantias	(416,01)	(397,31)	(492,02)	(462,02)	(337,31)	(314,96)	(291,92)	(268,22)	(243,65)	(243,85)	(243,85)	(243,85)	(243,85)	(243,85)	
3.3 Depreciação	(2.469,35)	(2.069,21)	(2.085,79)	(2.132,03)	(6.894,50)	(6.895,72)	(6.854,19)	(6.117,31)	(6.086,84)	(6.255,22)	(6.285,06)	(6.304,51)	(5.250,53)	(5.480,66)	
3.4 Amortização da outorga	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	(2.448,00)	
4. Lucro líquido antes do IR	8.045,62	5.298,81	9.505,99	10.092,38	7.694,82	7.529,10	7.727,22	7.760,81	11.254,46	9.973,80	12.395,02	13.010,49	14.436,08	10.244,33	
4.1 (1)-(2+3)	8.045,62	5.298,81	9.505,99	10.092,38	7.694,82	7.529,10	7.727,22	7.760,81	11.254,46	9.973,80	12.395,02	13.010,49	14.436,08	10.244,33	
5. Imposto sobre o lucro	(2.434,38)	(1.595,08)	(2.880,61)	(3.059,78)	(2.327,20)	(2.276,56)	(2.337,10)	(2.347,36)	(3.414,86)	(3.023,55)	(3.763,37)	(3.951,43)	(4.387,02)	(3.106,21)	
5.1 Imposto de renda	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	(36,00)	
5.2 Adicional de IR	(1.802,41)	(1.166,58)	(2.140,46)	(2.276,20)	(1.721,21)	(1.682,85)	(1.728,71)	(1.736,48)	(2.545,20)	(2.248,75)	(2.809,22)	(2.951,69)	(3.281,68)	(2.311,37)	
5.3 Contribuição social	(595,97)	(392,50)	(704,15)	(747,58)	(569,99)	(557,71)	(572,39)	(574,88)	(833,66)	(738,80)	(918,15)	(963,74)	(1.069,34)	(758,84)	
6. Lucro líquido após IR	5.611,24	3.703,73	6.625,38	7.032,60	5.367,62	5.252,54	5.390,12	5.413,45	7.839,60	6.950,25	8.631,65	9.059,06	10.049,06	7.138,12	

RODOVIA DOS LAGOS
RESUMO DO FLUXO DE CAIXA DO PROJETO

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

BASE : JUNHO/96

Fluxo de Caixa do Projeto	Total da Rev. 4		Total desta Revisão 5		Difer. Rev. 5 - Rev. 4	
	V. Presente	V. Corrente	V. Presente	V. Corrente	V. Presente	V. Corrente
1. Entrada de Caixa						
1.1 Receita de Tarifa	121.239	950.131	91.741	607.250	(29.499)	(342.881)
1.2 Outras Receitas	325	2.348	325	2.348	0	0
1.3 Receitas Financeiras	303	2.375	232	1.524	(71)	(851)
1.4 Aporte P. Concedente			16.024	39.625	16.024	39.625
Total das Entradas	121.867	954.854	108.322	650.747	(13.545)	(304.106)
2. Saídas de caixa						
2.1 C. Operac./Administ./Conserv.	(38.482)	(205.380)	(38.482)	(205.380)	0	0
2.2 Pagamentos pela Outorga	(1.353)	(61.200)	(1.353)	(61.200)	0	0
2.3 Seguros e Garantias	(2.665)	(10.192)	(2.665)	(10.192)	0	0
2.4 Investimentos CONCESSIONÁRIA	(56.559)	(117.018)	(53.917)	(90.339)	2.642	36.679
2.5 Tributos da Receita e Outros	(9.248)	(83.822)	(6.580)	(52.670)	2.668	31.152
2.6 Impostos sobre lucros	(13.557)	(146.961)	(5.329)	(50.510)	8.228	96.452
Total das saídas	(121.864)	(624.574)	(108.326)	(460.292)	13.538	164.283
Fluxo de Caixa do Projeto	3	330.279	(4)	190.456	(8)	(139.824)

Fluxo de Caixa do Projeto	BASE : INDICADA		BASE : INDICADA		BASE : INDICADA	
	Valores da Rev. 4	Valores da Rev. 5	TBP	TBA	Difer. Rev. 5 - Rev. 4	TBA
TIR do Projeto	19,8512%				-0,0020%	
Tarifa Básica de Pedágio-base jun/96	3,2600	4,9769	2,4287	2,4287	(0,8313)	(2,5482)
- Fator de reajuste para jun / 97	1,070339					
- TBP reajustada para jun / 97	3,4893	5,3270	2,5995	2,5995	(0,8898)	(2,7275)
- Fator de reajuste p/ jun / 98	1,118557					
- TBP reajustada para jun / 98	3,6465	5,5670	2,7166	2,7166	(0,9299)	(2,8504)
- Fator de reajuste p/ ago / 99	1,238216					
- TBP reajustada para ago / 99	4,04	6,16	3,01	3,01	(1,03)	(3,16)
- Fator de reajuste p/ ago / 00	1,365607					
- TBP reajustada para ago / 00	4,40	6,72	3,32	3,32	(1,09)	(3,40)
- Fator de reajuste p/ ago / 01	1,441104					
- TBP reajustada para ago / 01	4,70	7,17	3,50	3,50	(1,20)	(3,67)

Serviço Público Estadual

Processo n.º E-041/079.424 / 2001

Data 04 / 09 / 2001 Fls.: 46

Elaborada *Jug*

**CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S.A.
QUADRO DE TARIFAS TEMPORÁRIAS REVISADAS E REAJUSTADAS
VALORES À PARTIR DE 01/12/01**

Taxa de Reajuste da TBP (ago01-jun96) = 44,1104% Mês-Base Atual: agosto / 01

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Tarifa em R\$ / Veículo por sentido									
					Tarifa Básica					Tarifa com Adicional				
					Anterior	Revisada	Reajustada	Arredondada	Anterior	Revisada	Reajustada	Arredondada		
1	Automóvel, Camionete e Furgão	2	Simplex	1	3,26	2,43	3,50	3,50	4,98	2,43	3,50	3,50	3,50	
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão Trator e Furgão	2	Dupla	2	6,52	4,86	7,00	7,00	9,95	4,86	7,00	7,00	7,00	
3	Automóvel com Semireboque e Camionete com Semireboque	3	Simplex	1,5	9,78	3,64	5,25	5,25	7,47	3,64	5,25	5,25	5,25	
4	Caminhão com Semireboque, Caminhão, Caminhão Trator, Caminhão Trator com Semireboque e Ônibus	3	Dupla	3	9,78	7,29	10,50	10,50	14,93	7,29	10,50	10,50	10,50	
5	Automóvel com Semireboque e Camionete com Reboque	4	Simplex	2	13,04	4,86	7,00	7,00	9,95	4,86	7,00	7,00	7,00	
6	Caminhão com Reboque e Caminhão com Semireboque	4	Dupla	4	13,04	9,71	14,00	14,00	19,91	9,71	14,00	14,00	14,00	
7	Caminhão com Reboque e Caminhão com Semireboque	5	Dupla	5	16,30	12,14	17,50	17,50	24,88	12,14	17,50	17,50	17,50	
8	Caminhão com Reboque e Caminhão com Semireboque	6	Dupla	6	19,56	14,57	21,00	21,00	29,86	14,57	21,00	21,00	21,00	
9	Motocicletas, Motonetas e Bicicletas à Motor	2	Simplex	0,5	1,63	1,21	1,75	1,75	2,49	1,21	1,75	1,75	1,75	

CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA DOS LAGOS S. A.
CONTRATO DE CONCESSÃO DER/RJ - 43/96
CÁLCULO DOS VALORES REAJUSTADOS DAS TARIFAS BÁSICAS DE PEDÁGIO

REAJUSTE POR ÍNDICES PROVISÓRIOS PARA AGOSTO DE 2001

Processo n.º E-001/079.424/2001

1) Índices de Obras Rodoviárias da FGV utilizados:

- I.T. = Índice de Terraplanagem, coluna 38
- I.P. = Índice de Pavimentação, coluna 37
- IOAE = Índice de Obra de Arte Especial, coluna 36
- I.C. = Índice de Consultoria, coluna 39

Fls.: 48

2) Índices projetados para jul/01 e ago/01 com base na variação média de ^{Jun}ago/2000 a jun/2001:

Índices da FGV:			Índices Projetados:		
IT	jun/96 = 121,069		IT	jul/01 = 176,029	==> 0,6012%
	ago/00 = 164,800			ago/01 = 177,087	==> 0,6010%
	jun/01 = 174,977	== 0,6010%			
		Variação Média			
IP	jun/96 = 124,337		IP	jul/01 = 191,478	==> 0,5910%
	ago/00 = 179,458			ago/01 = 192,610	==> 0,5912%
	jun/01 = 190,353	== 0,5911%			
		Variação Média			
IOAE	jun/96 = 134,709		IOAE	jul/01 = 180,206	==> 0,4634%
	ago/00 = 170,897			ago/01 = 181,077	==> 0,4833%
	jun/01 = 179,339	== 0,4833%			
		Variação Média			
IC	jun/96 = 148,192		IC	jul/01 = 209,814	==> 0,3333%
	ago/00 = 202,272			ago/01 = 210,513	==> 0,3332%
	jun/01 = 209,117	== 0,3334%			
		Variação Média			

3) Cálculo do fator de reajustamento de junho / 1996 para agosto / 2001:

F reaj.	=	0,15	x	IT (ago/01)	/	IT (jun/96)	+
	+	0,20	x	IP (ago/01)	/	IP (jun/96)	+
	+	0,15	x	IOAE (ago/01)	/	IOAE (jun/96)	+
	+	0,50	x	IC (ago/01)	/	IC (jun/96)	=
F reaj.	=	0,15	x	177,0870	/	121,069	+
	+	0,20	x	192,6100	/	124,337	+
	+	0,15	x	181,0770	/	134,709	+
	+	0,50	x	210,5130	/	148,192	=
F reaj.	=	0,15	x	1,462695	+	====>	F reaj. = 0,219400
	+	0,20	x	1,549096	+		+ 0,309800
	+	0,15	x	1,344209	+		+ 0,201600
	+	0,50	x	1,420542	=		+ 0,710300
						F reaj.	= 1,441100

4) Cálculo da Tarifa Básica de Pedágio reajustada para agosto / 2001:

TBP reaj.	=	F reaj.	x	TBP base	, sendo: TBP = Tarifa Básica de Meio de Semana
TBP reaj.	=	1,441100	x	3,260006	(Rev. 4 - Inclusão ISS e Aum COFINS em 16out2000)
TBP reaj.	=	4,6980	== Arredondado =	4,70	

5) Cálculo da Tarifa Básica com Adicional reajustada para agosto / 2001:

TBA reaj.	=	F reaj.	x	TBA base	, sendo: TBA = Tarifa Básica de Fim de Semana
TBA reaj.	=	1,441100	x	4,976942	(Rev. 4 - Inclusão ISS e Aum COFINS em 16out2000)
TBA reaj.	=	7,1723	== Arredondado =	7,20	

6) Variação dos valores das tarifas de ago / 2000 para ago / 2001:

TBP com Arredondamento			TBA com Arredondamento		
ago/01	ago/00	Variação	ago/01	ago/00	Variação
4,7000	4,3000	9,30%	7,20	6,60	9,09%

