



GOVERNO DO
**Rio de
Janeiro**



PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – PMI

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

PRODUTO RT3.1

ESTUDOS DE FLUXO FINANCEIRO

**PROPOSTA DE ESTRUTURA TRIBUTÁRIA E ESTIMATIVAS DE
RECEITAS / ESTUDOS DE IMPACTO TRIBUTÁRIO**



PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE - PMI

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

PRODUTO RT3.1 ESTUDOS DE FLUXO FINANCEIRO - VOLUME 1

PROPOSTA DE ESTRUTURA TRIBUTÁRIA E ESTIMATIVA DE RECEITAS / ESTUDO DE IMPACTO TRIBUTÁRIO

Julho de 2020

Ao

**Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - PROPAR e
Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico**

Palácio Guanabara - R. Pinheiro Machado, s/nº - Laranjeiras, Rio de Janeiro - RJ, 22231-901

Ref.: Estudos técnicos destinados à implementação de concessão de rodovias estaduais do Rio de Janeiro – Lote Eixo Noroeste.

Prezados Senhores,

A Dynatest Engenharia Ltda. vem por meio do presente, entregar formalmente ao Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas e a Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico, o produto **RT3.1 – Estudos de Fluxo Financeiro – Volume 1, Proposta de estrutura tributária e estimativas de receitas / estudo de impacto tributário**, que contempla as soluções econômica e financeiras para o desenvolvimento do processo licitatório, conforme requisitos constantes do Edital de Chamamento Público nº 01/2018 e Anexo Termo de Referência. Para levantamento dos custos de intervenção no trecho rodoviário, foram utilizados os valores publicados pela tabela EMOP.

Ficamos à disposição para quaisquer dúvidas e/ou esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Leonardo Appel Preussler

SUMÁRIO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	7
1.1 ESCOPO DO TRABALHO	8
1.2 EQUIPE TÉCNICA	11
1.3 FONTES DE INFORMAÇÃO	12
1.4 MAPA DE SITUAÇÃO	13
2. SUMÁRIO EXECUTIVO	14
2.1 TRECHO A SER CONCEDIDO	15
2.2 PRINCIPAIS VARIÁVEIS PARA CONSTRUÇÃO CENÁRIO BASE EMOP:	16
2.3 RESULTADOS CENÁRIO BASE	18
2.4 PRAÇAS DE PEDÁGIO:	19
3. ESTRUTURA TARIFÁRIA E DADOS DE TRÁFEGO	21
3.1 ESTRUTURA TARIFÁRIA:	22
3.2 TRÁFEGO BASE ANO “0”	23
3.3 PROJEÇÃO DE TRÁFEGO VEÍCULO 25 ANOS – CENÁRIO BASE	24
3.4 PROJEÇÃO DE TRÁFEGO VEÍCULOS EQUIVALENTES 25 ANOS:	25
3.5 PROJEÇÃO DE TRÁFEGO COM FAIXAS DE VARIAÇÃO	26
3.5.1 <i>Projeção de Tráfego Alterando Taxas de Crescimento</i>	27
3.5.2 <i>Projeção de Tráfego Alterando a base inicial</i>	27
3.5.3 <i>Risco de Tráfego</i>	28
4. ESTIMATIVA DE RECEITAS	29
4.1 TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO	30
4.2 ESTIMATIVAS DE RECEITAS DE PEDÁGIO	31
5. IMPACTO TRIBUTÁRIO	34
5.1 IMPOSTOS SOBRE RECEITAS DE PEDÁGIO	35
5.2 REIDI: REDUÇÃO DO PIS E COFINS SOBRE INVESTIMENTOS	35
5.3 REDUÇÃO DE ICMS – INCENTIVO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	36
5.3.1 <i>Ato da ALERJ em 21 de maio de 2.019:</i>	37
5.3.2 <i>Situação Fiscal e Segurança Jurídica</i>	37
5.4 IMPACTO TRIBUTÁRIO - ISS	38
5.5 IMPACTO ORÇAMENTÁRIO:	39
5.6 IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE LUCRO LÍQUIDO	40
5.7 MÉRITO DO PARCEIRO PÚBLICO	41

5.7.1	<i>“Value For Money”</i>	41
5.7.1.1	– Poder Concedente.....	41
5.7.1.2	– Usuário	42
5.7.1.3	– Municípios	42
5.7.2	<i>Arrecadação de impostos</i>	42
5.8	PROVISIONAMENTO ORÇAMENTÁRIO SUPORTE PPP.....	43

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

1.1 Escopo do Trabalho

O presente documento corresponde ao **Relatório Técnico 3 - Estudos de Fluxo Financeiro: RT3.1: Volume 1 - Proposta de estrutura tributária e estimativas de receitas / Estudo de impacto tributário, parte do Estudo de Viabilidade Econômico e Financeira**, Cenário BASE – EMOP, necessário para apoio ao processo de concessão de lote rodoviário no Estado do Rio de Janeiro, atendendo ao Edital de Chamamento Público nº 01/2018, referente aos Estudos Técnicos destinados à Implementação de Concessão de Rodovias Estaduais do Rio de Janeiro, Lote Eixo Noroeste. O referido Lote contempla uma extensão de 195,55 km e abrange trechos das rodovias estaduais RJ-122, RJ-158, RJ-160 e RJ-186.

- ✓ RJ-122, início no entroncamento com a rodovia BR-116 (Rio Teresópolis), e fim no entroncamento com a rodovia BR-116, extensão de 35,2 km;
- ✓ RJ-158, início no entroncamento com a rodovia BR-393 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-160, extensão de 7 km;
- ✓ RJ-160, início no entroncamento com a RJ-158 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-116, extensão de 51,6 km;
- ✓ RJ-186, início na divisa com MG e fim na divisa com ES, extensão de 101,75 km.

O trecho rodoviário em questão atravessa os municípios:

- ✓ RJ-122
 - Guapimirim;
 - Cachoeiras de Macacu.
- ✓ RJ-158
 - Carmo.
- ✓ RJ-160
 - Carmo;
 - Cantagalo;
 - Cordeiro.
- ✓ RJ-186
 - Bom Jesus de Itabapoana;
 - Itaperuna;
 - São João de Ubá;
 - Santo Antônio de Pádua.

A seguir, as figuras ilustram o início e o fim da rodovia (Figura 1 a Figura 4).



Figura 1 – Início e fim do trecho: RJ-122.



Figura 2 – Início e fim do trecho: RJ-158.



Figura 3 – Início e fim do trecho: RJ-160.



Figura 4 – Início e fim do trecho: RJ-186

As coordenadas de início e fim de trecho estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Coordenadas geográficas de início e fim de trecho. Datum horizontal WGS 84.

Rodovia	Início		Fim	
	Latitude (°)	Longitude (°)	Latitude (°)	Longitude (°)
RJ-122	-22,546964	-42,987035	-22,516029	-42,696308
RJ-158	-21,876863	-42,66722	-21,856722	-42,608718
RJ-160	-22,047454	-42,355265	-21,856722	-42,608718
RJ-186	-21,658263	-42,343056	-21,135641	-41,662541

De acordo com a publicação do Termo de Referência, anexo ao Procedimento de Manifestação de Interesse 01/2018, a modelagem econômica e financeira, Estudos de Fluxo Financeiro, será apresentada nos seguintes relatórios:

- ✓ **RT3.1: Relatório Técnico 3 - Estudos de Fluxo Financeiro - Volume 1, contendo a Proposta de estrutura tributária e estimativas de receitas / Estudo de impacto tributário**
- ✓ RT3.2: Relatório Técnico 3 - Estudos de Fluxo Financeiro - Volume 2, contendo o Levantamento de investimentos e custos / Elaboração do Plano de Negócios e Avaliação Econômico-Financeira / Prazos
- ✓ RT3.3; Relatório Técnico 3 - Estudos de Fluxo Financeiro - Volume 3, contendo Avaliação financeira do parceiro privado / Avaliação financeira do parceiro público / Figuras de mérito do parceiro público / Fontes de recursos do parceiro público

1.2 Equipe Técnica

A equipe técnica chave está apresentada na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Equipe chave.

