



SÃO PAULO 
SEGUE EM FRENTE
M O B I L I D A D E

AVISO

As novas concessões estaduais de rodovias fazem parte do Programa São Paulo Segue em Frente para melhoria da mobilidade, lançado em 19 de novembro, pelo Governador Geraldo Alckmin. Com o anúncio, apresentou-se, também, o cronograma das demais etapas que deveriam ser seguidas até o início da licitação destas concessões. Foram destacados os momentos de interação com o mercado e a sociedade para apresentação das condições do Projeto.

Em 17 de dezembro de 2015, a ARTESP, em conjunto com a Secretaria de Governo e a Secretaria de Logística e Transportes, expôs as premissas e metodologias consideradas para a modelagem jurídica e econômico-financeira das novas concessões rodoviárias estaduais.

A exposição foi aberta para a participação dos principais agentes do mercado, dentre os quais as concessionárias, os analistas financeiros, as consultorias de infraestrutura e os escritórios de Direito Administrativo. O conteúdo exposto também fez parte do release de imprensa divulgado na mesma data pela ARTESP (<http://www.artesp.sp.gov.br/sala-de-imprensa-noticias-novas-concessoes-rodoviarias-do-estado-de-sp.html>).

Na oportunidade, a Diretoria da ARTESP apresentou a estrutura conceitual das novas concessões rodoviárias estaduais e se colocou à disposição para esclarecer dúvidas e escutar ponderações relacionadas ao conteúdo apresentado.

Com o intuito de promover a mais ampla transparência, a ARTESP disponibiliza aqui o material exposto no dia 17 de dezembro de 2015. É preciso salientar que o conteúdo desta apresentação reflete os estudos que estão em andamento e que, embora em estágio avançado, serão detalhados e concluídos. Com a conclusão dos estudos, serão realizadas audiências públicas dos projetos. As minutas do Edital e do Contrato, bem como seus respectivos anexos e demais documentos serão submetidos à consulta pública e ficarão acessíveis por meio do site www.artesp.sp.gov.br/novasconcessoes.

Os próximos eventos deverão acontecer nos meses de janeiro e fevereiro.
Programem-se e não deixem de comparecer.



Concessão de Rodovias

Modelagem jurídica e econômico-financeira

Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



Informações gerais

Histórico das concessões rodoviárias do Estado de São Paulo

1997

1ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias

- 12 lotes
- Prazo de 20 anos
- 3,6 mil km concedidos
- 170 municípios atendidos

2002

Criação da ARTESP

Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo.

Lei Complementar nº 914 de 14/01/2002

2008

2ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias

- 5 lotes
- Prazo de 30 anos
- 1,7 mil km concedidos
- 101 municípios atendidos

Junho/2008

- Concessão do trecho oeste do Rodoanel

2011

Março/2011

Concessão dos trechos sul e leste do Rodoanel

2014

Dezembro/2014

Assinatura do contrato para a concessão patrocinada da Rodovia dos Tamoios

Informações gerais

Histórico das Novas Concessões

- Submissão da Proposta (de iniciativa pública) por meio da Plataforma Digital de Parcerias (Decreto 61.371/2015)
- **28/10/2015**: Na 13ª Reunião Extraordinária do CDPED o projeto foi aprovado, por unanimidade, pelos conselheiros
- **19/11/2015**: Divulgação, pelo Governador, do novo programa de concessões estaduais para mobilidade – Assinatura do Decreto que autoriza as novas concessões rodoviárias do Estado de São Paulo
- **17/12/2015**: Apresentação, pela ARTESP, das premissas consideradas na modelagem das Concessões e da metodologia dos estudos realizados



Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



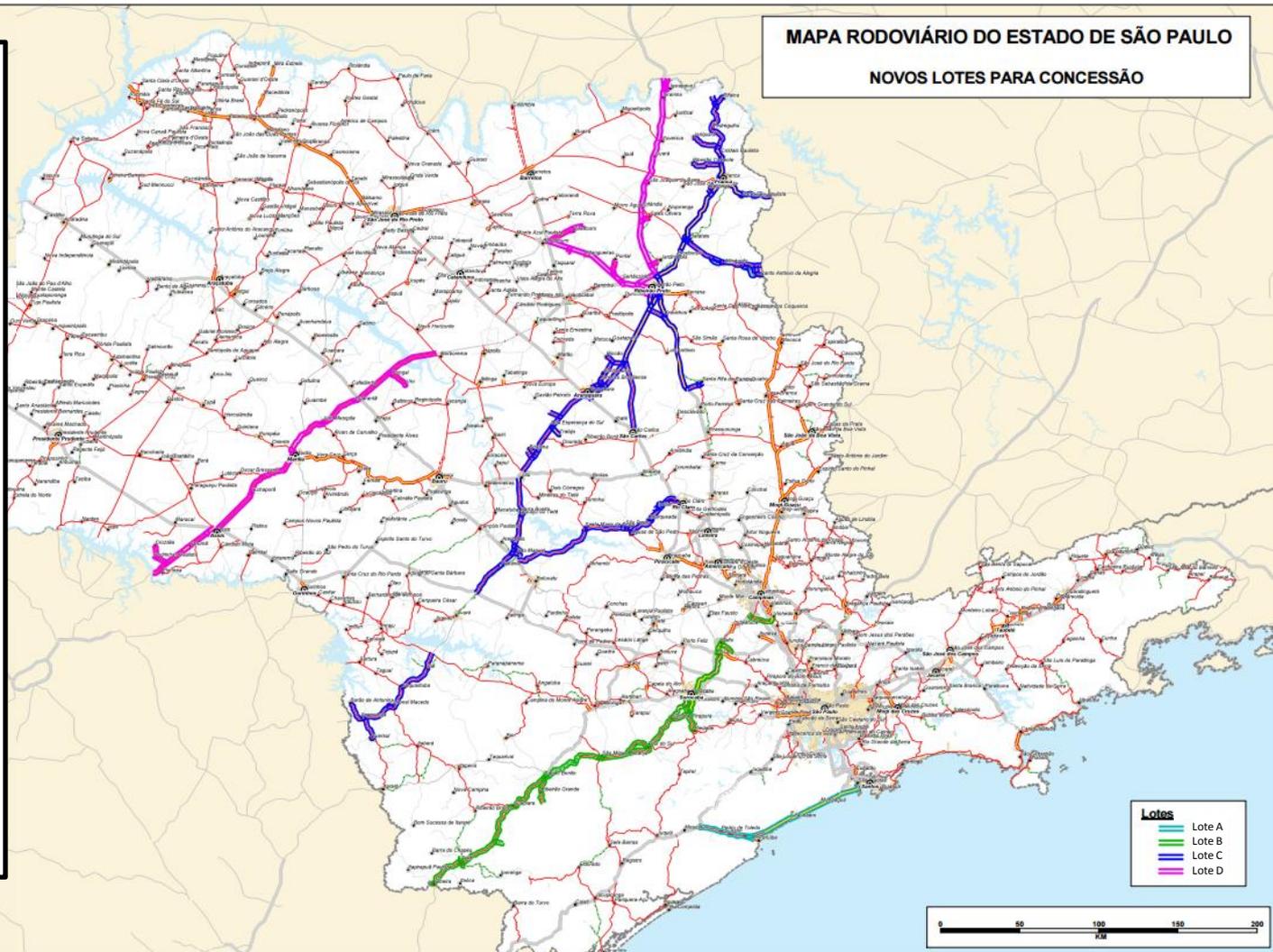
Estrutura das Novas Concessões

Síntese dos lotes

Concessão de cerca de 2.217 km de rodovias

Previsão de mais de 300 km de duplicações ao longo de todos os trechos concedidos durante o prazo das concessões

Os novos lotes ampliam em aproximadamente 25% a malha de rodovias estaduais concedidas