Notas: - Variação Média igual a raiz 10 da variação do índice no período agosto/2000 a junho/2001.
 - No reajuste de ago/2000 só foram consideradas os índices de reajuste até junho/2000

RODOVIA DOS LAGOS

ESTUDO DE REFORMULAÇÃO DO CONTRATO

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/dez/2001 - sem Desapropriação

TARIFAS BÁSICA / ESPECIAL	ALTERNATIVAS (em R\$ Ago/96)	
	APORTE COM DESAPROPRIAÇÃO	APORTE SEM DESAPROPRIAÇÃO
3,50 / 3,50	R\$ 67.762,64	R\$ 57.103,66
4,00 / 4,00	R\$ 54.133,24	R\$ 43.474,26
3,00 / 4,50	R\$ 61.558,08	R\$ 50.899,10

(moeda de ago/2001 em R\$x1.000)

TARIFAS BÁSICA / ESPECIAL	ALTERNATIVAS (em R\$ Jun/96)	
	APORTE COM DESAPROPRIAÇÃO	APORTE SEM DESAPROPRIAÇÃO
2,43 / 2,43	R\$ 47.021,47	R\$ 39.625,05
2,78 / 2,78	R\$ 37.563,84	R\$ 30.167,42
2,08 / 3,12	R\$ 42.716,04	R\$ 35.319,62

(moeda de jun/1996 em R\$x1.000)

RODOVIA DOS LAGOS

APORTE DE RECURSOS REFERENTE A INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA CRONOGRAMA ANUAL DE PAGAMENTO PARA A CONCESSIONÁRIA

Valores em R\$ x 1.000

HIPÓTESE	TOTAL	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3,50 / 3,50	57.103,66	5.299,22	15.903,37	4.650,78	4.965,01	5.309,76	5.688,20	4.535,97	3.202,99	3.382,76	3.580,74	584,58
4,00 / 4,00	43.474,26	4.034,41	12.107,58	3.540,74	3.779,97	4.042,44	4.330,55	3.453,33	2.438,51	2.575,37	2.726,09	445,05
3,00 / 4,50	50.899,10	4.723,44	14.175,40	4.145,46	4.425,54	4.732,83	5.070,15	4.043,11	2.854,97	3.015,21	3.191,67	521,06
DISTRIBUIÇÃO EM %	100,00%	9,28%	27,85%	8,14%	8,69%	9,30%	9,96%	7,94%	5,61%	5,92%	6,27%	1,02%

- COMENTÁRIOS:**
- Os aportes acima indicados (em R\$ de ago/01) correspondem a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro estabelecido pelo Contrato.
 - O aporte referente aos custos de Desapropriação e do Trevo de Iguaba, de R\$ 10.658.981,00 não foram considerados nos cálculos acima
 - O Cronograma Anual de Pagamento é um resumo dos pagamentos mensais a serem realizados de acordo com os contratos de financiamentos.

ENCARGOS DO CRONOGRAMA DE PAGAMENTO:

Os valores das parcelas anuais de pagamento dos aportes de recursos incluirão correções monetárias, custos financeiros e demais condições financeiras, que poderão ser iguais às previstas nos contratos de financiamento referentes a cada origem dos recursos, e abaixo indicadas, ou outras estabelecidas de comum acordo entre a Concessionária e o Poder Concedente:

ORIGEM DOS RECURSOS	CORREÇÃO MONETÁRIA	JUROS
EMPRESTIMO BID - A	Varição Cambial	Libor mais 4,50 % a.a.
EMPRESTIMO BID - B	Varição Cambial	Libor mais 4,25 % a.a.
EMPRESTIMO BNDES	URTJLP	TJLP mais 5,00 % a.a.
CAPITAL PRÓPRIO	IGP-M	12,00 % a.a.

Serviço Público Estadual

Processo n.º E-01/079.424 / 2007

Data 04/09/2007 Fls.: 50

RUG

RODOVIA DOS LAGOS

COMPARATIVO ENTRE ESTUDOS ANTERIOR X ATUAL

Redução do Valor da TBP/A=3,50 a partir de 1º/ dez / 2001 - sem Desapropriação

ASSUNTO	PREMISSAS PARA ALTERNATIVAS ESTUDO ANTERIOR		PREMISSAS PARA ALTERNATIVAS ESTUDO ATUAL		DIFERENÇA
VALOR APORTE	R\$ 83.861,28 (em R\$ Ago/00)	R\$ 88.490,15 (em R\$ Ago/01)	R\$ 57.103,66 (em R\$ de Ago/01)		(31.386,50)
DESAPROPRIAÇÃO	Considerado o valor total de aporte		Não considerado no valor de aporte		(10.650,99)
PGTO APORTE	Pagamentos a partir de Jan/2001 - Ano 6		Pagamentos a partir de Set/2001 - Ano 6		
TARIF. A RELEVANCIA	R\$ 3,00 (AGO/2000)	R\$ 2,20 (JUN/1998)	R\$ 3,50 (AGO/2001)	R\$ 2,43 (JUN/1996)	(10.024,47)
MOEDA	Valores atuais expressos em R\$ ago/2000		Valores atuais expressos em R\$ ago/2001		
REFORMILAÇÃO	Considerado que as Tarifas serão reduzidas a partir de 13/jan/2001.		Considerado que as Tarifas serão reduzidas a partir de 07/ago/2001.		
CATEGORIA J E F	Considerada a Redução do Multiplicador a partir de 13/jan/2001.		Considerada a Redução do Multiplicador a partir de 01/dez/2001.		(10.006,34)
OBRA 2ª ETAPA	Não considerado		Não considerado		

OBSERVAÇÃO: ESTUDO ANTERIOR EM R\$ EX. INTER. ANTERIOR EM R\$ DE SETEMBRO DE 1998 E PROPOSTO DE 2001 EM R\$ DE 2001.

Serviço Público Estadual

Processo nº 5.241.829.124/1999

Fls.: 52

Anexo 3

**Estudo de Reformulação do Contrato de Concessão da Via Lagos,
realizado no ano 2.003**



Concessionária da Rodovia dos Lagos S/A Estudo de Alternativas para Reformulação do Contrato e Adição de Taxa Tarifária



Situação Atual

Tarifas de Pedágio:

<u>Moeda</u>	<u>Meio de Semana</u>	<u>Fim de Semana</u>
Jun/96	R\$ 3,26	R\$ 4,98
Ago/02	R\$ 5,20	R\$ 7,90
Ago/03	R\$ 6,10	R\$ 9,20

IRT projetada para Ago/03

Principais Alternativas Estudadas



Moeda : Ago/03

Alternativa	Descrição	Tarifas em P1		Aporte (R\$xMilhão)
		Básica	Especial	
A	Ampliação da Concessão até Cabo Frio com implantação de nova praça de pedágio no Km 103 da rodovia RJ-106 - Tarifa única em P2 de R\$ 2,00 e início da operação em Jan/05.	R\$ 5,94	R\$ 9,07 Redução em Jan/05	
B	Ampliação da Concessão até Cabo Frio com implantação de nova praça de pedágio no Km 106 da rodovia RJ-106 - Tarifa única em P2 de R\$ 2,00 e início da operação em Jan/05.	R\$ 5,43	R\$ 8,29 Redução em Jan/05	
C	Ampliação da Concessão incorporando o trecho da BR-101 de Niterói a Rio Bonito, com implantação de nova praça de pedágio no Km 310 desta rodovia - Tarifa única em P2 de R\$ 3,50 e início da operação em Jan/05.	R\$ 3,60	R\$ 5,50 Redução em Jan/05	
D	Aporte de valor referente a construção da rodovia Paralela à RJ-106 (VP)	R\$ 3,10	R\$ 4,74 Redução em Ago/03	R\$ 130,46
E	Aporte de valor referente a construção da rodovia Paralela à RJ-106 (VC) + Ampliação da Concessão até São Pedro com implantação de nova praça de pedágio no Km 106 da rodovia RJ-106	R\$ 4,34	R\$ 6,62 Redução em Ago/03	R\$ 65,26

IRT projetada para Ago/03

Alternativa Recomendada – 1ª. Etapa



Não reajuste das tarifas de pedágio em Ago/03

- Aporte mensal do Governo do Estado referente a diferença de receita não realizada função do congelamento das tarifas de pedágio - R\$ 713 mil (Ago/03)
- Período (máximo): de Ago/03 a Jul/04

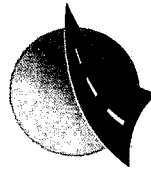
OBS: Neste período deverão ser implementas as ações que permitirão a redução definitiva das tarifas de pedágio.

➤ Tarifas de Pedágio em Ago/03:

Tarifa Básica em P1 – R\$ 9,20 → R\$ 7,90

Tarifa Especial em P1 – R\$ 6,10 → R\$ 5,20

Alternativa Recomendada – 2ª. Etapa



VIA LAGOS

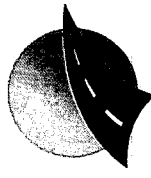
Redução das tarifas de pedágio função de ressarcimento do Governo do Estado à Concessionária dos custos referentes a construção da rodovia Paralela à RJ-106 (V.C.)

- Custo de implantação da rodovia Paralela à RJ-106: R\$ 65,3 milhões (Ago/03)
- Redução tarifária em P1 – Ago/03
- Consideramos alternativa de cobrança de tarifa diferenciada para os usuários de Araruama e Saquarema

Tarifas Reduzidas 
Ago/03

Tarifas	Condições de Cobrança	
	Atual	Diferenciada
Básica	R\$ 4,34	R\$ 4,93
Especial	R\$ 6,62	R\$ 7,52
Básica - Araruama		R\$ 2,50
Especial - Araruama		R\$ 4,00

Alternativa Recomendada – 3ª. Etapa



VIA LAGOS

Ampliação da Concessão até São Pedro d'Aldeia com implantação de nova Praça de Pedágio (P2) no Km 106 da rodovia RJ-106 e redução adicional das tarifas em P1

➤ Investimentos

Obras Rodoviárias – Governo Estadual
Implantação da Praça do Pedágio – Via Lagos
Equipamentos e Sistemas – Via Lagos

➤ Serviços Adicionais

Operação do Pedágio – Via Lagos
Operação do Tráfego (4 Km) – Via Lagos
Conservação e Manutenção (4 Km) – Via Lagos

➤ Prazos

Redução de tarifa em P1 – Jan/05
Investimentos em P2 – 2.004
Operação do novo trecho e P2 – Jan/05