Coordenação Geral	
Leonardo Appel Preussler	Coordenação e Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Co-Coordenador e Co-Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Estudos de Engenharia	
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX, incluindo fase de trabalhos iniciais, recuperação, simulações com HDM-4 e ampliações de capacidade
Aline Hayashi Suzuki	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos ambientais e Responsável Técnica dos estudos de OPEX
Vitor Antonio Canato	Coordenador e Responsável Técnico pelos estudos de tráfego e simulação de redes de tráfego de aproximadamente 500 km no Visum
David Ferreira Lurznik	Responsável pelos estudos de melhorias e ampliação de capacidade
Lucas Fonseca Oliveira	Responsável pelo orçamento
Luciana Moreira Barbosa	Co-Responsável Técnica pelos estudos de OPEX
Gabriele da Silva Ramalho	Co-Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX
Fernando Santos	Responsável pelos Levantamentos de Campo com FWD, <i>Pavement Scanner</i> (IGG+LVC+LVD+IRI), Drone
Análises Financeiras	
Ruy Moraes	Coordenador e Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômico financeira
Rui Alves Margarido	Coordenador e Co-Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômico financeira
Aspectos Jurídicos	
Alexandre Frayze David	Aspectos jurídicos e contratuais

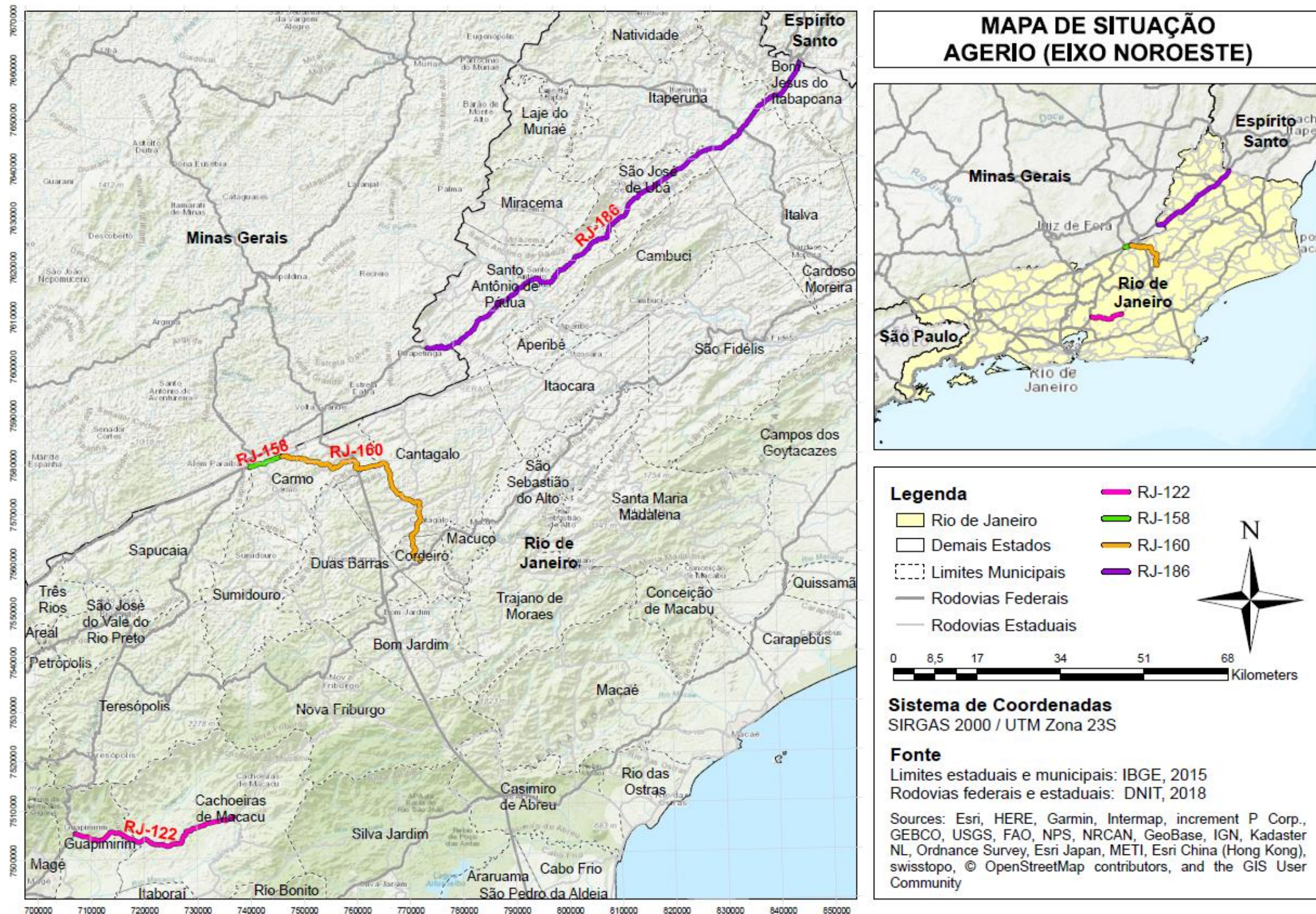
1.3 Fontes de Informação

As informações utilizadas para desenvolvimento deste estudo incluíram obtenção de dados através de:

- ✓ Pesquisa e levantamento de informações em fontes secundárias que caracterizam as condições ambientais e sociais da área de influência do projeto;
- ✓ Normas legais que têm incidência sobre os aspectos ambientais e sociais do trecho da rodovia em estudo;
- ✓ Cadastro físico do sistema e levantamentos primários desenvolvidos pela Dynatest Engenharia Ltda como parte dos estudos iniciais em outubro e novembro de 2018.

1.4 Mapa de Situação

O mapa de situação do trecho do lote Eixo Noroeste está apresentado no Mapa 1 apresentado na sequência.



Mapa 1 - Mapa de situação – Lote Eixo Noroeste.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente relatório expõe os resultados, sob o ponto de vista econômico e financeiro, dos estudos realizados de viabilidade da concessão de trechos de rodovias no Estado do Rio de Janeiro, dentro das melhores práticas empregadas para avaliações desta natureza, considerando o ordenamento jurídico e os estudos de engenharia e tráfego, realizadas ao longo do trecho, com as recomendações contidas no PER – Programa de Exploração Rodoviária e nas expectativas dos usuários, atuais e futuros do trecho selecionado para compor e atender ao Chamamento Público nº 01/2018.

Os estudos apresentam, ao final, o resultado econômico e financeiro de todas as intervenções recomendadas pelo PER, como também no relatório dos estudos técnicos de engenharia, tráfego e nível esperado de operação e do nível atendimento ao usuário.

O principal objetivo, além de avaliar a viabilidade econômica e financeira deste projeto de concessão, sob os pontos de vista do Poder Concedente e dos usuários do sistema rodoviário, foi definir qual seria a tarifa de pedágio adequada, necessária e suficiente para atender às demandas citadas, capaz de atrair interessados em um futuro certame de licitação.

Para este fim, todo um arcabouço de projeções de quantitativos e de custos de investimentos, operação, gestão e atendimento dos níveis adequados de qualidade, dos encargos e impostos incidentes, respeitando as práticas contábeis e legislação pertinente, estão contidos neste produto, dentro do horizonte contratual de concessão, definido em 25 (vinte e cinco) anos, uma vez que o cenário base apresentado, foi aquele considerado o mais adequado, conforme será exposto nos próximos capítulos. Os valores de investimentos e custos operacionais, foram estimados mês base: **julho de 2018**.

2.1 Trecho a ser concedido

Os estudos realizados e respectivas projeções econômicas e financeiras, compreenderam trechos da rodovia estaduais RJ 122, RJ 158, RJ 160 e RJ 186, no total de 195,6 quilômetros, referentes ao Eixo Noroeste, definidos no Edital de Chamamento Público 01/2018.

O procedimento de licitação, não prevê a demanda de recursos do poder concedente, ou seja, todos os investimentos e dispêndios serão de responsabilidade do parceiro privado.

A decisão do licitante vencedor, será pela proposta comercial com a menor tarifa, de acordo com definição do poder concedente, após a fase final de análise dos estudos e elaboração das minutas de edital e seus anexos.