Estrutura das Novas Concessões

Lote A

LOTE A

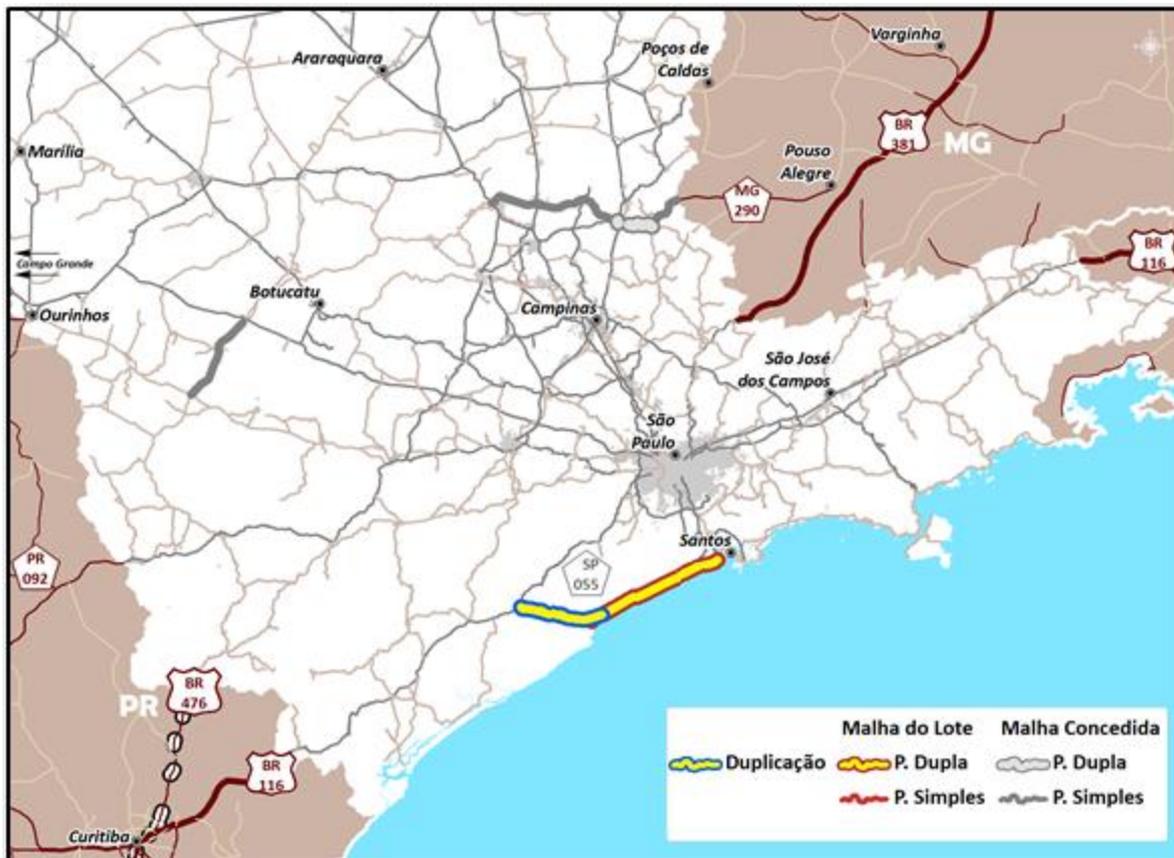
Ampliação Principal

R\$ 467 milhões

Restauração de Pavimento

R\$ 427 milhões

Extensão: 117 km



Estrutura das Novas Concessões

Lote B

LOTE B

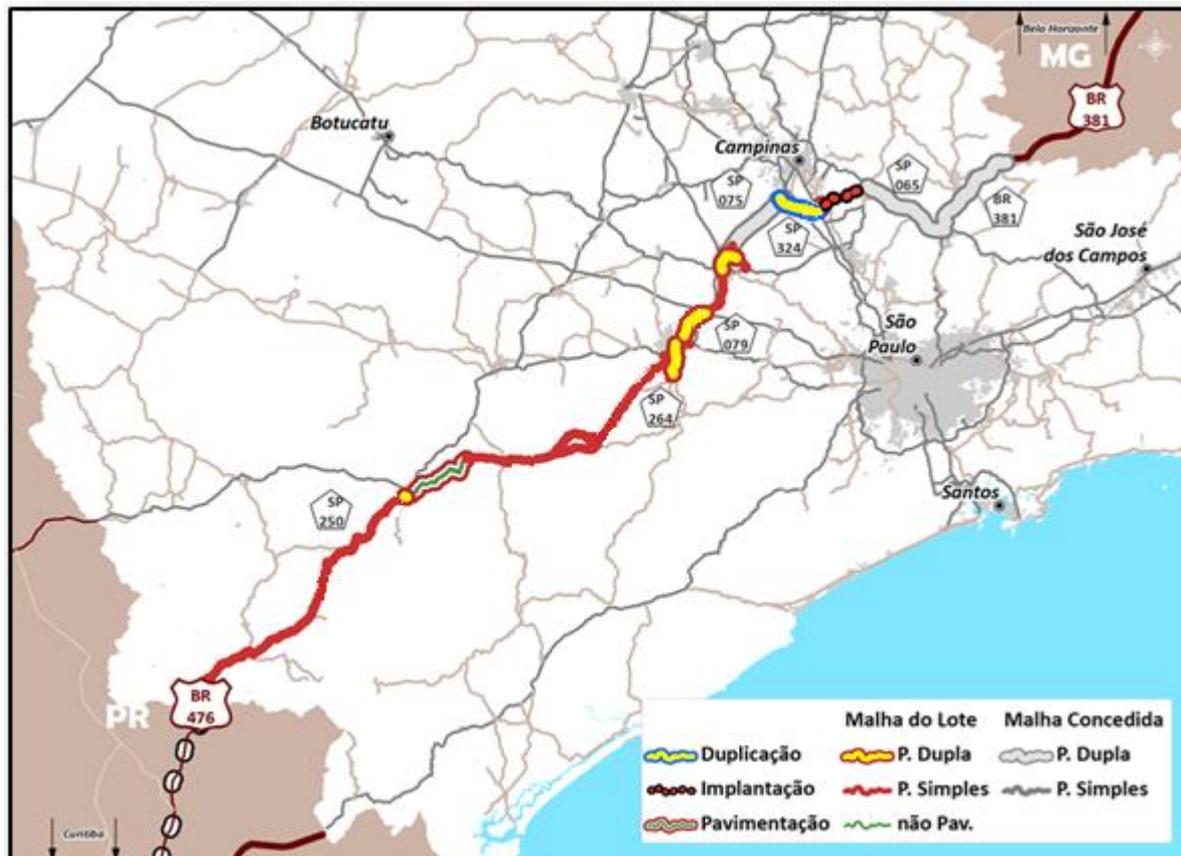
Ampliação Principal

R\$ 353 milhões

Restauração de Pavimento

R\$ 818 milhões

Extensão: 423 km



Estrutura das Novas Concessões

Lote C

LOTE C

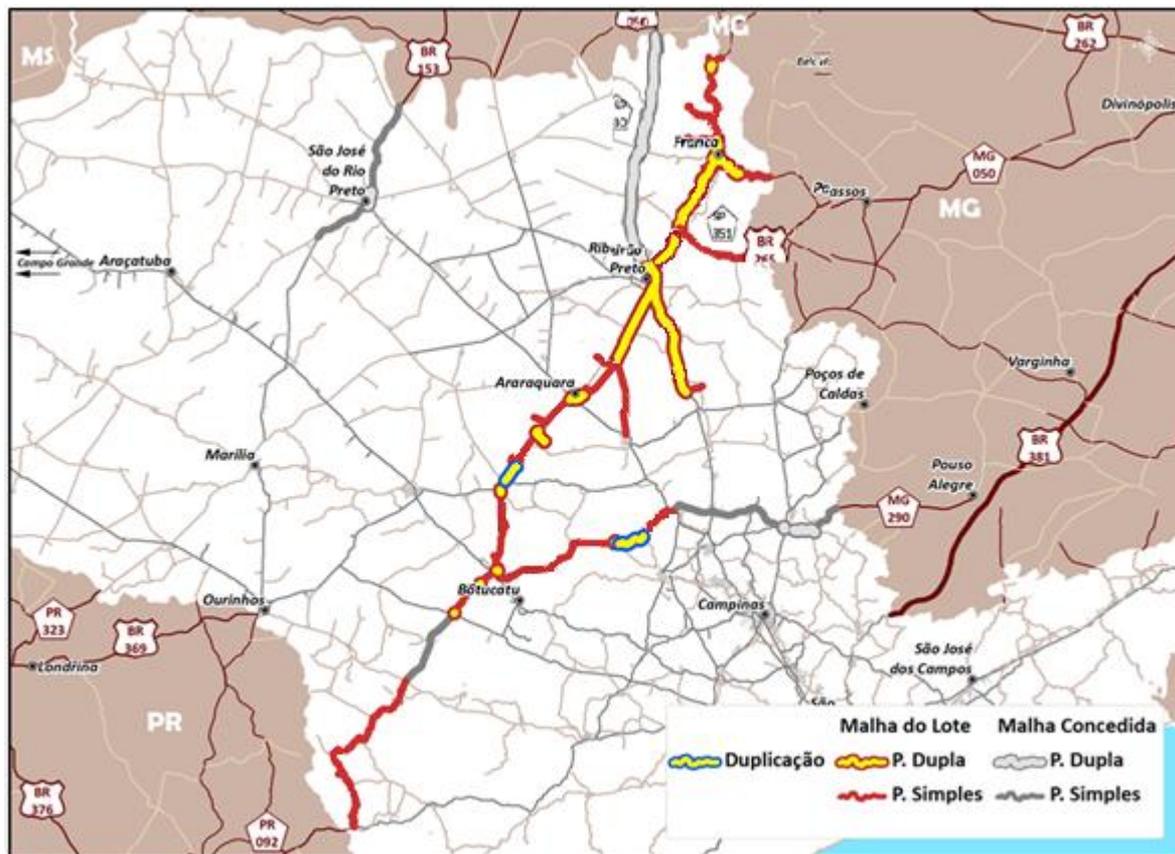
Ampliação Principal

R\$ 1.724 milhões

Restauração de Pavimento

R\$ 2.519 milhões

Extensão: 1.110 km



Estrutura das Novas Concessões

Lote D

LOTE D

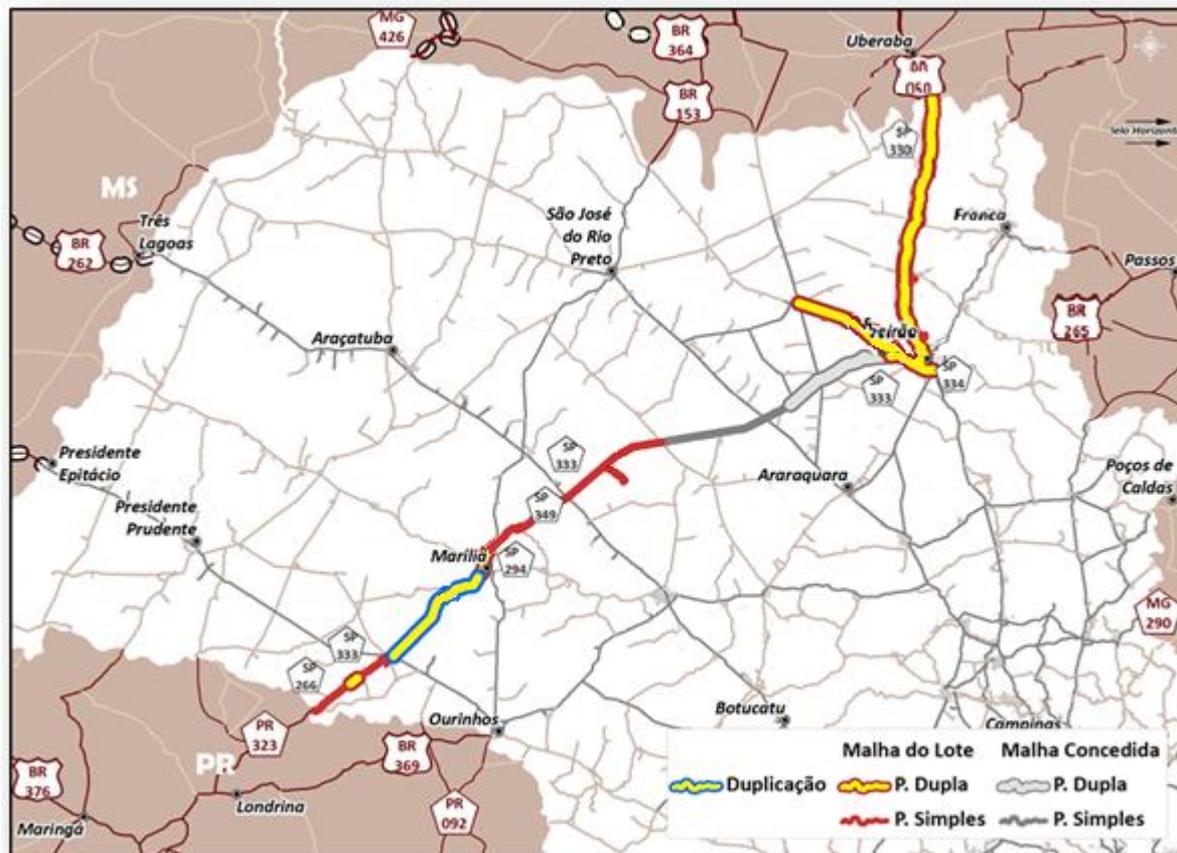
Ampliação Principal

R\$ 1.038 milhões

Restauração de Pavimento

R\$ 1.512 milhões

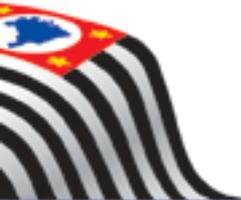
Extensão: 567 km