Alternativa Recomendada – 3ª. Etapa

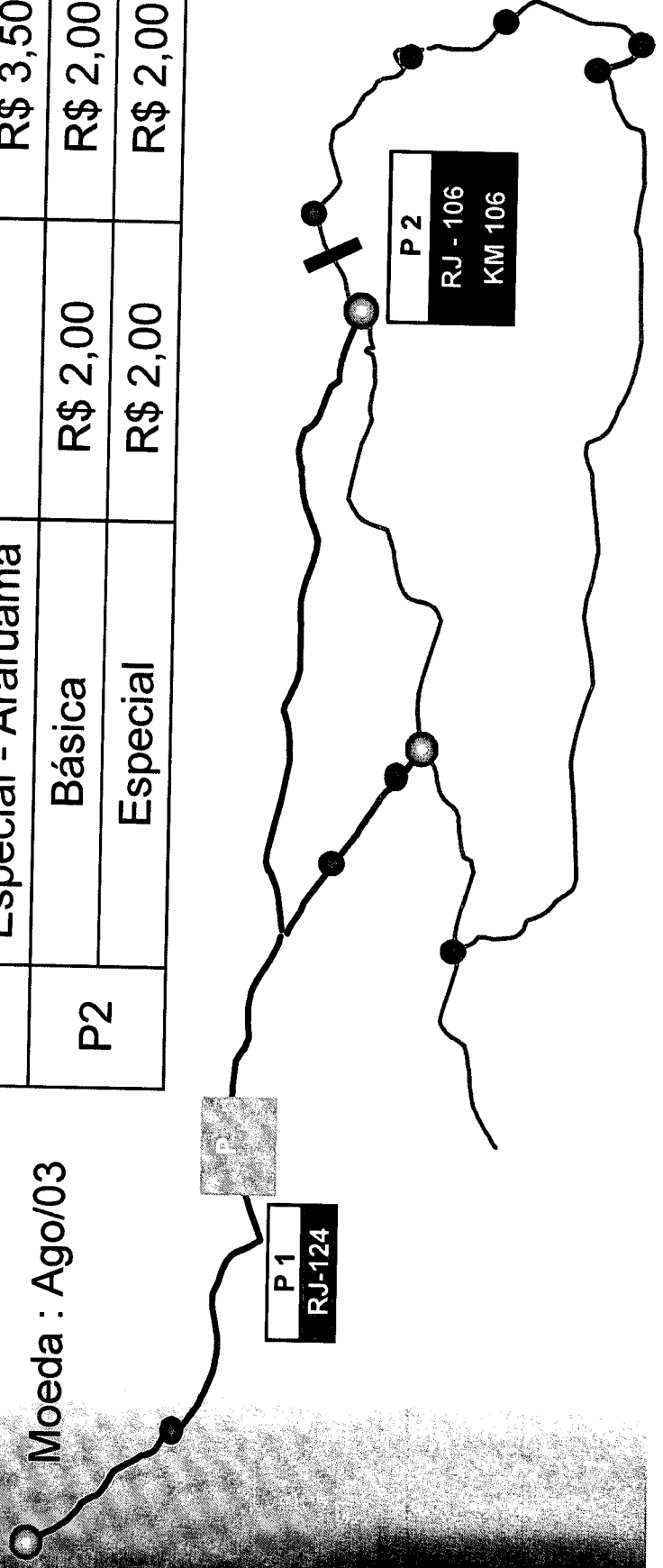


**Tarifas Reduzidas
em Jan/05**



Moeda : Ago/03

	Tarifas	Condições de Cobrança	
		Atual	Diferenciada
P1	Básica	R\$ 3,72	R\$ 3,98
	Especial	R\$ 5,68	R\$ 6,08
	Básica - Araruama		R\$ 2,30
	Especial - Araruama		R\$ 3,50
P2	Básica	R\$ 2,00	R\$ 2,00
	Especial	R\$ 2,00	R\$ 2,00



Anexo 4

Parecer do Prof. Dr. em Direito Carlos Ari Sundfeld

A CCR — Companhia de Concessões Rodoviárias honra-nos com a apresentação da seguinte

CONSULTA

A Consulente (CCR) é sociedade por ações que detém participação acionária em um rol de empresas concessionárias de serviços públicos rodoviários. Este rol envolve empresas contratadas por distintas esferas da federação (poderes concedentes). São elas: *i)* Ponte S.A., concessionária da ponte sobre a Baía de Guanabara, no Estado do Rio de Janeiro, com 13 Km de extensão, que interliga os Municípios do Rio de Janeiro e Niterói; *ii)* NovaDutra, concessionária da rodovia Presidente Dutra, com 407 Km de extensão, que interliga as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo; *iii)* ViaLagos, concessionária da Rodovia dos Lagos, com 86 Km de extensão, situada no pólo turístico da Região dos Lagos, no Estado do Rio de Janeiro; *iv)* RodoNorte, concessionária de rodovias no Estado do Paraná, que perfazem um total de 480,5 Km de extensão; *v)* AutoBan, concessionária do sistema rodoviário Anhanguera-Bandeirantes, com 317 Km de extensão, situado no Estado de São Paulo; *vi)* e ViaOeste, concessionária do sistema rodoviário Castello-Raposo, com 162 Km de extensão, também situado no Estado de São Paulo.

Conforme relato da Consulente, todas estas empresas tornaram-se concessionárias de serviços públicos rodoviários mediante a devida realização de processos de licitação pública. Tais contratos de concessão foram licitados entre os anos de 1994 e 1998, tendo prazos de 20 ou 25 anos.

Atualmente, tem-se verificado o interesse dos poderes concedentes na assunção de novos encargos pelas concessionárias vinculadas à CCR. Tais encargos seriam assumidos no bojo dos contratos de concessão que se encontram em vigor. As justificativas para essas medidas giram em torno, de um modo geral, da necessidade de se fazer frente ao persistente déficit de infra-estrutura rodoviária do país, da necessidade de economia de recursos financeiros pelo Poder Público (os quais teriam que ser despendidos na hipótese de os poderes concedentes pretenderem lançar mão de outras soluções jurídicas para o enfrentamento deste déficit), e da relação de confiança já construída entre os poderes concedentes e as concessionárias em operação.

Por certo, também interessa às concessionárias a assunção destes novos encargos, desde que mantidas as condições econômico-financeiras dos contratos em vigor e haja segurança jurídica quanto à viabilidade da medida.

A questão jurídica que se coloca, neste contexto, é a de se verificar, em tese, a licitude da medida que está sendo cogitada. Em outros termos, é preciso verificar se, em princípio, seria viável, juridicamente, a assunção de novos encargos por concessionárias de serviços públicos rodoviários. Ademais, supondo-se que seja viável tal assunção de encargos não pactuados originalmente, coloca-se a necessidade de se examinar se existirão limites a

tal assunção e, em caso positivo, quais serão estes limites. Finalmente, afigura-se relevante aferir quais seriam as possíveis formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos caso, efetivamente, neles viessem a ser incorporados novos encargos para as concessionárias.

Diante dessa situação, da legislação em vigor e, ainda, considerados a título exemplificativo alguns contratos celebrados entre os poderes concedentes e empresas concessionárias vinculadas à Consulente, apresentam-se os seguintes quesitos para exame e parecer jurídico:

- 1. Havendo consenso entre as partes (poder concedente e empresa concessionária de serviço público rodoviário), é possível aditar o contrato de concessão para o fim de atribuir à concessionária encargos não previstos originalmente?*
- 2. Em caso positivo, deve-se observar a regra do art. 65, §§ 1.º e 2.º da Lei 8.666/93, que limita os acréscimos ao contrato a no máximo 25% (vinte e cinco por cento) do seu valor original atualizado?*
- 3. Ainda em caso de resposta positiva à primeira questão, a concessionária pode ser compensada economicamente pelos novos investimentos assim assumidos, mediante a extensão do prazo do contrato de concessão, de modo a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro contratual?*

À consulta respondemos com base no parecer que segue, elaborado com a colaboração dos Drs. Jacintho Arruda Câmara, Rodrigo Pagani de

CARLOS ARI SUNDFELD

PROFESSOR DA FACULDADE DE DIREITO DA
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

Souza e Henrique Motta Pinto, bem como do acadêmico de direito
Guilherme Jardim Jurksaitis.

PARECER

INTRODUÇÃO

A consulta levanta uma série de questionamentos, todos relacionados a uma situação concreta: a necessidade de alteração de contratos de concessão firmados entre os poderes concedentes e as empresas concessionárias de serviços públicos rodoviários vinculadas à CCR.

A principal indagação levantada envolve o tema dos limites existentes na alteração dos contratos administrativos, em especial no de concessão. Quer-se saber se seria viável juridicamente a assunção de novas obrigações pelas concessionárias, que não tenham sido pactuadas originalmente como objeto dos respectivos contratos de concessão. A justificativa para tanto, de um modo geral, está na dificuldade concreta que os poderes concedentes teriam para realizar diretamente outras obras e serviços — que não os já pactuados — necessários ao suprimento do déficit de infra-estrutura rodoviária no país.

Ademais, em caso de viabilidade desta assunção, quer-se saber quais seriam os exatos limites a informá-la.

Finalmente, afigura-se necessário examinar as eventuais repercussões desta assunção de novos encargos sobre o inicial equilíbrio econômico-financeira dos contratos, bem como as possíveis formas para recompô-lo.

Essas três linhas de indagação serão examinadas, uma a uma, nos tópicos subseqüentes.

I – ASSUNÇÃO DE NOVOS ENCARGOS PELA CONCESSIONÁRIA

Possibilidade de alteração nas cláusulas regulamentares dos contratos de concessão.

A primeira questão a ser enfrentada envolve a possibilidade jurídica de se acrescentar novas obrigações às concessionárias de serviços públicos rodoviários.

A alteração das regras iniciais da concessão não constitui fenômeno raro. É algo que pode até ser considerado típico desse tipo de relação jurídica, fixada com riqueza de detalhes técnicos e econômicos, cuja pretensão é de regular a prestação de um dado serviço por longo período de tempo (no caso, os contratos prevêm inicialmente um prazo de 20 ou 25 anos de duração). É natural que, durante o longo período de vigência do contrato, ajustes sejam realizados. Fatores econômicos, sociais, tecnológicos, mudanças implementadas pelo próprio Poder Público, tudo isso pode fazer com que os termos originais do contrato mereçam posterior revisão. A possibilidade de alteração, portanto, não pode deixar de ser vista como uma contingência das relações oriundas de um contrato de concessão.¹

¹ Jorge Sarmiento GARCÍA narra a evolução do reconhecimento, na jurisprudência francesa, do poder de a Administração alterar o objeto dos contratos de concessão, em virtude das necessidades emergentes ao longo da sua execução. Veja-se: "Una de las más importantes atribuciones del concedente es

A possibilidade de alterações no contrato de concessão, inclusive as que importem a expansão nos serviços originariamente atribuídos à empresa concessionária, de tão previsível, chega a ser incorporada como cláusula necessária dos editais de licitação que tenham por objeto as concessões de serviço público. É o que determina a Lei Geral de Concessões (Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995), ao disciplinar o conteúdo dos editais de licitação envolvendo concessões. Confira-se:

Lei 8.987/95

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

la de exigir la adecuación del servicio a las nuevas necesidades y a los mejoramientos técnicos, introduciendo las modificaciones del caso en su organización y funcionamiento, estando el concesionario correlativamente obligado a aceptar tales modificaciones. En el derecho francés, antiguamente, la jurisprudencia aplicaba rigurosamente la convención y no reconocía al concedente la atribución que nos ocupa, salvo que estuviera prevista en el pliego de condiciones o en disposiciones normativas generales consideradas incorporadas al pliego para convertirse en disposiciones contractuales. Mas se evolucionó llegándose a considerar que esta atribución es, en principio, aplicable al contrato de concesión aun sin texto expreso que la consagre." *Concesion de Servicios Publicos*, Buenos Aires, Ediciones Ciudad Argentina, 1996, p. 92.