2.2 Principais Variáveis para Construção Cenário Base EMOP:

As principais variáveis consideradas no modelo são em resumo:

- ✓ Tráfego Estimado segundo o relatório técnico, pelo tráfego atual analisado em meados do 2º semestre de 2.018, ajustados considerando variáveis relativas à introdução de cobrança de pedágio, como fugas e mesmo atração, em função da melhor trafegabilidade. Tomando como base o tráfego inicial estimado, os demais anos são projetados para os 25 anos da concessão, pela projeção da variação do Produto Interno Bruto. Outras variáveis podem ser eventualmente consideradas, mas na sua maioria, pecam pela aderência quando comparadas com o tráfego real ocorrido em anos anteriores. Assim a variação do PIB, tem sido mais utilizada nestas projeções. Todavia os futuros interessados na concessão, deverão realizar suas próprias projeções, uma vez que o tráfego de acordo com as condições definidas para edital e contrato, são de total risco do futuro concessionário.
- ✓ Taxa de Fiscalização de 0,5% sobre o VPL Valor Presente Líquido das receitas estimadas para o período da concessão, devida à AGETTRANSP Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
- ✓ Nos estudos do cenário base, não será considerada verba para segurança no trânsito
- ✓ Formação dos Preços de Insumos e Serviços, com base na tabela EMOP – RIO Governo do Estado do Rio de Janeiro.
- ✓ TIR Taxa Interna de Retorno meta de 9,2% a.a. (nove virgula dois por cento ao ano), entendida como adequada ao risco agregado do projeto. (Taxa real acima da inflação)
- ✓ Prazo da Concessão determinada em 25 (vinte e cinco) anos, com início de contagem de acordo com os termos do futuro contrato de concessão
- ✓ Data base para estimativa de custos gerais da futura Concessão: julho de 2.018
- ✓ As projeções de receitas, investimentos e custos operacionais, são realizadas a valores constantes com base em julho de 2.018, sem nenhuma consideração por estimativas inflacionárias. Na minuta de Edital e Contrato existe a previsão de correção anual dos valores de pedágio de acordo com fórmulas paramétricas claramente definidas

- ✓ Incentivos fiscais com base em impostos federais, PIS e COFINS, pela redução a zero de suas alíquotas na aquisição de bens para incorporação ao ativo da futura concessão, REIDI, durante o seu horizonte de 25 (vinte e cinco) anos. Em caso de suspensão alteração deste benefício fiscal, a reparação para qualquer das partes será feita por reequilíbrio econômico e financeiro em função deste evento.
- ✓ Redução de ICM por decisão fiscal do Estado do Rio de Janeiro: como será exposto no decorrer deste trabalho, esta isenção não será considerada na construção dos cenário base, uma vez que por decisões recentes pelas autoridades estaduais, legislativas e do executivo, estas isenções estão sob análise de oportunidade e retorno efetivo à sociedade. Caso a futura concessão venha a obter qualquer benefício de redução de ICM, a reparação será feita por reequilíbrio econômico e financeiro em função deste evento.
- ✓ Receitas Acessórias: Não são projetadas no modelo, para que não haja indução na composição das futuras propostas comerciais dos licitantes, de forma que cada um deles, dentro de sua conta e risco, venham a projetar estas receitas, sem possibilidade de propor futuramente, reequilíbrio econômico e financeiro, causados por eventuais frustrações em suas projeções e expectativas de futuras receitas acessórias ou extraordinárias. Importante considerar que os investimentos, para obter tais tipos de receitas, são de responsabilidade exclusiva do futuro concessionário, não podendo repassar estes custos para a tarifa base de pedágio.
- ✓ Os investimentos de recuperação e manutenção, devem ser realizados de acordo com os índices de qualidade previstos nos anexos ao Edital e Minuta de Contrato
- ✓ O cenário base considera o nível de serviço adequado à futura concessão a definição da tarifa máxima de pedágio a ser aceita nas propostas comerciais no processo de licitação e parte importante da definição do ganhador do futuro certame, contendo no mínimo os seguintes serviços aos usuários nos trechos ora em concessão:

1 - Características Cenários	Base
Ambulâncias tipo C	4
Guinchos leves	3
Guinchos pesados	3
BSOs	4
Veículos de Inspeção de Tráfego (VIT)	3
Balanças Móveis	2
Sensoriamento de tráfego	SIM
Rádio	SIM
0800	SIM
Fibra ótica	SIM
WiFi	NÃO

2.3 Resultados Cenário Base

Importante realçar para os leitores e eventuais futuros participantes do certame de licitação, que os valores apresentados na modelagem econômico e financeira representam um determinado cenário base, selecionado como o mais adequado para atender às demandas de qualidade do futuro trecho sob concessão, bem como das melhores técnicas de recuperação, manutenção, operação, atendimento ao usuário, respeitando os princípios de justiça e modicidade tarifária. Além do cenário base apresentado, vários outros foram simulados, avaliando a sensibilidade do modelo às principais variáveis utilizadas para sua construção.

Junto a este produto, o Poder Concedente, representado na fase dos estudos pela Secretaria Estadual dos Transportes, pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Geração de Emprego e Renda – SEDEGER e Subsecretaria de Concessões e Parcerias, recebem um arquivo em Excel aberto, com todos os Links devidamente identificados e anexados aos documentos entregues para atendimento da PMI,.

Todavia os resultados, importantes na fase de estudos e aprovações pelo Poder Concedente e análise por entidades de fiscalização, em especial do valor máximo de tarifa base em cada praça de pedágio, , servirão como limites a serem respeitados nas propostas comerciais, pelos futuros licitantes, isoladamente ou em Consórcio, de acordo com os termos do Edital de Licitação.

Assim o presente estudo e seus resultados, não devem ser considerados, pelos interessados no certame de licitação, como um cenário determinístico a ser seguido, uma vez que cada um deles terá seus próprios pontos de vista, quanto a forma do atendimento aos indicadores técnicos

determinados no edital, bem como da atual situação do trecho rodoviário e das soluções que serão definidas pelos respectivos licitantes, condicionantes de inteira responsabilidade daqueles interessados na participação do certame de licitação.

2.4 Praças de Pedágio:

Os estudos indicaram que a melhor opção para o trecho e para os futuros usuários, foi a de contarmos com quatro praças de pedágio. A preocupação com a alocação das praças é a de distribuir os custos inerentes à Concessão e operação do sistema rodoviário de forma mais equitativa possível com os usuários, sendo necessário prever ao menos uma praça em cada segmento rodoviário e, no trecho com maior extensão, duas unidades.

Afora tais premissas, há que se identificar também as localidades que apresentem as características geográficas ideais, com espaço para sua implantação. Dentro destas premissas, identificaram-se como pontos ideais de posicionamento as seguintes extensões de abrangência de cada uma delas:

Praças	P1	P2	P3	P4
Cobertura (km)	63,8	38,0	58,6	35,2

Localização sugerida para as futuras praças de pedágio, a serem instaladas de acordo com as cláusulas do Edital e do futuro Contrato de Concessão, sendo duas praças no trecho da RJ 186, uma no trecho da RJ 160 e a quarta praça na RJ 122:

Praças	Rodovia	Localização	Município
P1	RJ-186	km 91+450	Bom Jesus do Itabapoana
P2	RJ-186	km 11+890	Santo Antônio de Pádua
P3	RJ-160	km 21+130	Cantagalo
P4	RJ-122	km 11+500	Guapimirim

A definição de uma tarifa módica e justa em relação ao trecho percorrido, enquanto não se tenha de forma geral a capacidade de cobrança de tarifa por quilômetro percorrido na rodovia, foi solucionado com a implantação das quatro praças de pedágio, no trecho concedido, sendo uma praça no trecho da RJ 122, outra na RJ 160 e duas praças na RJ 186, trecho de maior extensão.

Esta decisão, acresce marginalmente o custo total dos investimentos e de operação, pela existência de duas praças na RJ 186. Todavia, propicia aos usuários um investimento menor por passagem, considerando em especial àqueles que não se utilizam da rodovia de ponta a ponta, em ambos os sentidos, os quais, possivelmente, seriam aqueles a postular tarifas ou condições especiais de tratamento. Ou seja, tais pretensões estariam já atendidas com a definição de duas praças de pedágio no trecho.

O contrário levaria a que um usuário local, que faça uso de apenas parte do trecho, viesse a suportar o custo relativo a todo o trecho, o que não se coloca adequado sob o ponto de vista de justiça tarifária e social. Daí a adoção das duas praças na RJ 186, medida que permite a melhor distribuição do ônus financeiro inerente ao trecho, pelos usuários da rodovia, na proporção mais próxima do efetivo uso que dela estes fizerem.