Estrutura das Novas Concessões

Investimentos

- Ampliações de capacidade previstas desde logo focam na expansão de trechos já saturados da malha a ser concedida
- Novos investimentos serão definidos em função da demanda nas revisões ordinárias
- Quase 60% dos investimentos previstos estão concentrados nos 10 primeiros anos da concessão
 - 335 km de duplicação
 - 30 km de pavimentação
 - Implementação de novo trecho de 19 km



Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



Premissas da modelagem econômico-financeira

Taxa Interna de Retorno do Projeto: 9,83%

Custo de Capital: 9,83%

- Base referencial utilizada: metodologia divulgada pela Secretaria do Tesouro Nacional + adequações para o cenário paulista de concessão de rodovias;
- Estrutura de capital composta por 50% capital próprio e 50% capital de terceiros, percentuais calculados com base no VPL observado na estrutura de capital dos estudos de modelagem da PPP Tamoios.
- **Custo do Capital Próprio:** 14,13%
 - Utilizou-se dados internacionais para o cálculo do risco setorial (ampliação do espectro de abrangência para um âmbito maior do que o mercado nacional, que é caracterizado pela concentração em poucos players);
- **Custo do Capital de Terceiros:** 5,53%
 - Considerando as atuais condições de financiamento do BNDES, quais sejam:
 - 30% de financiamento do BNDES, sendo metade remunerada pela a TJLP e metade pelo IPCA;
 - 70% de financiamento pela emissão de debêntures incentivadas (especialmente voltado para outorga. Estruturação do pagamento da outorga de forma a conferir maior financiabilidade ao projeto)

Premissas da modelagem econômico-financeira

Taxa Interna de Retorno do Projeto: 9,83%

WACC	
(17) WACC = (A) x (9) + (B) x (16)	9,83%

50 % de capital próprio

50 % de capital de terceiros

Estrutura de Capital	ATUALIZAÇÃO
(A) Participação de Capital Próprio	50,00%
(B) Participação de Capital Terceiros	50,00%
Custo do Capital Próprio CAPM	
(1) Taxa Livre de Risco (T. Bond 1995 - 2014)	4,49%
(2) Taxa de Retorno do Mercado (S&P 500 1995 - 2014)	9,15%
(3) Prêmio de Risco de Mercado (2) - (1)	4,66%
(4) Beta Desalavancado (ANTT NTº 02/2015/STN/SEAE/MF)	0,557
(5) IR + CSLL	34,00%
(6) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) * [1 - (5)]\} / (A) * (4)$	0,92
(7) Prêmio de Risco do Negócio = (3) * (6)	4,31%
(8) Prêmio de Risco Brasil	5,33%
(9) Custo Real do Capital Próprio	14,13%