O jurista segue relatando, mais adiante, alguns exemplos históricos de necessidade de adaptação dos contratos de concessão, tendo em vista a modificação da realidade ao longo dos seus vários anos de execução: "Entre nosotros existen precedentes en el sentido en que el ente concedente puede, en cualquier momento, exigir al prestatario la mejora, ampliación y modificación del servicio en la medida en que lo imponga el interés general. Este principio derivaría de la necesidad de adaptar el contrato a las exigencias del bien común, satisfaciendo en la mejor forma posible las necesidades individuales de importancia colectiva, habida cuenta de que, generalmente, estos contratos se celebran por varios años, pudiendo en su transcurso cambiar la situación de hecho en forma tal que, de ejecutarse el servicio como se convino, no se satisfaría adecuadamente la necesidad colectiva. Estas modificaciones pueden incidir sobre diversos aspectos del contrato: 'a) sobre la duración del mismo (por ejemplo, en una concesión de servicio público, haciendo uso del rescate); b) sobre el volumen o cantidad de la prestación (así, ante la expansión de una ciudad el concesionario de una línea de transporte puede ser obligado a extender dicha línea a un radio mayor del previsto en la concesión); c) sobre las condiciones de ejecución del contrato (v. gr., sustituyendo una técnica por otra nueva, como ocurrió con los concesionarios de alumbrado a gas que, después de haberse comenzado a utilizar la electricidad en la industria, fueron constreñidos a adoptarla en reemplazo de aquel primitivo alumbrado a base de gas)". Obra citada, pp. 92-3. Os diversos aspectos do contrato passíveis de modificação, exemplificados por Jorge Sarmiento GARCÍA, são extraídos por ele da obra de Miguel S. MARIENHOFF, *Tratado de Derecho Administrativo*, Tomo III-A, 1970, p. 399.

VII – os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Além de referida expressamente na legislação (tanto no Brasil como alhures²), a possibilidade de ajustamento posterior da concessão tem sido prevista — como não poderia deixar de sê-lo — nos próprios contratos celebrados com concessionárias de serviços públicos rodoviários. Há diversos exemplos neste sentido, encontráveis em contratos firmados com as empresas concessionárias vinculadas à Consulente.

No caso da “Concessão da NovaDutra”³, os encargos da concessionária relativos à execução de obras e serviços estão consolidados no chamado “Programa de Exploração da Rodovia”, que é parte integrante do contrato.⁴ Admite-se, expressamente, a possibilidade de alteração deste

² Deveras, o poder de alteração do objeto da concessão de serviço público, reconhecido outrora como atribuição necessária da Administração concedente independentemente de previsão legal expressa, acabou reconhecido expressamente pela legislação — não só pela brasileira, como também pela portuguesa. É o que se constata a partir do relato do jurista português Pedro GONÇALVES: “Uma vez que o artigo 180.º, a, do CPA [Código de Procedimento Administrativo] o consagra como um poder extra-contratual, não se coloca (actualmente) no direito português a questão de saber se o poder de modificação é uma competência que deriva dos princípios gerais do direito administrativo ou se ele só existe nos casos em que esteja contratualmente prevista a possibilidade de modificação do contrato. Hoje, com base no poder que lhe é conferido pela referida norma do CPA, a Administração concedente pode ‘modificar unilateralmente o conteúdo das prestações’ do contrato de concessão de serviço público.” *A Concessão de Serviços Públicos*, Coimbra, Livraria Almedina, 1999, p. 256. Tal poder de modificação é relativamente amplo, conforme se depreende desta seqüência do relato de Pedro GONÇALVES: “O poder de modificação unilateral conferido à Administração concedente respeita, nos termos da lei, ao ‘conteúdo das prestações’, expressão que todavia não pode ser entendida em termos demasiado rigorosos, porque abrangem-se aí também as diversas condições ou termos convencionados para as prestações, de modificação muito mais freqüente, de resto, que o seu conteúdo. O poder de modificação pode respeitar, por exemplo, à modificação dos preços a praticar junto dos utentes pelo concessionário, à extensão geográfica de uma concessão, à alteração das técnicas usadas na gestão de um dado serviço.” *Obra citada*, pp. 257-58.

³ Faz-se alusão ao Contrato de Concessão celebrado entre a União, por intermédio do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, e a Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A., em 31 de outubro de 1995.

⁴ Nesse sentido, o item 246 do Contrato de Concessão da NovaDutra estabelece: “246. As obras e serviços a serem executados pela **CONCESSIONÁRIA** são os especificados no **PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA**, anexo a este **CONTRATO**.”

programa — seja para o fim de supressão de obras e serviços originalmente previstos, seja para o fim de acréscimo de novas obras e serviços. Esta possibilidade está prevista e disciplinada, fundamentalmente, nos itens 256 a 262 do contrato. Eis o exato teor dessas disposições:

Contrato de Concessão da Nova Dutra

Subseção III – Dos Acréscimos ou Supressões de Obras e Serviços

256. Eventuais acréscimos ou supressões de obras ou serviços devem ser objeto de ajustes específicos a serem formalizados entre o DNER e a CONCESSIONÁRIA.

257. Os acréscimos e as supressões de obras e serviços referidos nos itens anteriores e que tenham comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA implicarão na imediata revisão do valor da tarifa básica de pedágio, para mais ou para menos, conforme o caso.

258. Sem prejuízo das disposições desta Seção, o DNER, durante o período da concessão, com o objetivo de não pressionar os valores das tarifas e preservar o equilíbrio econômico e financeiro deste CONTRATO, poderá executar, total ou parcialmente, obras de ampliação da capacidade dos atuais acessos à RODOVIA.

259. Todavia, as obras mencionadas no item anterior também poderão ser objeto de negociação específica com a CONCESSIONÁRIA, para que a mesma assumia a construção total ou parcial ou, ainda, se for o caso, a manutenção e conservação, hipóteses nas quais serão revistos os valores das tarifas de pedágio, nas condições previstas neste CONTRATO.

260. Os projetos básicos de quaisquer obras ou serviços não previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA a serem executados pela CONCESSIONÁRIA, deverão ser submetidos previamente ao DNER, com suas justificativas e avaliação de impacto sobre as características do serviço adequado aos usuários.

261. Ressalvado o disposto nos itens 259 e 260, a CONCESSIONÁRIA ficará responsável pelo desenvolvimento e execução dos **projetos básicos e executivos pertinentes às obras novas**, observados os cronogramas e os encargos que forem ajustados com o DNER, conforme previsto na *Subseção seguinte*.

Subseção IV – Dos Cronogramas de Obras Novas

262. Os acréscimos ou supressões de obras ou serviços previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA, assim como execução de novas obras ou de novos serviços deverão ser objeto de ajuste específico entre as partes, mediante troca de correspondências.

Como se vê, a assunção de novos encargos pela concessionária é admitida, muito naturalmente, no referido contrato.⁵ Além das previsões expressas desta possibilidade nos seus itens 256, 257, 260, 261 e 262 (grifados), nota-se, a partir da leitura dos itens 258 e 259, que, ante a eventual necessidade futura de obras de ampliação da capacidade dos acessos à rodovia, o contrato já previu formas de se fazer frente a ela. Uma delas é a de que tal encargo de ampliação seja assumido diretamente pelo poder concedente (representado pelo DNER), nos termos do item 258, caso ele tenha condições de fazê-lo; todavia, caso isso não seja viável, já se antevê a possibilidade de que o novo encargo seja assumido pela própria concessionária.

Disposições muito assemelhadas às transcritas acima também se encontram da "Minuta do Contrato de Concessão da Ponte Rio-Niterói" (anexa ao edital que levaria à celebração do contrato)⁶, que tivemos a

⁵ Várias outras disposições do mesmo contrato fazem menção expressa a esta possibilidade; no item 62, por exemplo, faz-se referência à revisão tarifária na hipótese de modificação dos custos oriunda de "...obras e serviços que ... vierem a ser executados..." e, ainda, na "...hipótese de obras novas ou de supressão de obras e serviços previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA"; no item 64, b, faz-se alusão à hipótese em que "...houver acréscimo ou supressão de encargos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA..."; no item 178 faz-se referência à possibilidade de o DNER exigir que a concessionária, no curso do período da concessão, implemente medidas de proteção e recuperação do meio ambiente, "...inclusive por intermédio de novas obras e serviços não previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA..."; no item 206 faz-se remissão à possibilidade de alteração unilateral do contrato, pelo DNER, "...para modificar o PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA"; no item 208 faz-se referência ao dever do DNER de, em havendo alteração unilateral do contrato "...que aumente os encargos da CONCESSIONÁRIA..."; "...restabelecer, de imediato, o inicial equilíbrio econômico e financeiro".

oportunidade de examinar. Deveras, em lugar de prever um "Programa de Exploração da Rodovia", como o fez o Contrato de Concessão da NovaDutra, a Minuta de Contrato de Concessão da Ponte Rio-Niterói previu um "Programa de Exploração da Ponte".⁷ Ademais, nela também se admitiu, expressamente, a possibilidade de alteração deste programa, tanto para o fim de supressão de obras e serviços originalmente previstos quanto para o fim de acréscimo de novas obras e serviços. Tal possibilidade foi prevista nos seus itens 212 a 218 em termos praticamente idênticos àqueles já transcritos (que constam dos itens 256 a 262 do Contrato de Concessão da NovaDutra).

Não há dúvida, portanto, quanto ao cabimento de acréscimos aos encargos originalmente estipulados como objeto de um contrato de concessão. O que se pode questionar, em relação às concessões de serviço público em geral e, especificamente, em relação às concessões de serviços rodoviários, diz respeito à existência de alguma barreira jurídica que viesse a impedir a implementação do tipo de alteração pretendido, qual seja, a atribuição de novos encargos à concessionária, com a conseqüente repactuação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

⁶ Faz-se alusão à Minuta de Contrato constante do "Anexo I" ao "Edital de Propostas de Tarifa n.º 0107/93-00 (FASE III)", lançado no âmbito da "Concorrência para Concessão da Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio de Janeiro-Niterói)". O referido edital é acompanhado de dois outros documentos, lançados no âmbito do mesmo processo de licitação pública: o "Edital de Propostas Técnicas n.º 0107/93-00 (Fase II)" e o "Edital de Pré-Qualificação n.º 0107/93-00 (Fase I)", tendo este último sido emitido com a data de 2 de abril de 1993.

⁷ Nesse sentido, o item 202 da Minuta de Contrato de Concessão da Ponte Rio-Niterói estabelece: "202. As obras e serviços a serem executados pela CONCESSIONÁRIA são os especificados no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA PONTE, anexo a este CONTRATO."

**Vinculação do encargo a ser
atribuído à Concessionária com o
objeto original da concessão.**

Mesmo havendo consenso entre poder concedente e empresa concessionária no que diz respeito às alterações contratuais a realizar, bem como sobre o equilíbrio econômico-financeiro daí resultante, não se pode esquecer que existem limites à alteração desses contratos. O consenso entre as partes não pode extrapolar o conteúdo básico do objeto da licitação, sob pena de, a pretexto de alterar contrato antigo (licitado), formular-se contrato absolutamente novo (sem licitação). Vejamos como isso poderia ocorrer.

A alteração dos contratos, de comum acordo, não é absolutamente livre entre as partes que celebram contratos administrativos. Isso em virtude do dever de obediência à licitação. Deveras, se uma licitação é realizada com base num dado objeto, seria contrário a seus ditames alterá-lo por completo, no momento de sua execução. Assim, seria ilícito incluir, entre as obrigações assumidas pela concessionária em virtude de licitação, encargo novo *que se afigurasse desprovido de qualquer conexão com o objeto licitado*. É o que ocorreria, por exemplo, se o poder concedente transferisse à concessionária de serviço público rodoviário o dever de construir escolas ou postos de saúde ao longo da rodovia. Não importa se os recursos econômicos para arcar com as novas obrigações viessem do serviço rodoviário; a completa desvinculação entre o encargo a ser transferido e o objeto original da concessão macularia a validade da avença.