3. ESTRUTURA TARIFÁRIA E DADOS DE TRÁFEGO

3. ESTRUTURA TARIFÁRIA E DADOS DE TRÁFEGO

3.1 Estrutura Tarifária:

A estrutura tarifária proposta segue o indicado no Termo de Referência, anexo ao edital do Procedimento de Manifestação de Interesse 01/2018, tendo tarifa base para veículos de rodagem simples, com o uso de multiplicadores de eixos para veículos com mais de dois eixos:

Categoria	Tipo de Veículo	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
1	Automóvel, caminhoneta, furgão	2	Simples	1,0
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão trator e furgão	2	Dupla	2,0
3	Automóvel com semirreboque e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5
4	Caminhão, caminhão trator, caminhão trato com semirreboque e ônibus.	3	Supla	3,0
5	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	4	Dupla	4,0
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	5	Dupla	5,0
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semirreboque	6	Dupla	6,0
9	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	7	Rodotrem	7,0
10	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	8	Rodotrem	8,0
11	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	9	Rodotrem	9,0
12	Motocicleta, motoneta, e bicicleta a motor	2	Simples	0,5

A estrutura aqui desenhada segue o padrão hoje adotado pelas concessões das rodovias federais, mantendo uma uniformidade com o que os usuários de longa distância, em especial veículos de carga, já estão acostumados, de forma a não criar um “elemento estranho” na estrutura de arrecadação que possa criar ponto de atrito para sua implementação.

É natural que a arrecadação proposta, seja qual for o seu valor, seja o maior ponto de estresse com a população para a aprovação do projeto aqui desenhado, de forma que é importante

ao sucesso do empreendimento que a estrutura de arrecadação seja o mais familiar possível aos usuários, de forma a torná-la mais aceitável.

Desta feita, nos parece que seguir o modelo federal é, tanto para o mercado de potenciais concorrentes no futuro certame, quando para os usuários do sistema a ser recuperado e melhorado, a solução mais eficiente.

3.2 Tráfego Base Ano “0”

Parte dos estudos técnicos, o relatório de estudo de tráfego utilizou várias fontes existentes, resultados das contagens realizadas pela Autorizada no trecho, em meados do segundo semestre de 2018, que foram expandidas para dados anuais, considerando os fatores de sazonalidade, potencial de fugas após a implantação de praças de pedágio, de entrevistas de preferência declarada e de origem e destino, levantando, em seu resumo final segundo as melhores técnicas e softwares, as seguintes quantidade de veículos por classe, base que seja feita a projeção de tráfego para os próximos 25 (vinte e cinco) anos de concessão:

VEÍCULOS / PRAÇAS DE PEDÁGIO	Eixos	P1	P2	P3	P4	TOTAL
Automóvel, caminhonete e furgão	1,0	3.599	2.733	3.133	8.623	18.088
Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2,0	199	319	311	328	1.157
Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3,0	398	259	446	596	1.699
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4,0	257	201	454	499	1.411
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5,0	89	120	134	146	489
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6,0	159	123	174	314	770
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	7,0	83	41	118	217	459
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	8,0	9	9	22	32	72
Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	9,0	52	35	91	89	267
Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	0,5	143	197	288	162	790
Veículos Isentos	0,0	0	0	0	0	0

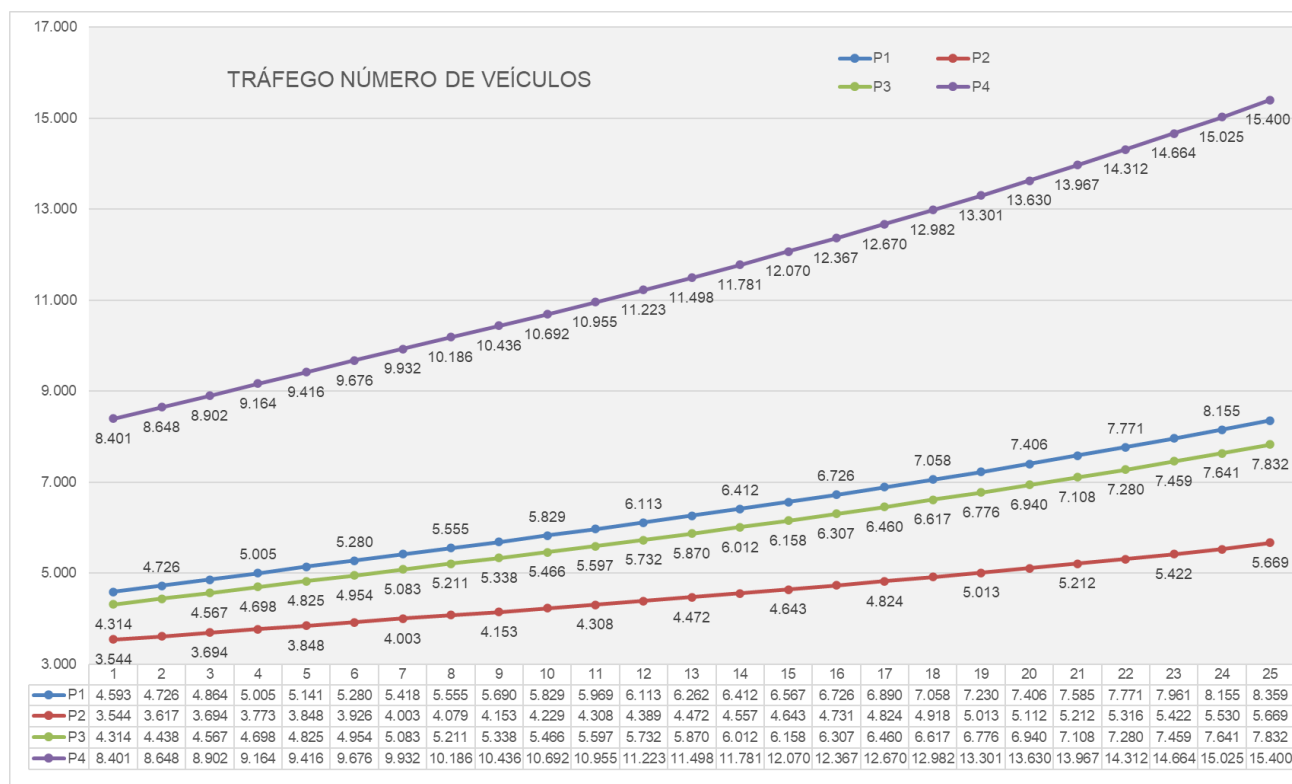
VEÍCULOS / PRAÇAS DE PEDÁGIO	Eixos	P1	P2	P3	P4	TOTAL
Total		4.988	4.037	5.171	11.006	25.202
Total Anual	365	1.820.491	1.473.642	1.887.327	4.017.212	9.198.672
Total Anual de Veículos Equivalentes		3.215.574	2.578.086	3.864.444	6.691.955	16.350.059
Veículos Comerciais		1.246	1.107	1.750	2.221	6.324
Total Anual Veículos Comerciais		454.661	404.192	638.662	810.687	2.308.202
Veículos Comerciais Equivalentes		1.705.022	1.429.614	2.369.404	3.222.630	8.726.669
Proporção Equivalentes Comerciais/Equivalente total		53%	55%	61%	48%	53%

3.3 Projeção de Tráfego Veículo 25 anos – Cenário Base

Em geral para projeções de cenários de volume de tráfego, por classe de veículos, no caso para os 25 (vinte e cinco) anos de concessão, são consideradas eventuais consistências de parâmetros como a estimativa de crescimento do PIB brasileiro, regional e local, do consumo de combustíveis na região e no Estado, comparando com a evolução do tráfego real nas rodovias pedagiadas, nos últimos anos, em termos nacionais e por região.

Todavia, os indicadores, em especial pela situação econômica nos últimos anos, com crescimento negativo, redução do consumo de combustíveis, diferenças entre as tendências do PIB nacional, regional e estadual, dificultam a adoção de algum indicador diferente do que tem sido utilizado para este tipo de projeção, baseado em estimativas de crescimento do PIB Nacional.

Assim para a construção de um cenário base para a modelagem econômico e financeira, os estudos de tráfego, indicaram a seguinte projeção de volume de veículos a serem considerados nas projeções de receitas da futura concessão, para as quatro praças de pedágio:



Neste gráfico, ficam também expostas a diferença de nível de tráfego entre os trechos, com supremacia da Praça de Pedágio P4, localizada na RJ-122. As demais praças têm tráfego inicial, variando entre 4 a 5 mil veículos dia.