Custo do Capital de Terceiros	
(10) Custo de Capital BNDES ((10.1)*(10.2))	4,09%
(10.1) % de participação da linha de financiamento	30,00%
(10.2) Custo Nominal da Dívida BNDES ((11)+(12))	13,62%
(11) Custo de Captação BNDES - TJLP (((11.1)*((11.2)+(11.3)+(11.4))))	6,13%
(11.1) % de participação da linha de financiamento	50,00%
(11.2) TJPL - (Média Previsão TJLP Itau BBA)	7,75%
(11.3) Rrc = Prêmio de risco de crédito para setor de infraestrutura rodoviária	3,00%
(11.4) Rrc = Remuneração Básica do BNDES	1,50%
(12) Custo de Captação BNDES - IPCA (((12.1)*((12.2)+(12.3)+(12.4))))	7,50%
(12.1) % de participação da linha de financiamento	50,00%
(12.2) IPCA (média 2005 - 2015)	5,73%
(12.3) Rrc = Prêmio de risco de crédito para setor de infraestrutura rodoviária	3,00%
(12.4) Rrc = Remuneração Básica Debênture	6,27%
(13) Custo de Captação via emissão de debênture (13.1)*((13.2)+(13.3)+(13.4))	10,50%
(13.1) % de participação da linha de financiamento (1 - (10.1))	70,00%
(13.2) IPCA (média 2005 - 2013)	5,73%
(13.3) Rrc = Prêmio de risco de crédito para setor de infraestrutura rodoviária	3,00%
(13.4) Rrc = Remuneração Básica Debênture	6,27%
(14) Custo nominal da dívida (10) + (13)	14,58%
(15) Taxa Real, em R\$ = $[1 + (14)] / [1 + (13.2)] - 1$	8,38%
(16) Custo Real da Dívida Líquida de Impostos (15) * [1 - (5)]	5,53%

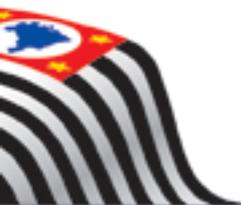
A metodologia para cálculo da TIR é feita com base no Custo Médio Ponderado de Capital - WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), onde o custo de capital próprio é modelado segundo o CAPM (*Capital Asset Pricing Model*) e o custo de capital de terceiros é feito segundo financiamento de longo prazo e emissão de títulos de dívida

Premissas da modelagem econômico-financeira

Regras de Contabilização

Premissas referenciais: Contabilização

- Obedece Interpretação Técnica ICPC 01 – Contratos de Concessão (Correlação à Norma Internacional de Contabilidade – IFRIC 12)
- Os ativos reversíveis foram contabilizados como Ativo Intangível, por ter somente receita tarifária e acessória. A amortização ocorre na medida da percepção das receitas
- Alterações contábeis introduzidas com o objetivo de harmonizar as práticas contábeis brasileiras com os Padrões Internacionais de Contabilidade (IFRS – International Financial Reporting Standards)



Premissas da modelagem econômico-financeira

Tributação

Premissas referenciais: Tributação

- Impostos Indiretos:
 - ISS: 5%
 - COFINS:
 - 3,00% sobre Receita Tarifária (Atividade principal)
 - 7,60% sobre Receita Acessória
 - PIS:
 - 0,65% sobre Receita Tarifária (Atividade principal)
 - 1,65% sobre Receita Acessória
- Impostos Diretos (sobre lucro):
 - IR: 25%
 - CSLL: 9%

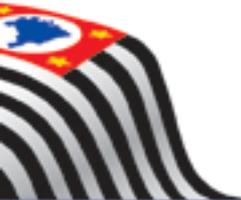


Premissas da modelagem econômico-financeira

Demanda e receita tarifária

Premissas referenciais: Demanda e Receita

- Estudos de contagem (recentemente realizados) e Informações e dados gerados por radares instalados nas rodovias
- Crescimento da demanda influenciado pelo crescimento do PIB
- Crescimento do PIB nacional considerado
 - 2016 – 2017: estimativa do FMI - a mesma utilizada para embasamento do Plano Plurianual do Estado de SP;
 - 2018 – 2045: crescimento médio do período de 2,62% (baseado em estudo da FIPE para o GESP)
- Valor da tarifa: cerca de 27% inferior às tarifas praticadas nas concessões da 1ª Etapa do Programa (e compatível com a média das tarifas praticadas na 2ª Etapa)
 - Tarifa Pista Simples: R\$ 0,0895 / km (Data-base: Jul/2015)
 - Tarifa Pista Dupla: R\$ 0,1253 / km (Data-base: Jul/2015)



Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



Modelagem jurídica (1/2)

Aspectos Considerados	Proposta para as Novas Concessões
Reajuste Tarifário e Indicadores de Desempenho	<ul style="list-style-type: none">• Reajuste pelo IPCA descontando-se uma parcela relativa à eficiência/adequação do serviço prestado• O não atendimento de indicadores de desempenho implicará em redução do reajuste da tarifa - Valor a ser descontado do IPCA será limitado de forma a garantir ICSD + Tributos + Despesas Operacionais• Reajustes no aniversário de cada contrato
Revisões Ordinárias	Revisões das condições da Concessão <ul style="list-style-type: none">• Periodicidade: quadrienais• Escopo: reprogramação do Plano de Investimentos, Plano de Seguros, Indicadores de Desempenho, garantias, demanda• Revisões Extraordinárias para casos de impacto significativo
Investimentos	<ul style="list-style-type: none">• Investimentos iniciais: necessários imediatamente• Necessidade de novos investimentos reavaliadas periodicamente• Reequilíbrio pela metodologia de Fluxo de Caixa Marginal

Modelagem jurídica (2/2)

Aspectos Considerados	Proposta para as Novas Concessões
Regime Tarifário	Regime de Tarifa Média <ul style="list-style-type: none">• Flexibilidade para propor uma estrutura tarifária que aumente a eficiência do sistema, contanto que seja mantido o valor médio da tarifa definido contratualmente (valor da tarifa pode variar conforme: dia da semana, horário do dia, forma de pagamento, etc)• A estrutura tarifária deverá ser aprovada pela Artesp e divulgada com antecedência para os usuários• Definição de uma banda de variação dos valores tarifários que poderão ser praticados
Ponto-a-ponto	<ul style="list-style-type: none">• Os investimentos necessários para implementar o ponto-a-ponto serão reequilibrados pelo Estado por meio da metodologia de Fluxo de Caixa Marginal• O risco de variação da receita/arrecadação poderá ser mitigado pelo Regime de Tarifa Média

Agenda

Informações gerais

Estrutura das Novas Concessões

Premissas da modelagem econômico-financeira

Modelagem jurídica

Estrutura da licitação



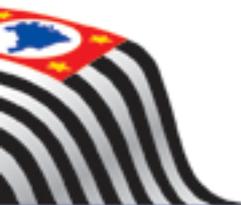
Estrutura da licitação (1/2)

Modalidade de licitação	<ul style="list-style-type: none">• Concorrência internacional
Dinâmica dos certames	<ul style="list-style-type: none">• Inversão de fases na licitação
Participação	Isolados ou em consórcio <ul style="list-style-type: none">• Estrangeiras e brasileiras sem restrições, a não ser aquelas decorrentes da legislação• Sem número mínimo ou máximo de consorciados
Qualificação de proponente	<ul style="list-style-type: none">• Comprovação da saúde financeira dos licitantes• Qualificação técnica focada em comprovação da condição de operação das rodovias• Subcontratação qualificada, com exigência de comprovação da capacidade construtiva das subcontratadas• Compromisso de integralização de valor mínimo de capital social da SPE



Estrutura da licitação (2/2)

Exigências financeiras e relacionadas a garantias e seguros	<ul style="list-style-type: none">• Apresentar firme de empréstimo ponte durante a licitação ou comprovar capacidade de arcar, com recursos próprios, com a exigência do valor mínimo estabelecido• Garantia de proposta
Condições para assinatura do contrato	<ul style="list-style-type: none">• Efetiva contratação do Ponte ou integralização do capital mínimo na SPE como condição para assinatura do Contrato de Concessão• Garantia de execução do contrato e <i>completion bond</i>• Seguro contratado com base nos investimentos previstos para o período





OBRIGADO