Também não podem ser objeto de inclusão na concessão original os *encargos que, tomados isoladamente, admitam exploração econômica*.

autônoma pelo sistema das concessões. A restrição, desta vez, é para evitar que o dever de licitar seja contornado pelo simples fato de já existir um contrato de concessão em vigor. Exemplifiquemos com uma hipótese de alteração que seria, em princípio, vedada. Não teria cabimento, pela razão em referência, a inclusão de novo trecho de rodovia numa concessão rodoviária já existente, se o novo trecho guardasse plena autonomia em relação ao anterior, constante do contrato original e, além disso, pudesse ser objeto de exploração autônoma, pelo sistema de concessão. Incluir novo trecho numa situação como essa seria violar o dever de licitar, previsto constitucionalmente, pois os novos encargos poderiam muito bem ser objeto de outro processo licitatório.

Em suma, a inclusão de novos encargos é viável, desde que observados, fundamentalmente, estes dois limites: *i)* os novos encargos devem guardar conexão com o objeto original do contrato; e *ii)* os novos encargos, tomados isoladamente, devem ser insuscetíveis de exploração autônoma pelo sistema das concessões.

Desde que observados esses limites fundamentais, poder-se-á afirmar, diante de um caso concreto, que, em princípio, a alteração contratual para acréscimo de encargos à concessionária estará perfeitamente enquadrada nos limites admitidos constitucional e legalmente para as modificações dos contratos de concessão.

De todo modo, tais limites respeitam às concessões de serviço público em geral, sendo necessário aferir o modo pelo qual eles incidem, particularmente, sobre as concessões de serviços públicos rodoviários. Em

outros termos, é necessário responder às seguintes perguntas: em se tratando de uma concessão rodoviária, como deve ser aplicada a exigência de que os novos encargos sejam conexos ao objeto da concessão existente? Ademais, como deve ser aplicada, numa concessão rodoviária, a exigência de que tais encargos sejam insuscetíveis de exploração isolada pelo sistema das concessões?

Relativamente à primeira indagação, é fundamental que a conexão manifeste-se tanto do ponto de vista da *natureza das obrigações* envolvidas, quanto do ponto de vista da *posição geográfica* em que serão levadas a efeito. Expliquemos.

As obrigações a serem adicionadas ao objeto original do contrato — tanto as relativas à execução de obras quanto as referentes à prestação de serviços, ou, até mesmo, à aquisição de bens — não podem ter natureza diversa daquilo que, ordinariamente, tem se entendido como atividades próprias do “serviço público rodoviário”.⁸ São exemplos, em princípio, a construção e manutenção de novos trechos rodoviários; a construção de anéis ou pontes para a interligação de rodovias; a construção de novos acessos a uma rodovia existente; a implementação de novas praças de pedágio; a implantação de serviços de socorro mecânico e de primeiros socorros a usuários acidentados; a construção de passarelas de pedestres em trechos urbanos pelos quais passa a rodovia; a construção de faixa de acostamento; entre outros. De outro lado, como exemplos de prestações cuja natureza se afiguraria, em princípio, totalmente desconexa da natureza daquelas

⁸ Por certo, a identificação do que ordinariamente tem sido entendido como atividade integrante do “serviço público rodoviário” pode levar em conta parâmetros variados, como a própria concessão que se pretende aditar ou outras concessões de rodovias existentes no país ou no exterior.

reputadas próprias do serviço público rodoviário, pode-se citar: a construção de parque aquático à margem de rodovia; a construção de *shopping center* também à margem da rodovia; a exploração de linha de transporte rodoviário de passageiros; entre outros.

Todos esses exemplos de atividades conexas ao serviço público rodoviário, de um lado, e dele desconectadas, de outro, ilustram, de um modo geral, o tipo de encargo que, em princípio, poderia ou não ser reputado como da mesma *natureza* que os encargos originalmente assumidos pela concessionária. Por óbvio, apenas uma análise das circunstâncias próprias de cada caso concreto, notadamente dos encargos efetivamente assumidos de início, permitirá, com segurança, a afirmação de que dado encargo que se pretende adicionar ao objeto original é da mesma natureza.

A razão da necessidade desta conexão já foi apontada em termos gerais, mas convém repisá-la: incluir obrigação de natureza totalmente diversa das originais, tomadas como objeto da licitação, seria o mesmo que formular contrato absolutamente novo (sem licitação); em outros termos, seria o mesmo que promover uma burla ao dever geral de licitar.

Para o esclarecimento da exigência de conexão *geográfica* entre os novos encargos e os originais, no âmbito das concessões rodoviárias, é oportuna, mais uma vez, a utilização de exemplos. Em caso de acréscimo da obrigação de construir novo trecho rodoviário, é fundamental, por exemplo, que este trecho esteja geograficamente interligado àqueles já previstos originalmente. Basta, para que fique configurada tal interligação ou conexão geográfica, que o novo trecho desemboque, diretamente, na rodovia que já é

objeto da concessão existente — sem qualquer intermediação por núcleos urbanos, ou, ainda, por rodovias ou outras espécies de vias não integrantes da concessão. O que não se pode admitir é o acréscimo de trecho rodoviário que não seja geograficamente interligado ao originalmente concedido.⁹

Quanto à segunda indagação suscitada acima, acerca do modo pelo qual deve ser aplicada a exigência de que as novas obrigações sejam insuscetíveis de exploração isolada pelo sistema das concessões, pode-se respondê-la com outro exemplo.

Suponha-se a construção de um grande anel rodoviário, que, contornando determinado núcleo urbano, sirva à interligação de dada rodovia concedida a uma outra, situada mais adiante, do outro lado deste núcleo. Se este grande anel rodoviário for passível de exploração isolada, por intermédio de uma concessão autônoma, será juridicamente inviável incluí-lo como obrigação adicional da concessionária num contrato já existente. É que o novo encargo poderia muito bem ser objeto de um processo licitatório específico, que o tivesse por objeto.

Poder-se-ia, em oposição à assertiva que viemos de fazer, sugerir que, ainda que determinada obra rodoviária não fosse passível de exploração de

⁹ Não se está afirmando, com isso, que seria inviável a previsão da exploração de diversas rodovias não interligadas geograficamente como objeto *original* de uma concessão de serviços rodoviários. Antes ao contrário: um tal modelo, no qual um conjunto de rodovias não interligadas fosse, a princípio, licitado pelo concedente, para outorga a uma só empresa concessionária, poderia ser admitido. É que, nesse caso, estaria respeitado o dever de licitar, já que todo o conjunto de rodovias seria objeto da disputa realizada de início. Aliás, sua justificativa econômica poderia estar calcada, por exemplo, na premissa de que haveria um sistema de subsídios cruzados entre as receitas auferidas em cada rodovia esparsa no território. Mas não é desse modelo que se está a cogitar na hipótese em comento; cuida-se, nesta hipótese — que se reputa proibida —, da tentativa de inclusão posterior, no objeto de uma concessão já existente, de trecho rodoviário geograficamente desconexo daquele que fora licitado. Esta inclusão, no curso da execução de um contrato de concessão e, portanto, completamente à margem de certame já realizado, é que deve ser tida como proibida.

forma isolada, por meio de uma concessão autônoma, ela teria que ser, necessariamente, licitada. Jamais a sua execução e exploração poderiam ser entregues, sem licitação, a um concessionário já existente. Pouco importaria a circunstância de esta obra estar, por sua natureza e posição geográfica, conectada a uma rodovia já concedida; afinal — dir-se-ia —, a regra legal e constitucional é a de que as obras, para serem cometidas a particulares, devem ser licitadas. Verificada a impossibilidade de obtenção da obra pelo sistema das concessões (o que, fosse possível, desoneraria o Estado do ônus de construí-la e mantê-la por algumas décadas), haveria que se partir para a realização, mediante licitação, de um contrato de obra, nos termos da Lei 8.666/93.

O problema desta suposição de que seria necessário um contrato de obra — obrigatoriamente precedido de licitação — está em que ela simplesmente ignora que, na prática, o Poder Público poderá não dispor os recursos orçamentários indispensáveis à adoção da medida, já que estes já estarão comprometidos com outras prioridades. No contrato de obra, o custeio de toda a sua execução é feito com recursos orçamentários. O particular que, vencedor de um certame, é contratado para a execução de obra, faz jus a um pagamento da Administração, que se vale de dotações orçamentárias específicas para efetuar-lo. O que fazer se inexisterem dotações orçamentárias para fazer frente à contratação da obra (como é de supor que seja a hipótese mais freqüente nas diversas esferas da federação)? Neste caso, a abertura de certame para a celebração de contrato de obra será simplesmente inviável.

Por essa razão, é necessário admitir que, desde que devidamente apresentadas as justificativas que fundamentam a sua decisão, a Administração Pública terá discricionariedade, sim, para optar, num caso concreto, pela não adoção da alternativa da celebração de contrato de obra. Sua opção pelo rechaço a tal alternativa poderá fundar-se, notadamente, na escassez ou completa ausência de recursos orçamentários disponíveis para este fim, já que, aqueles existentes, poderão estar totalmente comprometidos com outras prioridades do Estado. Quais outras alternativas, então, lhe restarão?

Se a obra for efetivamente necessária e faltarem recursos orçamentários, a Administração também não terá condições de, por conta própria (isto é, sem a contratação de terceiros), executá-la. Por óbvio, essa alternativa também não se fará plausível.

Inexistentes, portanto, as alternativas de execução direta e de celebração de contrato de obra com terceiro, restará, ainda, a possibilidade de uso do sistema da concessão. Colocar-se-á, então, o ponto que viemos ressaltando desde o início: se a obra for insuscetível de exploração de forma isolada, a única alternativa que a Administração terá para fazer frente à necessidade pública (verificada, obviamente, a conexão da nova obrigação com o objeto da concessão já existente) será inclui-la como obrigação adicional da concessionária, num contrato já em execução.

Nem se diga que a Administração Pública estaria obrigada a aguardar o término do contrato de concessão em vigor para, somente então, abrir licitação para nova concessão da rodovia, desta vez com a nova obra inclusa

no objeto. Ora, a Administração Pública não está jungida por uma espécie de “dever de inércia”, que, numa completa inversão de valores, obrigue a postergar providências com o só propósito de permitir, mais adiante, a realização de licitação. O dever de licitar — é sempre bom lembrar — é *meio*, e não fim, da atividade de administração cometida ao Poder Público. Se determinada necessidade de realização de obra ou prestação de serviço se apresenta durante a execução de contrato de concessão, cuja duração se estende por anos ou mesmo décadas, deve a Administração Pública, observado o princípio da eficiência (Constituição Federal, art. 37, *caput*), diligenciar para atendê-la desde logo, sob pena, inclusive, de o problema agravar-se até a chegada do termo final do contrato.

Vê-se, em face de todas as virtuais alternativas apontadas, que a Administração Pública, para atender à necessidade de promover melhorias rodoviárias de suma importância para a coletividade, dispõe, como única alternativa plausível — caso não tenha recursos financeiros disponíveis para este fim, ou, dito de modo mais exato, os recursos existentes estejam comprometidos com outras prioridades de Estado —, da possibilidade de incluir novas obrigações em contrato de concessão rodoviária já existente.

Em suma, não há obstáculo jurídico para que, mediante acordo entre as partes no tocante à redefinição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, novos encargos que sejam diretamente vinculados ao objeto original da avença e, ainda, que não sejam passíveis de constituir concessão autônoma, venham a ser assumidos por concessionária de serviços públicos rodoviários.