3.4 Projeção de Tráfego Veículos Equivalentes 25 anos:

Para o horizonte de concessão de 25 anos, temos a seguinte projeção de tráfego em veículos equivalentes, base para o cálculo das Receitas Totais:

ANO DE PROJETO CONTADO DA DATA DE ANIVERSÁRIO DO CONTRATO DE CONCESSÃO						
TAXA ANUAL %	Ano de Contrato	Praças de Pedágio				
		P1	P2	P3	P4	TOTAL
1,5%	Ano 1	2.991.063	2.335.556	3.306.306	5.639.379	14.272.305
2,5%	Ano 2	3.073.466	2.395.723	3.397.993	5.798.115	14.665.297
3,0%	Ano 3	3.157.904	2.458.430	3.491.736	5.963.968	15.072.039
3,0%	Ano 4	3.243.977	2.523.610	3.587.651	6.132.210	15.487.448
3,0%	Ano 5	3.328.050	2.586.135	3.680.425	6.296.052	15.890.662
3,0%	Ano 6	3.413.219	2.649.517	3.774.524	6.463.466	16.300.726

ANO DE PROJETO CONTADO DA DATA DE ANIVERSÁRIO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

TAXA ANUAL %	Ano de Contrato	Praças de Pedágio				
		P1	P2	P3	P4	TOTAL
2,8%	Ano 7	3.498.022	2.712.561	3.868.267	6.629.871	16.708.722
2,8%	Ano 8	3.582.461	2.775.086	3.962.010	6.794.264	17.113.821
2,7%	Ano 9	3.666.170	2.837.273	4.054.785	6.956.967	17.515.194
2,6%	Ano 10	3.750.973	2.900.135	4.148.528	7.123.372	17.923.008
2,5%	Ano 11	3.836.507	2.963.855	4.244.443	7.291.889	18.336.693
2,5%	Ano 12	3.923.674	3.030.349	4.342.165	7.463.155	18.759.343
2,5%	Ano 13	4.014.492	3.097.518	4.441.137	7.638.399	19.191.545
2,5%	Ano 14	4.106.039	3.166.457	4.543.259	7.821.413	19.637.168
2,5%	Ano 15	4.200.872	3.236.072	4.649.743	8.007.540	20.094.227
2,5%	Ano 16	4.297.895	3.307.000	4.758.033	8.197.556	20.560.484
2,5%	Ano 17	4.396.734	3.383.139	4.868.678	8.391.327	21.039.878
2,5%	Ano 18	4.498.128	3.461.414	4.981.004	8.591.773	21.532.318
2,5%	Ano 19	4.603.537	3.542.097	5.095.137	8.795.193	22.035.964
2,5%	Ano 20	4.710.041	3.623.793	5.211.797	9.009.215	22.554.847
2,5%	Ano 21	4.818.180	3.706.164	5.332.520	9.227.633	23.084.497
2,5%	Ano 22	4.930.333	3.790.187	5.455.405	9.451.398	23.627.324
2,5%	Ano 23	5.048.326	3.875.068	5.586.294	9.677.645	24.187.333
2,5%	Ano 24	5.167.780	3.963.517	5.720.332	9.909.239	24.760.867
2,5%	Ano 25	5.290.059	4.053.984	5.857.586	10.146.376	25.348.006

A importância da indicação clara desta projeção, e seus elementos de origem e fundamento, é a de acenar para o mercado de potenciais investidores a seriedade e segurança dos estudos aqui propostos, de forma a reduzir os fatores de incerteza e, assim, permitir que a licitação colha propostas as mais otimizadas possível, em benefício para o modelo, ao usuário final e para a sustentabilidade da futura concessão.

3.5 Projeção de Tráfego com Faixas de Variação

Como exposto, a projeção de tráfego é realizada com base nas contagens recentes verificadas nos trechos, pesquisas de campo, análise de fuga ou atração de tráfego, em função do custo de pedágio versus as economias dos usuários em termos de fluidez do tráfego e das melhores condições da rodovia.

Faremos a análise da influência da variação de tráfego, no cenário base, na resultante TIR, Taxa Interna de Retorno de projeto, a cada cenário. Desta forma, balizamos o risco agregado da variação positiva ou negativa da frustração de uma eventual previsão com viés otimista, e, ao contrário de uma previsão com viés pessimista:

3.5.1 Projeção de Tráfego Alterando Taxas de Crescimento

A primeira análise, trabalha com o volume de tráfego por veículos equivalentes ano, inicial considerado, alterando percentualmente as taxas previstas de crescimento de tráfego a cada ano da concessão.

Na projeção do percentual anual de crescimento do tráfego, trabalha-se com um importante nível de incerteza, considerada as condicionantes de projeção desta variável, ano a ano. Assim consideramos cenários de aumento ou redução percentual da taxa de crescimento anual e sua respectiva consequência na TIR Taxa Interna e Retorno de projeto:

Ajuste % Variação Anual	Taxa Média - Variação do tráfego	TIR de Projeto	Veículos Equivalentes 25 anos
80%	1,55%	8,12%	455.885.961
85%	1,67%	8,39%	463.128.256
90%	1,78%	8,66%	470.509.428
95%	1,90%	8,93%	478.032.291
100%	2,01%	9,20%	485.699.714
105%	2,13%	9,47%	493.514.626
110%	2,24%	9,73%	501.480.017
115%	2,36%	9,99%	509.598.935
120%	2,47%	10,25%	517.874.492

A simulação de cenários de redução ou aumento das taxas de variação anual do tráfego, projetadas para os 25 anos da concessão, em especial quando para menos, não afetam de forma importante a sustentabilidade do projeto, sob o ponto de vista de sua viabilidade econômica e financeira.

3.5.2 Projeção de Tráfego Alterando a base inicial

Analisando o cenário sob o ponto de vista da base inicial de tráfego calculada nos estudos realizados, com as respectivas estimativas de fugas, em especial, vemos que divergências para mais ou para menos, nesta avaliação, afetam de forma mais intensa nos resultados econômico e financeiros estimados em termos da TIR Taxa Interna de Retorno de projeto.

No quadro a seguir, fazemos uma estimativa de redução do tráfego base estimado e o reflexo na TIR de projeto:

Ajuste no Início	TIR de Projeto	Veículos Equivalentes 25 anos
90%	6,80%	437.129.743
95%	8,00%	461.414.728
100%	9,20%	485.699.714
105%	10,41%	509.984.700
110%	11,62%	534.269.685

Estas estimativas indicam uma margem menor de possibilidade de erro, tomando-se como base o tráfego estimado no ano anterior ao do início da concessão. Neste caso, o estudo realizado tomou como base, contagens de campo realizadas no 2º semestre de 2.018, além de análise de histórico de volumes nos últimos anos.

3.5.3 Risco de Tráfego

Quanto a questão contratual, o risco de tráfego é atribuído ao parceiro privado, assim como projeções com viés otimista ou pessimista, afetarão a disposição de interessados na participação do certame de licitação, refletido em uma atitude conservadora ou agressiva no momento de construção de sua proposta comercial no certame de licitação.

Para efeito do Poder Concedente, a projeção de tráfego, dentro de critérios tecnicamente defensáveis, é uma das variáveis que influenciam a decisão dos limites aceitos nas propostas comerciais dos licitantes, com base no menor preço de tarifa base de pedágio.

4. ESTIMATIVA DE RECEITAS

4. ESTIMATIVA DE RECEITAS

4.1 Tarifa Básica de Pedágio

Para definição da Tarifa Básica de Pedágio para cada uma das praças, foram analisados cenários considerando

- ✓ - Trecho de Cobertura das Praças
- ✓ - Eixos passantes em cada trecho

Todavia, para efeito de construção de um cenário base para modelagem econômica e financeira, foi considerada a opção de “tarifas base”, iguais por Praça de Pedágio:

Praças	P1	P2	P3	P4
Localização	RJ - 186	RJ-186	RJ 158/160	RJ 122
Cobertura (km)	63,8	38,0	58,6	35,2
Tarifa Básica por Praça	5,17	5,17	5,17	5,17
CATEGORIA DE VEÍCULOS	TARIFA POR CATEGORIA DE VEÍCULO POR PRAÇA			
1	5,17	5,17	5,17	5,17
2	10,33	10,33	10,33	10,33
3	15,50	15,50	15,50	15,50
4	20,67	20,67	20,67	20,67
5	25,83	25,83	25,83	25,83
6	31,00	31,00	31,00	31,00
7	36,17	36,17	36,17	36,17
8	41,34	41,34	41,34	41,34
9	46,50	46,50	46,50	46,50
1,5	7,75	7,75	7,75	7,75
2	10,33	10,33	10,33	10,33
0,5	2,58	2,58	2,58	2,58

Junto ao relatório RT3.3, em seu apêndice sobre exame de cenários diferentes do “cenário base”, em termos de base de composição de preços, EMOP (Rio de Janeiro) ou SICRO (DNIT) em especial, bem como de diferentes níveis de serviços a serem prestados aos usuários, apresentando a respectiva a tarifa básica estimada para cada cenário.