Inaplicabilidade, nas concessões, do limite, previsto pela Lei 8.666/93, de 25% do valor do contrato para alterações contratuais.

Uma outra questão a ser enfrentada diz respeito à aplicabilidade, ou não, sobre as alterações em comento, que recaem sobre obrigações previstas em contratos de concessão rodoviária, dos limites de valor previstos na legislação para os contratos administrativos comuns (Lei 8.666/93). A resposta — diga-se desde logo — é negativa.

Como se sabe, de acordo com a Lei 8.666/93, só poderão ser realizadas alterações em contratos administrativos comuns se não superarem o limite de 25% do valor original do contrato. A regra, todavia, é completamente incompatível com os contratos de concessão. Vejamos.

A previsão constante da Lei 8.666/93 autoriza as alterações contratuais (unilaterais ou consensuais) até o limite de 25% do valor original do contrato. Os contratos administrativos comuns, portanto, podem ser acrescidos em até 25% de seu valor sem que se caracterize qualquer ilegalidade. Trata-se, como já tivemos oportunidade de demonstrar em obra de caráter doutrinário, de verdadeira hipótese de dispensa de licitação, na qual a lei autoriza a contratação sem licitação, de novo objeto, desde que seja correspondente a uma parcela do valor de contrato anterior, que apresente objeto semelhante. Veja-se a explicação cunhada no campo teórico:

A economicidade também está na base de outra hipótese em que o estatuto, embora sem falar em dispensa, admite a contratação direta. O art. 65-§1º permite a alteração de contratos já celebrados para ampliar o

quantitativo das obras, serviços ou compras, até 25% do valor inicial do contrato (ou até 50% para contratos de reforma de edifício ou equipamento).

Como a alteração implica na inclusão de prestações não previstas no contrato e na licitação que o ensejou, trata-se em verdade de nova contratação, feita sem licitação específica. A justificativa está em que a dispensa é mais econômica para a Administração, seja por evitar os gastos com a realização do certame (publicação de editais, custos administrativos indiretos, etc.), seja por propiciar a contratação de empresa já envolvida com a execução do objeto em causa.¹⁰

A inadequação do dispositivo em tela aos contratos de concessão de serviço público, só por isso, já se mostra evidente. Isto porque, para esses contratos, a regra constitucional exige *sempre* a licitação (art. 175 da Constituição Federal), não tolerando situações de exceção criadas discricionariamente pelo legislador (hipóteses de dispensa). Assim, para concessões, não cabe ao Poder Concedente ampliar livremente o objeto inicial da concessão até o limite de 25% do valor inicial da outorga. Tal procedimento implicaria a outorga, sem licitação, da parcela correspondente ao aditivo, o que a Constituição não admite para as concessões.

A alteração das concessões é possível, mas com base noutros fundamentos (como a alteração das normas regulamentares da concessão ou preservação do equilíbrio econômico financeiro original) e condicionada por outros limites (ver tópico anterior), reportando-se à idéia de *inexigibilidade* de licitação, não à de dispensa. O artigo 65, §§ 1.º e 2.º da Lei 8.666/93 tanto não é aplicável para os contratos de concessão para autorizar o aumento do

¹⁰ *Licitação e contrato administrativo de acordo com as leis 8.666/93 e 8.884/94*, 2.ª ed., São Paulo, Malheiros, 1995, p. 59.

objeto até o limite pré-estabelecido, como também é impróprio para impedir alterações que, dentro das hipóteses cabíveis, venham a superar o valor de referência original do contrato, tido como limite.

Não fosse suficiente a razão acima exposta, mais dois outros argumentos serviriam para demonstrar a inaplicabilidade do referido limite previsto na Lei 8.666/93 aos contratos de concessão.

Um deles é o de que o limite imposto para os contratos em geral leva em consideração contratos que acarretam despesas orçamentárias à Administração contratante. Limita-se o valor do aditamento, como forma de também assegurar equilíbrio fiscal à Administração, que orçou valor determinado e compatível com o objeto original no momento de realizar a licitação. Não é o caso dos contratos de concessão tradicional (como os celebrados com as concessionárias vinculadas à CCR), nos quais a Administração contratante não compromete qualquer recurso orçamentário para remunerar a empresa concessionária. No caso do tipo de alteração em exame, portanto, com muito menos razão teria cabimento a aplicação do aludido limite, uma vez que sua principal consequência seria a de atribuir à concessionária despesas com as quais o poder concedente (Administração), sozinho, não teria condições de arcar, desonerando (e não onerando) o orçamento público.

Outra importante razão para se excluir a incidência da regra limitante prevista no art. 65, §§ 1.º e 2.º da Lei 8.666/93 sobre os contratos de concessão diz respeito à extrema dificuldade de se fixar o “valor do contrato” nas concessões.

É fácil identificar o valor dos contratos administrativos comuns. O valor do contrato, nesses casos, é o valor da remuneração a ser paga ao contratado. Este é o valor do contrato. Num contrato de fornecimento é o valor dos produtos. Num contrato de obra é o valor cobrado para a execução da obra; e assim por diante.

Não existe essa facilidade, porém, nos contratos de concessão de serviço público. Nas concessões não há um valor fixo definido como remuneração dos concessionários. Qual o valor desses contratos? É a previsão de remuneração advinda de tarifas? É a margem de lucro prevista para os concessionários? É o valor dos investimentos a realizar? Deve-se somar a todos esses fatores o valor dos bens transferidos ao concessionário? Não há uma resposta precisa a ser dada. Vale dizer, não há um valor certo a ser tomado como referência, como se tem nos contratos comuns. Tudo isso dificulta, ou melhor, inviabiliza por completo, a aplicação do citado limite, posto que, nas concessões, a limitação estaria baseada em incerta referência (o valor do contrato). Em suma, além de tudo o que já foi dito, faltaria também um valor de referência adequado, caso se quisesse aplicar a limitação prevista na Lei 8.666/93 aos contratos de concessão.

É incorreto imaginar que o princípio da licitação ficaria melhor protegido com a observância, quando do acréscimo de obrigações do concessionário, do limite máximo de 25% de algum valor de referência. Ora, como vimos anteriormente, nenhuma inclusão pode ser feita no objeto *se a parte a crescer for passível de exploração econômica em separado*. O fato de se haver licitado uma concessão rodoviária de 1.000 km não autoriza

incluir mais 250 km a pretexto de que eles caberiam no limite de 25% da Lei 8.666/93. Há que se verificar, sempre, se o novo trecho rodoviário é passível de exploração econômica isolada, mediante concessão, hipótese em que deverá ser aberta licitação pública para a sua outorga.

Está demonstrado, portanto, que não há obstáculo jurídico à realização do tipo de alteração cogitado nos contratos de concessão de serviços públicos rodoviários. Será legítima a assunção de novos encargos pelas concessionárias, desde que se realize o correspondente acerto no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. É sobre esta condição, aliás, que se desenvolverá a parte seguinte do presente estudo. Passaremos, então, à análise das alterações que se mostram necessárias — e juridicamente admissíveis — para dar fiel cumprimento ao dever de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

II – ALTERAÇÃO DO CONTRATO PARA MANUTENÇÃO DO SEU EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Não resta dúvida de que, havendo alteração no equilíbrio econômico-financeiro original do contrato de concessão, tem cabimento a alteração da avença de modo a recompor-se a equação afetada. Isto é, o direito assegura — seja através de normas de caráter constitucional e legal, seja através do próprio contrato — que exista um equilíbrio entre as obrigações assumidas originalmente pela empresa concessionária e os encargos que lhe forem atribuídos. Equilíbrio este que deve ser respeitado ao longo de toda a concessão.

A discussão em torno do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em análise é motivada pela necessidade de identificação dos mecanismos admitidos para se proceder à recomposição. A recomposição econômico-financeira dos contratos, frise-se, será medida inevitável, caso realmente se venha a implementar a assunção de novos encargos pelas concessionárias, conforme cogitado. Normalmente esta recomposição se dá por intermédio da revisão das tarifas. Este é o mecanismo ordinário, por assim dizer, para a retomada do equilíbrio econômico que venha a ser afetado. Analisaremos este ponto, inclusive verificando, exemplificativamente, o que dispõem os contratos celebrados pelas concessionárias vinculadas à Consulente a respeito do tema. Todavia, a consulta formulada questiona a possibilidade de aplicação de outros instrumentos, além da revisão tarifária, a serem empregados na recomposição das cláusulas econômicas do contrato. Verificaremos se, em tese, estes outros instrumentos apresentam viabilidade jurídica.

O mecanismo normal de reequilíbrio econômico-financeiro: a revisão das tarifas.

Quando se fala em desequilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão, a solução normalmente encaminhada é imediatamente uma: a de proceder-se a uma revisão tarifária, ou seja, propõe-se a alteração do valor das tarifas cobradas dos usuários. Essa é a medida usual, seja para desonerar a empresa concessionária, nas hipóteses em que a concessão estiver produzindo um desequilíbrio contra si, seja para lhe reduzir os ganhos, naqueles casos em que a execução do contrato estiver sendo injustamente vantajosa à prestadora do serviço.

De maneira sintética, pode-se dizer que a revisão das tarifas tem lugar na hipótese de algum evento que, comprovadamente, cause impacto no inicial equilíbrio econômico-financeiro da avença. Sua finalidade é restabelecer o equilíbrio rompido. Daí afirmar-se que o instituto da revisão tarifária nada mais é do que um instrumento para a garantia da intangibilidade do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Tal é o que se depreende da legislação de regência da matéria. Cumpre atentar, inclusive, para o fato de a garantia em referência, no Direito brasileiro, não ser peculiar aos contratos de concessão, mas própria dos contratos administrativos em geral. Ademais, trata-se de garantia cuja raiz é constitucional. Nesse sentido, confira-se o disposto no art. 37, XXI:

Constituição Federal

Art. 37. (...)

XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Como se vê, o dispositivo constitucional estabelece que as obrigações de pagamento, nos contratos administrativos, devem ser fixadas de maneira a que se mantenham as condições *efetivas* da proposta feita pelo particular na licitação. Isto significa que há uma correspondência, a ser mantida, entre tais obrigações de pagamento, de um lado, e as condições perante as quais a

proposta foi formulada, de outro. Alterando-se tais condições, haverá também de alterar-se a remuneração, em igual medida; caso contrário, não serão mantidas as condições efetivas da proposta.

Resta claro, portanto, que a garantia da intangibilidade da equação econômico-financeira do contrato administrativo foi consagrada constitucionalmente.

No plano legislativo, a garantia foi reafirmada. Como dito acima, ela é invocável não apenas com relação aos contratos de concessão de serviço público, mas com referência aos contratos administrativos em geral. A lei n.º 8.666/93 contém uma série de disposições a afirmá-la.¹¹ Igualmente, a lei n.º 8.987/95 a contempla expressamente. Cumpre atentar, dada a circunstância de o caso sob estudo envolver uma concessão, para o tratamento conferido à garantia por esse último diploma.

Logo se verifica que, nessa lei, a garantia da intangibilidade do equilíbrio econômico-financeiro do contrato é amparada por um instrumento fundamental. É o instrumento da revisão das tarifas. Vejam-se os dois principais dispositivos que versam sobre a matéria:

¹¹ A principal é a do seu art. 65, II, d, que estabelece: "Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos: II – por acordo das partes: d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual."

Lei 8.987/95

Capítulo IV – DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 9º. A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º. A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário.

§ 2º. Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º. Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º. Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Perceba-se, a partir da leitura do § 2.º do art. 9.º, que o instituto da revisão das tarifas é previsto, efetivamente, como um instrumento de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da avença. Nele se diz que mecanismos de revisão tarifária poderão ser previstos “a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro”. Sua finalidade é garantir esse equilíbrio.

Mas quais as hipóteses de cabimento da revisão? Resta evidente, a partir da leitura do § 4.º do art. 9.º, que ela deve ter lugar quando algum evento tiver afetado o inicial equilíbrio. De fato, diz o preceito legal que, “em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio...”, caberá ao poder concedente restabelecê-lo.

Remanesce, contudo, a pergunta: qualquer evento de impacto sobre o inicial equilíbrio dá ensejo à revisão? A resposta, aqui, deve ser matizada.

A legislação brasileira consagra três categorias de eventos capazes de afetar o inicial equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos. Uma primeira categoria de eventos congrega aqueles que se resumem, em essência, à edição de um ato estatal (produzido ou não à vista da relação contratual). A inspiração normativa, aqui, advém do conceito próprio do direito francês de “fato do príncipe”, no sentido de que o Estado pode produzir atos de maneira a causar impacto sobre o equilíbrio dos contratos. Esse fenômeno da produção de atos estatais, com tal efeito impactante, é referido como “fato do príncipe”. Uma segunda categoria de eventos, aludida pela legislação brasileira, é a daqueles que constituem fatos imprevisíveis. São os eventos supervenientes à celebração do contrato administrativo, que causam impacto sobre o seu inicial equilíbrio, mas que não podiam ser razoavelmente previstos antes do aperfeiçoamento da avença. A terceira categoria de eventos, referida na legislação, é a daqueles que produzem oscilação dos preços na economia. Leva-se em conta, aqui, que a proposta de um licitante, ou mesmo de alguém que contrata diretamente com a Administração (nas hipóteses em que isto é permitido), foi elaborada à vista de determinadas circunstâncias, inclusive econômicas. Havendo uma tal oscilação dos preços na economia que, razoavelmente, não poderia ter sido neutralizada ou de alguma forma considerada na proposta, considera-se que os impactos desse evento no equilíbrio inicial do contrato devem ser compensados com o restabelecimento desse equilíbrio.¹²

¹² Relativamente aos motivos ensejadores de medidas da Administração Pública para o restabelecimento do inicial equilíbrio econômico-financeiro da avença, já observei: “Pode-se afirmar, então, que o regime jurídico dos contratos da Administração, no Brasil, compreende a regra da manutenção da

Em síntese, registrem-se as seguintes observações acerca do instituto da revisão tarifária: *i*) sua finalidade é restabelecer o inicial equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, o que significa, em outros termos, garantir a intangibilidade da inicial equação econômico-financeira desses contratos; *ii*) esta garantia é constitucionalmente protegida (CF, art. 37, XXI) e se aplica não apenas aos contratos de concessão de serviço público (lei 8.987/95, arts. 9.º e 10), mas aos contratos administrativos em geral (lei 8.666/93, art. 65, II, *d*); *iii*) na legislação brasileira, os motivos ensejadores de revisão tarifária são, basicamente, a edição de ato estatal (produzido ou não à vista da relação contratual), a ocorrência de fato imprevisível e a oscilação de preços na economia.

Seguindo a tendência encampada na legislação, alguns dos contratos de concessão firmados entre os poderes concedentes e as concessionárias vinculadas à CCR prevêm, como instrumento natural de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a revisão de tarifas.

É o caso do Contrato de Concessão da NovaDutra, por exemplo, cujo item 23, inserto na Subseção III (“Do Equilíbrio Econômico e Financeiro do CONTRATO”) da Seção I (“Disposições Preliminares”) do seu Capítulo III (“DO REGIME JURÍDICO DA CONCESSÃO”), dispôs:

equação econômico-financeira originalmente estabelecida, cabendo ao contratado o direito a uma remuneração sempre compatível com aquela equação, e à Administração o dever de rever o preço quando, em decorrência de ato estatal (produzido ou não à vista da relação contratual), de fatos imprevisíveis ou da oscilação dos preços da economia, ele não mais permita a retribuição da prestação assumida pelo particular, de acordo com a equivalência estipulada pelas partes no contrato.” *Licitação e contrato administrativo de acordo com as leis 8.666/93 e 8.884/94*, 2.ª ed., São Paulo, Malheiros, 1995, p. 239.

Contrato de Concessão da NovaDutra

Subseção III – Do Equilíbrio Econômico e Financeiro do CONTRATO

23. Qualquer alteração nos encargos da *CONCESSIONÁRIA* pode importar na revisão do valor da *TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO*, para mais ou para menos, conforme estabelecido neste *CONTRATO*.

Mas além da revisão, outros contratos celebrados por empresas concessionárias vinculadas à Consulente admitem expressamente, também, outras formas de recomposição do equilíbrio inicial. É o que se depreende, por exemplo, da Minuta do Contrato de Concessão da Ponte Rio-Niterói, cujos itens 66 e 67 estabeleceram:

Minuta de Contrato de Concessão da Ponte Rio-Niterói

66. Sempre que haja lugar para a revisão da *TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO* e sem prejuízo do disposto nos itens acima, o DNER e a concessionária poderão acordar, alternativamente, ao aumento do valor da tarifa:

- a) pela prorrogação do prazo deste *CONTRATO*;
- b) pela atribuição de compensação direta à *CONCESSIONÁRIA*;
- c) pela combinação das alternativas anteriores;
- d) por qualquer outra alternativa que venha a ser acordada entre as partes.

67. Sempre que tenha havido lugar à revisão da tarifa considerar-se-á restabelecido o equilíbrio econômico e financeiro deste *CONTRATO*.

Note-se que, nos termos desses itens da aludida Minuta de Contrato, restou expresso que, em lugar da revisão tarifária, as partes poderiam acordar, alternativamente, uma outra forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, apontando-se, desde logo, possíveis alternativas: a extensão do prazo contratual; a atribuição de compensação direta do concedente à concessionária; e a combinação entre a dilação do prazo e a atribuição de compensação direta. Admitiu-se inclusive, de modo

expresso, a opção consensual por uma outra alternativa, que não as apontadas.

Disposição muito semelhante é encontrada no “Contrato de Concessão da Vialagos”¹³. Veja-se o que estabelece o parágrafo sétimo da sua cláusula décima quarta:

Contrato de Concessão da ViaLagos

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA REVISÃO DA TARIFA DE CONCESSÃO

PARÁGRAFO SÉTIMO

Sempre que haja lugar para a revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, e sem prejuízo do disposto nos itens acima, o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA poderão acordar, complementar ou alternativamente ao aumento do valor da tarifa:

- a) pela antecipação ou prorrogação do prazo do CONTRATO;
- b) pela atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA;
- c) pela combinação das alternativas anteriores;
- d) por qualquer outra alternativa que venha a ser acordada entre as partes.

O dispositivo, como se vê, é análogo ao já comentado, que se encontra na Minuta de Contrato da Ponte Rio-Niterói.

Registre-se, ademais, que no “Contrato de Concessão da Autoban”¹⁴ também foram previstas outras formas de recomposição do equilíbrio inicial, além da revisão tarifária. Particularmente, a recomposição por intermédio da dilatação (ou mesmo redução) do prazo original do contrato mereceu um

¹³ Faz-se alusão ao Contrato de Concessão celebrado em 23 de dezembro de 1996, entre o Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro – DER/RJ, e a Concessionária da Rodovia dos Lagos S.A.

¹⁴ Faz-se alusão ao Contrato de Concessão celebrado em 1.º de maio de 1998, entre o Departamento de Estradas de Rodagem – DER/SP (autarquia integrante da Administração indireta do Estado de São Paulo) e a Concessionária do Sistema Anhangüera-Bandeirantes S.A.

tratamento especial, conforme se depreende de suas cláusulas 7.^a e 25.^a,
transcritas a seguir:

Contrato de Concessão da Autoban

CAPÍTULO III – PRAZO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA 7.^a – PRAZO DA CONCESSÃO

7.2. A alteração do prazo da CONCESSÃO será admitida para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, nas hipóteses previstas na Cláusula 25.

CLÁUSULA 25 – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

25.3. Sempre que se deva fazer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, pela ocorrência dos fatos definidos no item 25.1. essa recomposição poderá ter lugar, caso não haja acordo entre as PARTES, pela forma que for escolhida pelo CONTRATANTE, e aprovada pelo PODER CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades:

- I. Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO;
- II. Revisão extraordinária da tarifa de pedágio;
- III. Uma combinação das modalidades anteriores.

Como se vê, previu-se a possibilidade de recomposição do equilíbrio inicial seja através da dilação ou redução do prazo original da concessão, seja através da revisão tarifária, seja através de uma combinação das duas alternativas anteriores (alteração de prazo com revisão de tarifa).

Importa realçar, diante de todos os exemplos citados, que alguns contratos de concessão de serviços públicos rodoviários, celebrados por empresas concessionárias vinculadas à Consulente, previram expressamente algumas das possíveis maneiras para se realizar o restabelecimento do equilíbrio rompido. Cabe indagar se existem, ainda, outras maneiras viáveis para se fazê-lo. Vistas algumas fórmulas já fixadas contratualmente, examinaremos a possibilidade de implementação de outras alternativas que

busquem atingir ao mesmo fim, qual seja, a preservação da equação econômico-financeira original dos contratos de concessão.

Alteração de outras cláusulas regulamentares como instrumento de reequilíbrio econômico-financeiro. A possibilidade de dilação do prazo original e de redução de encargos econômicos da Concessionária.

A revisão de tarifas não representa a única maneira de se recompor o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Constitui até o instrumento ordinário, previsto legal e contratualmente para tanto, mas não é o único. Na condição de mecanismo pré-estabelecido como apto para restabelecer a equação econômico-financeira original, constitui um direito do concessionário, que pode ser invocado, administrativa ou judicialmente, sempre que for demonstrada a situação de desequilíbrio.

Isso, porém, não significa dizer que a revisão tarifária seja a única fórmula que pode vir a ser adotada. No uso da atribuição de regular o serviço e de, conseqüentemente, alterar as cláusulas regulamentares do contrato, o poder concedente encontra meios de recompor o equilíbrio econômico da relação jurídica que esteja afetada. Esta recomposição pela via da alteração contratual pode ser feita através da supressão de obrigações da concessionária (quando o desequilíbrio decorrer do excesso de ônus a ela impostos) ou da criação de novos encargos (quando a execução do contrato lhe conferir benefícios injustos). Outra fórmula, encontrada nalguns dos contratos citados no item anterior e que não se deve olvidar, seria o

pagamento direto, pelo poder concedente, de indenização à concessionária prejudicada. Todas essas são alternativas válidas de recompor o equilíbrio econômico-financeiro de uma concessão, sem que se lance mão da revisão tarifária.

Vale transcrever trecho da Tese de Doutorado do Professor Jacintho Arruda Câmara, que trata especificamente do tema:

É importante salientar, por fim, que, apesar de a tarifa se prestar naturalmente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, não constitui a única forma de fazê-lo. Dependendo do interesse público envolvido, é possível que o poder concedente opte por outras medidas que atinjam o mesmo fim da alteração tarifária, ou seja, que também sirvam para reequilibrar a equação econômica do contrato. É possível que, por exemplo, ao invés de aumentar tarifas (medida que em alguns casos pode trazer reflexos indesejados ao interesse público), o poder concedente resolva recompor o equilíbrio perdido por meio de pagamento de indenização à concessionária, ou ainda, de outra forma, busque desonerá-lo de alguns encargos, possibilitando assim o retorno à situação de equilíbrio.