4.2 Estimativas de Receitas de Pedágio

As receitas a serem auferidas, estarão de acordo com as condições constantes nas minutas de Edital, Contrato e seus anexos. O fator multiplicador para eixos passantes segue com o modelo proposto no Termo de Referência anexo ao Pedido de Manifestação de Interesse 01/2018, onde a tarifa para um veículo de passeio é considerada como multiplicador base para o cômputo do valor de passagem nas praças de pedágio de veículos com mais de dois eixos, com os seguintes valores por Praça:

Praça Local (km)	P1 63,8	P2 38,0	P3 58,6	P4 35,2	Receita de Pedágio Total
Tarifa Base	5,17	5,17	5,17	5,17	
Ano 1	3.864.226	3.017.361	4.271.496	7.285.649	18.438.732
Ano 2	15.882.735	12.380.368	17.559.792	29.962.896	75.785.791
Ano 3	16.319.088	12.704.419	18.044.228	30.819.975	77.887.710
Ano 4	16.763.885	13.041.248	18.539.888	31.689.395	80.034.416
Ano 5	17.198.351	13.364.356	19.019.317	32.536.080	82.118.104
Ano 6	17.638.477	13.691.896	19.505.592	33.401.226	84.237.191
Ano 7	18.076.715	14.017.692	19.990.028	34.261.154	86.345.589
Ano 8	18.513.068	14.340.799	20.474.465	35.110.688	88.439.020
Ano 9	18.945.648	14.662.162	20.953.893	35.951.490	90.513.193
Ano 10	19.383.887	14.987.014	21.438.330	36.811.418	92.620.649
Ano 11	19.825.899	15.316.299	21.933.989	37.682.264	94.758.451
Ano 12	20.276.354	15.659.920	22.438.986	38.567.317	96.942.577
Ano 13	20.745.672	16.007.029	22.950.443	39.472.922	99.176.066
Ano 14	21.218.762	16.363.287	23.478.179	40.418.681	101.478.909
Ano 15	21.708.829	16.723.034	24.028.455	41.380.533	103.840.851
Ano 16	22.210.212	17.089.572	24.588.068	42.362.476	106.250.328
Ano 17	22.720.983	17.483.035	25.159.848	43.363.824	108.727.690
Ano 18	23.244.957	17.887.532	25.740.313	44.399.667	111.272.469
Ano 19	23.789.680	18.304.479	26.330.116	45.450.885	113.875.160
Ano 20	24.340.061	18.726.660	26.932.982	46.556.884	116.556.587
Ano 21	24.898.887	19.152.330	27.556.841	47.685.599	119.293.657
Ano 22	25.478.461	19.586.535	28.191.876	48.841.950	122.098.822
Ano 23	26.088.214	20.025.173	28.868.267	50.011.124	124.992.778
Ano 24	26.705.512	20.482.249	29.560.936	51.207.934	127.956.631
Ano 25	27.337.417	20.949.757	30.270.224	52.433.385	130.990.783
TOTAL	513.175.980	395.964.206	567.826.552	977.665.416	2.454.632.154

É importante assinalar que, para a conveniência dos usuários e atendimento do Interesse Público, é previsto que a cobrança nas praças de pedágio é iniciada, somente após o total encerramento dos investimentos relativos aos trabalhos iniciais, claramente definidos no PER – Programa de Exploração Rodoviária.

Há, aqui, duas preocupações. A primeira, a de retirar-se qualquer potencial incentivo para que um eventual concessionário postergue a execução desta obrigação contratual, da recuperação da situação do trecho concedido para criar arrecadação antes de qualquer investimento de porte.

O que se deseja com um contrato de concessão é justamente que a iniciativa privada persiga a recuperação dos investimentos realizados, e não que acumule riqueza antes de realizar qualquer investimento. Daí ser importante que a arrecadação seja permitida somente após a conclusão dos investimentos em trabalhos iniciais.

Também é importante que o usuário tenha percepção das melhorias na qualidade do serviço que lhe é prestado e nos equipamentos públicos, como a recuperação da sinalização horizontal e vertical, melhoria das condições do pavimento e oferta dos serviços previstos no contrato de concessão, antes de ver-se submetido a qualquer cobrança de tarifa de pedágio.

Esta prática reduz a percepção negativa comum (e equivocada, diga-se) da população em geral de ter que pagar pelo uso de um equipamento que, até então, era lhe ofertado aparentemente¹ sem custo. Todavia ao ver as melhoras, e somente então, o início da cobrança da tarifa, há uma mais fácil aceitação da criação do pedágio.

¹ Dizemos sempre aparentemente pois é sabido que todo equipamento público tem um custo. A questão, em realidade, é se o seu uso é pago pelo usuário efetivo, como no caso de rodovias pedagiadas, ou pela coletividade, quando a constituição, operação e manutenção da rodovia é suportada pelo erário.

Por este motivo, o Contrato proposto prevê a realização destes investimentos iniciais antes da autorização da operação da praça de pedágio, para somente então haver o início da cobrança da tarifa.

5. IMPACTO TRIBUTÁRIO

5. IMPACTO TRIBUTÁRIO

5.1 Impostos Sobre Receitas de Pedágio

Os impostos a serem recolhidos sobre a arrecadação de pedágio, ISS, PIS e COFINS, estão assim previstos para todo o horizonte de concessão. A forma de recolhimento do ISS, tomará em consideração os Municípios ao longo da Concessão, respeitando as regulamentações vigentes no momento da ocorrência do fato gerador.

ISSQN	PIS	COFINS
5,00%	0,65%	3,00%

Para construção da modelagem econômica e financeira, está considerado o sistema de Lucro Real durante o horizonte da concessão. Eventuais alterações das opções de tributação antes do término do prazo da concessão, poderão ser consideradas pela futura concessionária, todavia não servirão de base para pedidos de eventuais reequilíbrios, uma vez que este risco, o de alteração de tributação sobre lucros, é de total responsabilidade do futuro concessionário.

5.2 REIDI: Redução do PIS e COFINS sobre investimentos

O modelo econômico e financeiro, prevê que o futuro concessionário, utilizará os benefícios previsto pelo Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, pela dedução das contribuições previstas para o PIS e COFINS, nos valores de aquisição de serviços, equipamentos e máquinas, a serem incorporadas aos ativos intangíveis da futura concessão.

Esta redução é dada no momento da emissão dos documentos fiscais pelas empresas fornecedoras da futura Concessionária, desde que devidamente inscrita no programa, e para efeito demonstrativo, os valores totais anuais estimados estão deduzidos dos investimentos previstos, para os 25 anos de horizonte contratual, apresentados de forma atualizada, na planilha Quadro 7 – REIDI, do arquivo da modelagem econômica e financeira, encaminhada em Excel aberto, de acordo com o cenário estudado.

Neste caso os fornecedores devem fazer constar no corpo dos documentos fiscais, tratar-se de fornecimento com redução dos Impostos PIS e COFINS, por conta dos benefícios previstos

pela legislação referente ao REIDI. No cenário base, custos EMOP, o valor do REIDI nos 25 anos da Concessão, está estimado em montante superior R\$ 50 milhões.