Em dados casos, a alteração tarifária se mostra inadequada para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nestes casos, por óbvio, o poder concedente só poderá lançar mão desses outros instrumentos de recomposição.¹⁵

A proposta lançada na consulta — qual seja, a de dilatar o prazo original da concessão — como mecanismo de compensação de novos

¹⁵ *O Regime Tarifário nas Concessões de Serviço Público*. Tese de Doutorado defendida perante banca examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação do Professor Celso Antônio Bandeira de Mello, em 2004, pp. 210-1.

investimentos (custos) que venham a ser atribuídos à concessionária, mostre-se perfeitamente adequada.

Deveras, a dilatação do prazo original do contrato presta-se a recompor uma situação de prejuízo existente da empresa concessionária. A recomposição ocorreria na medida em que, com o prazo maior, a concessionária aumentaria o período de exploração do serviço e, com isso, compensaria sua situação inicial de perda.

Necessário salientar que a *dilatação do prazo* não se confunde conceitualmente com a *prorrogação ou renovação* do contrato, que ocorre com base na pura e simples conveniência das partes, desde que admitida previamente no contrato e no edital (ver CF, art. 175, parágrafo único, I, e Lei 8.987/95, art. 23, XII). A situação é outra. A dilatação é medida de compensação econômica provocada por situação de desequilíbrio efetivamente comprovada. O prazo a ser estendido deve corresponder precisamente ao necessário para alcançar o equilíbrio. Não é um elemento livre, ou pré-fixado contratualmente ou no edital. A dilatação deve corresponder a uma realidade de fato (econômica) efetivamente demonstrada. Em resumo, neste caso o prazo do contrato se dilata; ocorre um prolongamento da mesma relação jurídica, que ganha mais tempo como forma de equilibrar a equação econômica fixada em sua origem.

A *prorrogação ou renovação* da concessão é medida consensual, aceita pelo Estado com base em poder discricionário que lhe é conferido constitucionalmente (CF, art. 175, parágrafo único, I). Destina-se a manter o serviço público em mãos de quem tenha demonstrado capacidade e

idoneidade para dele cuidar, evitando os riscos de uma transição desastrosa para um novo prestador. Sua justificativa é, portanto, o interesse público, não o direito de o concessionário completar a amortização do capital investido. Embora se devam respeitar os termos e condições oriundos da licitação e do contrato original, a prorrogação é quase um *contrato derivado*, com relativa autonomia.

Assim, a extensão do prazo original da concessão não depende da existência de autorização do edital e do contrato para a prorrogação, pois efetivamente não se trata disso. Depende, sim, da ocorrência de sua causa motivadora: o acréscimo dos ônus do concessionário, com o conseqüente *desequilíbrio econômico-financeiro*.¹⁶

Cumprido ressaltar, por fim, que a adoção desta medida de dilação do prazo de contrato de concessão de serviço público rodoviário depende da demonstração de sua pertinência pelo prisma econômico, só podendo ocorrer na proporção exata em que se fizer necessária para compensar a

¹⁶ Em âmbito doutrinário, a dilação do prazo do contrato de concessão como uma das possíveis formas de recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro é lembrada, por exemplo, por Marçal JUSTEN FILHO: "Em tal hipótese [de quebra do equilíbrio econômico-financeiro], incide uma garantia constitucional, assegurando ao particular o direito à integridade patrimonial. A isso se contrapõe o interesse público de modificação de cláusulas de serviço da concessão. Adiciona-se a impossibilidade de solucionar o problema com elevação de tarifas ou pagamento de indenização com recursos provenientes de cofres públicos. (...) Uma alternativa consistiria na ampliação dos prazos da concessão, de modo a assegurar que o prazo mais longo permita a realização dos resultados assegurados ao interessado. A prorrogação é compatível com a Constituição especialmente quando todas as outras alternativas para produzir a recomposição acarretariam sacrifícios ou lesões irreparáveis às finanças públicas ou aos interesses dos usuários. Essa é a alternativa que realiza, do modo mais intenso possível, todos os valores e princípios constitucionais. Compõem-se os diferentes princípios e obtém-se a realização harmônica de todos eles." *Teoria Geral das Concessões de Serviços Públicos*, São Paulo, Dialética, 2003, p. 406.

Maria Sylvania Zanella DI PIETRO também a refere: "Para restabelecimento do equilíbrio econômico rompido, além da revisão da tarifa, pode ser prevista a alteração do prazo da concessão ou algum tipo de compensação financeira." *Parcerias na Administração Pública*, 3.ª ed., São Paulo, Atlas, 1999, p. 101.

concessionária por uma comprovada situação de desequilíbrio constituída em seu desfavor.

Feita a análise das medidas cabíveis para recomposição da equação econômico-financeira do contrato, já reunimos, ante todo o exposto, as condições necessárias para o oferecimento de respostas objetivas aos quesitos da consulta.

CONCLUSÃO

Em face de tudo o que foi exposto, apresentamos, como conclusão, respostas sucintas e objetivamente fundamentadas às questões que nos foram submetidas.

1. Havendo consenso entre as partes (poder concedente e empresa concessionária de serviço público rodoviário), é possível aditar o contrato de concessão para o fim de atribuir à concessionária encargos não previstos originalmente?

Sim, a inclusão de novos encargos é viável, desde que observados, fundamentalmente, estes dois limites: *i)* os novos encargos devem guardar conexão com o objeto original do contrato; e *ii)* os novos encargos, tomados isoladamente, devem ser insuscetíveis de exploração autônoma pelo sistema das concessões.

É fundamental que a aludida conexão com objeto original manifeste-se tanto do ponto de vista da *natureza das obrigações* envolvidas, quanto do ponto de vista da *posição geográfica* em que serão levadas a efeito.

A atribuição de novos encargos à concessionária sem a observância desses limites fundamentais seria o mesmo que, a pretexto de alterar contrato antigo (licitado), formular contrato absolutamente novo (sem licitação); em outros termos, seria uma burla ao dever de licitar. Por essa razão, tais limites devem ser observados.

2. Em caso positivo, deve-se observar a regra do art. 65, §§ 1.º e 2.º da Lei 8.666/93, que limita os acréscimos ao contrato a no máximo 25% (vinte e cinco por cento) do seu valor original atualizado?

Não. Trata-se de regra completamente incompatível com os contratos de concessão de serviço público (ou de concessão de obra pública).

Primeiramente porque tal regra consiste numa verdadeira hipótese de dispensa de licitação, pois se aplica mesmo aos casos em que a competição é material e juridicamente viável, o que não é admitido para os casos de concessão. Deveras, para esses contratos, a regra constitucional exige sempre licitação (art. 175 da Constituição Federal), não tolerando situações de exceção criadas discricionariamente pelo legislador (hipóteses de dispensa).

Ademais, a regra é incompatível com as concessões porque, embora ela leve em consideração contratos que acarretam despesas orçamentárias à Administração contratante, este não é o caso dos contratos de concessão tradicionais (como os contratos de serviços públicos rodoviários em questão), nos quais a Administração contratante não compromete qualquer recurso orçamentário para remunerar a empresa concessionária.

Finalmente, a regra é impertinente aos contratos de concessão devido à extrema dificuldade de se fixar o "valor do contrato" nas concessões. Nelas não há um valor certo a ser tomado como referência, como se tem nos contratos comuns, o que inviabiliza por completo a aplicação do citado limite.

Esclareça-se que, embora a regra seja inaplicável às concessões (por todas as razões apontadas), a alteração destas concessões é perfeitamente possível, mas com base noutros fundamentos (como a alteração das normas regulamentares da concessão ou preservação do equilíbrio econômico-financeiro original) e condicionada por outros limites (mencionados na resposta ao quesito anterior), reportando-se à idéia de *inexigibilidade* de licitação, não à de dispensa. O artigo 65, §§ 1.º e 2.º da Lei 8.666/93 tanto não é aplicável para os contratos de concessão para autorizar o aumento do objeto até o limite pré-estabelecido, como também é impróprio para impedir alterações que, dentro das hipóteses cabíveis, venham a superar o valor de referência original do contrato, tido como limite.

3. Ainda em caso de resposta positiva à primeira questão, a concessionária pode ser compensada economicamente pelos novos investimentos assim assumidos, mediante a extensão do prazo do contrato de concessão, de modo a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro contratual?

Sim. A previsão de que a revisão tarifária constitui mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato não exclui outras fórmulas de

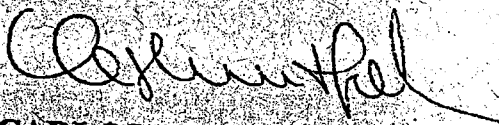
CARLOS ARI SUNDFELD

PROFESSOR DA FACULDADE DE DIREITO DA
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

recomposição da equação original. A dilação do prazo pode perfeitamente ser empregada como fórmula para compensar perdas econômicas sofridas pela concessionária em virtude de novas obrigações que venham a ser assumidas ou de outros eventos lesivos.

É o parecer.

São Paulo, 13 de outubro de 2005.



CARLOS ARI SUNDFELD

Professor da Pós-Graduação em Direito e da Faculdade de Direito da
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
Professor da Escola de Direito da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo
e Coordenador de sua Especialização em Direito Administrativo
Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Público - sbdp
Mestre e Doutor em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

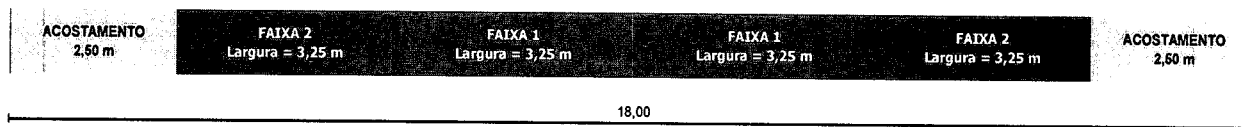
Anexo 5

Projeto Básico Simplificado para Implantação de Dispositivo Separador de Pistas – Defensas Metálicas

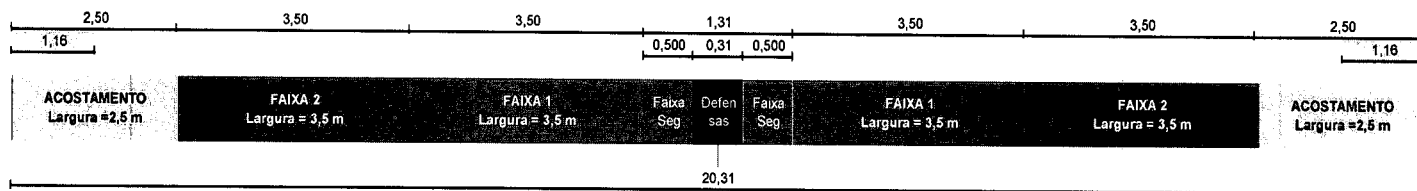
Projeto Básico Simplificado para Implantação de Dispositivo Separador de Pistas – Defensas Metálicas

Seção Transversal

SITUAÇÃO ATUAL



SITUAÇÃO FUTURA - COM DEFENSAS METÁLICAS



Lay-Out