O Decreto Nº 6.144, DE 3 DE JULHO DE 2007, Regulamenta a forma de habilitação e co-habilitação ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pelos artigos 1º a 5º da Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, prevendo:

- Art. 2º o REIDI suspende a exigência da:

I - Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da:

- a. Venda de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada ao regime, para incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado;
- b. Venda de materiais de construção, quando adquiridos por pessoa jurídica habilitada ao regime, para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado;
- c. Prestação de serviços, por pessoa jurídica estabelecida no País, à pessoa jurídica habilitada ao regime, quando aplicados em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado; (Redação dada pelo Decreto nº 7.367, de 2010)
- d. Locação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos para utilização em obras de infraestrutura destinadas ao seu ativo imobilizado, quando contratada por pessoa jurídica habilitada ao regime; (Incluído pelo Decreto nº 7.367, de 2010)

5.3 Redução de ICMS – Incentivo Estado do Rio de Janeiro

O Convênio CONFAZ ICMS 85/2011, com efeitos até 30.11.11, autorizava os Estados do Amapá, Maranhão, Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe a conceder crédito outorgado de ICMS, destinado a aplicação em investimentos em infraestrutura. Efeitos estendidos pelo Convênio CONFAZ ICMS 64/2018, a partir de 26.07.18, complementando pela sua Cláusula primeira: ficam os Estados do Acre, Amapá, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe autorizados a conceder crédito outorgado de ICMS destinado exclusivamente a aplicação em investimentos em infraestrutura em seus territórios, não podendo exceder, em cada ano, a 5% da parte estadual da arrecadação anual do ICMS relativa ao exercício imediatamente anterior.

5.3.1 Ato da ALERJ em 21 de maio de 2.019:

“Os deputados da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj), aprovaram, na tarde desta terça-feira (21), um projeto de lei que pretende mudar de forma radical a política de concessão e fiscalização de incentivos fiscais no Estado. A nova legislação encontrará o Rio de Janeiro sob as regras do Regime de Recuperação Fiscal, o que impede a criação de novos incentivos fiscais. Contudo, a nova regra regulamenta a entrada de empresas a programas já existentes”.

O projeto, que é de autoria do deputado Luiz Paulo (PSDB), ainda precisa ser sancionado pelo governador do Estado, para entrar em vigor em um prazo de 90 dias a partir da sanção. Caso seja aprovado pelo Executivo, as empresas terão que cumprir metas, ou contrapartidas ao aderir a um programa de incentivo fiscal. A nova lei ainda limita em quatro anos o prazo de validade dos novos acordos.

"Ele não pode em tese dar incentivos fiscais, pode entrar nos convênios, mas ele pode retirar incentivos daqueles que não estão cumprindo as metas de geração de empregos, aumento de renda, aumento de arrecadação e dos valores que estão sendo investidos", explicou o autor do projeto, deputado Luiz Paulo (PSDB)."

As contrapartidas necessárias para a manutenção das empresas nos programa de incentivo existentes no Estado são a criação de postos de trabalho, retorno de investimentos, aumento do turismo e a construção de indústrias, entre outras.

5.3.2 Situação Fiscal e Segurança Jurídica

O cenário atual de grande parte dos Estados Brasileiros, indica um constrangimento orçamentário e fiscal e de uma maior seletividade de concessão de incentivos, incluindo vinculação direta de benefícios do Estado versus ganhos econômicos em função das concessões realizadas para entes privados.

Assim, embora uma futura Concessionária de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro, venha a agregar novos postos de trabalho, em atividades de investimentos e operações, considerando a atual situação de Regime de Recuperação Fiscal, “o que impede a criação de novos incentivos fiscais”, traz uma insegurança jurídica e fiscal que sugere uma visão conservadora quanto a eventuais benefícios de redução de ICM.

Desta forma, entendemos que mesmo havendo legislação que beneficie um futuro concessionário, no momento do Certame de Licitação, não garante que o futuro ganhador da licitação venha a ser beneficiado por eventuais reduções fiscais.

Melhor cenário seria não considerar na precificação dos limites máximos de valores de pedágio, ou mínimo de outorga, eventuais incentivos fiscais a serem concedidos pelo Estado do Rio de Janeiro. Caso venham a ocorrer no futuro, beneficiando a Concessionária, que a respectiva vantagem fiscal venha a ser objeto de reequilíbrio econômico e financeiro em favor do usuário, com uma redução dos valores a serem cobrados nas praças de pedágio, dos trechos beneficiados por eventuais reduções fiscais.

5.4 Impacto Tributário - ISS

No modelo econômico e financeiro, estão considerados todos os tributos a serem pagos diretamente pela futura concessionária, e no caso o ISS na base de 5%, sobre as receitas totais, com recolhimento ao Município sede da futura concessionária, que será em uma das cidades lindeiras do conjunto das rodovias concedidas. Uma alternativa é a de reservar um percentual para o Município sede da Praça de Pedágio e o restante dividido entre os demais municípios lindeiros, de acordo com a extensão da rodovia que cruza seus limites.

Em geral todos os municípios têm previsão de arrecadação de ISS sobre rodovias concessionadas em suas respectivas legislações sobre o ISSQN (Imposto sobre serviços de qualquer natureza). Assim a decisão de recolhimento do ISS (ou eventual isenção total para zerar o impacto deste tributo sobre a tarifa de pedágio), dependerá do Estado, em relação a todos os Municípios ao longo dos trechos, para que não haja risco de tributação indevida ou bitributação à futura Concessionária.

Ressalvando, que eventuais alterações de valores projetados de volume de tráfego por praça de pedágio e seu respectivo valor sugerido de tarifa, bem como de outros cenários a serem apresentados junto ao relatório RT3.3, temos a seguir, resumo de valores referentes ao ISS considerando o cenário base selecionado:

Ano	Receita das Praças P1 a P4	ISSQN 5,00%
Ano 1	18.438.732	921.937
Ano 2	75.785.791	3.789.290
Ano 3	77.887.710	3.894.386
Ano 4	80.034.416	4.001.721

Ano	Receita das Praças P1 a P4	ISSQN 5,00%
Ano 5	82.118.104	4.105.905
Ano 6	84.237.191	4.211.860
Ano 7	86.345.589	4.317.279
Ano 8	88.439.020	4.421.951
Ano 9	90.513.193	4.525.660
Ano 10	92.620.649	4.631.032
Ano 11	94.758.451	4.737.923
Ano 12	96.942.577	4.847.129
Ano 13	99.176.066	4.958.803
Ano 14	101.478.909	5.073.945
Ano 15	103.840.851	5.192.043
Ano 16	106.250.328	5.312.516
Ano 17	108.727.690	5.436.385
Ano 18	111.272.469	5.563.623
Ano 19	113.875.160	5.693.758
Ano 20	116.556.587	5.827.829
Ano 21	119.293.657	5.964.683
Ano 22	122.098.822	6.104.941
Ano 23	124.992.778	6.249.639
Ano 24	127.956.631	6.397.832
Ano 25	130.990.783	6.549.539
TOTAL	2.454.632.154	122.731.608

5.5 Impacto Orçamentário:

Não há previsão de participação do Estado do Rio de Janeiro, nos custos da futura concessão, não se tratando, pois, de contrato sob a égide da Lei 11.079, das Parcerias Público Privadas. Todos os dispêndios, sejam de investimentos ou custos operacionais e administrativos, serão 100% de responsabilidade do futuro concessionário, sem nenhuma contribuição pecuniária do Poder Concedente.

Na eventualidade de concessão de incentivos fiscais com redução de alíquotas de ICM, os valores assim obtidos, seriam parte do total de valores estimados para todas as concessões com este tipo de incentivo, para este e para os demais projetos em outros segmentos sem previsão específica em termos orçamentários, de forma individual.

Na revisão do PPA – Plano Plurianual, para 2.019, não aparece previsão de investimentos no eixo rodoviário a ser concedido e objeto deste estudo. Como se observa na página 138 do

referido plano, publicado no site do Governo do Estado do Rio de Janeiro, os trechos do Eixo Noroeste, RJ 122, RJ 158, RJ 160 e RJ 186, estão previstos como “concedido”, sem assim reserva de verba orçamentária para manutenção e recuperação dos trechos em questão.

PLANO PLURIANUAL 2016 / 2019 - REVISÃO 2019
PROGRAMAÇÃO SETORIAL DO PODER EXECUTIVO
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES

Programa: 0106 - MELHORIAS DA INFRAESTRUTURA FÍSICA PARA CARGAS

AÇÃO: A554 - Concessão de Rodovia Estadual

FINALIDADE: Realizar a concessão de diversas rodovias estaduais do interior do estado à iniciativa privada.

FUNÇÃO: 26 - Transporte

SUBFUNÇÃO: 782 - Transporte Rodoviário

TIPO DE AÇÃO : Não Orçamentária / Ação Executada por Terceiros

UNIDADE DE PLANEJAMENTO : 31010 - SETRANS

EXECUTOR : DNIT, Governo Federal, Iniciativa Privada

PRODUTO	UNIDADE DE MEDIDA	META FÍSICA	REGIÃO
		2019	
Lote Acesso ao Complexo Portuário do Açu (RJ-244) concedido	unidade	1,00	NORTE FLUMINENSE
Lote Eixo Noroeste (RJ-122, RJ-158, RJ-160 e RJ-186) concedido	unidade	1,00	BAIXADAS LITORÂNEAS, METROPOLITANA
	unidade	2,00	SERRANA
	unidade	1,00	NOROESTE FLUMINENSE
Lote Litoral Norte (RJ-106 e RJ-162) concedido	unidade	2,00	BAIXADAS LITORÂNEAS, METROPOLITANA, NORTE FLUMINENSE
Lote Rodovia Urbana Metropolitana (RJ-071 parte/RJ-081 parte/RJ-103) concedido	unidade	3,00	METROPOLITANA
Lote Sul Fluminense (RJ-127, RJ-145 e RJ-155) concedido	unidade	1,00	CENTRO-SUL FLUMINENSE, METROPOLITANA
	unidade	1,00	MÉDIO PARAIBA
	unidade	1,00	COSTA VERDE, MÉDIO PARAIBA
Rodovia estadual sob concessão	unidade	2,00	COSTA VERDE, MÉDIO PARAIBA

5.6 Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Lucro Líquido

As alíquotas de imposto de renda e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, são aquelas previstas para empresas privadas de acordo com a legislação fiscal vigente. Na modelagem econômica e financeira, a tributação é considerada dentro do regime de Lucro Real:

- Receita bruta total, no ano-calendário anterior, seja superior a R\$ 78.000.000,00 (setenta e oito milhões de reais), ou a R\$ 6.500.000,00 (seis milhões e quinhentos mil reais), multiplicado pelo número de meses de atividade do ano-calendário anterior, quando inferior a 12 (doze) meses (limite fixado pela Lei Nº 10.637/2002), a declararem o Imposto de Renda via Lucro Real.

Sobre o Lucro antes do IR/CSLL (LAIR), incide alíquota de Imposto de Renda de 15% quando a parcela do lucro real for inferior ao valor resultante da multiplicação de R\$ 20.000,00 (vinte mil

reais) pelo número de meses do respectivo período de apuração, ou seja R\$ 240.000 (duzentos e quarenta mil reais) por ano.

Quando os resultados da SPE superem R\$ 240.000 (duzentos e quarenta mil reais) ano, ocorre a incidência de um adicional de 10% sobre o valor excedente, que determina a incidência de alíquota de 9% sobre as empresas optantes pelo regime de declaração sobre Lucro Real.

5.7 Mérito do Parceiro Público

A decisão pela concessão dos trechos rodoviários em questão traz importantes vantagens ao Estado do Rio de Janeiro, em termos de redução de comprometimento orçamentário, bem como de aumento dos valores a serem transferidos pela Federação, em razão de novos impostos federais que serão arrecadados junto ao futuro concessionário.

5.7.1 “Value For Money”

Nos próximos itens, faremos a análise dos resultados tanto para o ente Público, Estado do Rio de Janeiro, sob o ponto de vista orçamentário, quanto também para os usuários do trecho e para a melhoria do sistema logístico de cargas, estratégico para o Poder Concedente

5.7.1.1 – Poder Concedente

Sob o ponto de vista do Estado do Rio de Janeiro, a concessão do trecho rodoviário, eliminará a necessidade, nos próximos 25 anos, de considerar nas peças orçamentárias e nos Planos Plurianuais, valores para conservação, manutenção e recuperação do trecho das rodovias concedidas.

Inclui-se nesta conta, os valores que também seriam orçados e dispendidos para intervenções emergenciais, ambientais e de aumento de capacidade, uma vez, que com a concessão destes trechos, estas responsabilidades são transferidas para o ente privado, ou seja, a futura concessionária destas rodovias.

No último plano plurianual, não houve previsão de investimentos, considerando que o conjunto das rodovias os trechos do Eixo Noroeste, RJ 122. RJ 158, RJ 160 e RJ 186, estão previstos como “concedido”, sem assim reserva de verba orçamentária para manutenção e recuperação dos trechos em questão.

Tomando-se os valores estimados para composição do estudo econômico e financeiro, para os próximos 5 anos, caso o plano plurianual considerasse o trecho como parte dos investimentos necessários para sua recuperação e manutenção, seria, no caso deste cenário, Base com custos EMOP, necessário um montante superior a R\$ 23 milhões para recuperação inicial e R\$ 144,0 milhões para manutenção do trecho nos 4 anos seguintes, ou seja reservar um total de R\$ 167 milhões a serem dispendidos para investimento no trecho rodoviário, ora em estudo para concessão.

5.7.1.2 – Usuário

Para os usuários do Eixo Noroeste, uma rodovia com nível de condição de bom a ótimo, incluindo ampliações de capacidade em trechos de aclives, torna o percurso mais seguro e rápido, respeitados os limites definidos a cada trecho, permitindo uma velocidade cruzeiro que trará mais economia de combustível, bem como, redução do desgaste dos veículos, sejam eles leves ou pesados, havendo uma compensação importante sobre o acréscimo de custo dos futuros usuários, pela tarifa de pedágio a ser desembolsada em cada viagem.

5.7.1.3 – Municípios

Aos municípios, que não têm sido onerados em função dos trechos que cortam suas áreas urbanas, terão as vantagens de melhor fluidez interna de trânsito local, bem como de sua manutenção e recuperação. Além destes benefícios, há que se considerar o aumento de arrecadação pela incidência de ISSQN, sobre os valores arrecadados nas praças de pedágio na sua região de influência, de acordo com as previsões legais para este fim.

5.7.2 Arrecadação de impostos

Importante considerar que o Estado do Rio de Janeiro, virá a ser beneficiado pelo aumento da arrecadação de impostos federais em seu território, PIS, COFINS, Imposto de Renda, cujo Estado, recebe parte destes valores nas transferências de recursos federais, em função da incidência destes impostos sobre a arrecadação de tarifas de pedágio pela futura concessão.

Lembrando que, estes impostos hoje não são arrecadados, passarão a ser quando do início de cobrança de tarifas pelo futuro concessionário. Entrarão nesta conta, também o acréscimo de impostos estaduais e municipais, que serão arrecadados em função dos futuros investimentos a

serem realizados nos trechos, além dos dispêndios com custos operacionais e administrativos, afetando de forma positiva, o movimento financeiro dos Municípios cortados pelos trechos rodoviários e para o Estado do Rio de Janeiro.

5.8 Provisionamento Orçamentário Suporte PPP

Com a realização dos estudos econômico e financeiro, com base nos levantamentos realizados no Eixo Rodoviário, com estimativas dos investimentos, custos operacionais e administrativos, e considerando, o fator importante de termos uma tarifa módica e justa aos usuários do trecho, entendeu-se que a concessão seria tradicional e plena, sem nenhuma participação pecuniária do Poder Concedente, seja pela participação nos investimentos, seja através de contraprestações mensais através de Concessão Administrativa ou Patrocinada, este projeto não está sendo realizado dentro das previsões da Lei 11.079, das PPPs.

O Governo do Estado do Rio de Janeiro, primeiro **não** necessita fazer provisões orçamentárias para atendimento de demanda do projeto, segundo não se torna necessário, a constituição de Fundo Garantidor, e do atendimento do previsto no artigo 10º, da citada lei:

Art. 10. A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade de concorrência, estando a abertura do processo licitatório condicionada a:

I – autorização da autoridade competente, fundamentada em estudo técnico que demonstre:

a) a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de parceria público-privada;

b) que as despesas criadas ou aumentadas não afetarão as metas de resultados fiscais previstas no Anexo referido no § 1º do art. 4º da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa; e

c) quando for o caso, conforme as normas editadas na forma do art. 25 desta Lei, a observância dos limites e condições decorrentes da aplicação dos arts. 29, 30 e 32 da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000, pelas obrigações contraídas pela Administração Pública relativas ao objeto do contrato;

II – elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada;

III – declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual;

IV – estimativa do fluxo de recursos públicos suficientes para o cumprimento, durante a vigência do contrato e por exercício financeiro, das obrigações contraídas pela Administração Pública;

V – seu objeto estar previsto no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado;