



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
**CASA CIVIL**

**São Paulo, de agosto de 2014**

**CC-ATL nº 330/2014**

**Senhor 1º Secretário**

Tendo em vista o disposto no artigo 20, inciso XVI, da Constituição do Estado, venho transmitir a essa ilustre Assembleia, por intermédio de Vossa Excelência, manifestação a respeito da matéria relativa ao Requerimento de Informação nº 183/2014, dos Deputados Gerson Bittencourt e Antonio Mentor .

Reitero a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

Saulo de Castro Abreu Filho  
**SECRETÁRIO - CHEFE DA CASA CIVIL**

A Sua Excelência o Senhor Deputado Enio Tatto, 1º Secretário da Egrégia Mesa da Assembleia Legislativa do Estado.



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO  
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

São Paulo, 04 de agosto de 2014

**OFÍCIO SLT CG Nº 0050 / 2014**

Assunto: Requerimento de Informação nº 0173/2014 – Deputados Gerson Bittencourt e Antonio Mentor, solicitando informações sobre cópia da petição inicial referente a anulação do contrato de concessão, em face da Renovias, por vícios na fase de licitação, cópia do acordo firmado entre a Renovias e a PGE e situação do referido processo.

Dra. Anadil Abujabra Amorim  
Procuradora do Estado Assessora Chefe

Sobre o documento em referência, encaminho a manifestação da Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, constante do Of. CGD. nº 0321 de 30/07/2014, com as informações devidas.

Aproveito para apresentar os meus protestos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

  
**Jucilene Lima Araújo Teixeira**  
Chefe de Gabinete

**OF.CGD.0321/14**

(Protocolado ARTESP n° 270.025/14)

São Paulo, 30 de julho de 2014.

Ilustríssima Senhora,

Conforme determinação da Diretoria Geral tenho a satisfação de cumprimentar Vossa Excelência e, ao ensejo, transmitir manifestação acerca do contido no Requerimento de Informação n° 0173/2014, de autoria dos Deputados Estaduais Gerson Bittencourt e Antonio Mentor, solicitando informações sobre cópia da petição inicial sobre anulação do contrato de concessão, em face da Renovias, por vícios na fase de licitação, cópia do acordo firmado entre a Renovias e PGE e situação atual do referido processo.

Sobre o aludido, encaminho cópia do OF.DGR.0032/14 da Diretoria Geral desta Agência, encaminhado à Assembléia Legislativa - Comissão Parlamentar de Inquérito em 11/06/14 para atender o Requerimento n° 15 da referida Comissão.

Feitas as considerações solicitadas por Vossa Excelência, e permanecendo à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários, subscrevo-me.

Atenciosamente,

  
**NELSON RAPOSO DE MELLO JUNIOR**  
Chefe de Gabinete

01 08 2014

*Claudia*

Ilustríssima Senhora  
**JUCILENE LIMA ARAÚJO TEIXEIRA**  
D.D. Chefe de Gabinete da Secretaria de Logística e Transportes.  
**SÃO PAULO/SP**



AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

OF.DGR.0032/14

Protocolado ARTESP nº 266.919/14

PROTOCOLADO	
220.015	
Folhas	Nome/Rubrica
76	6

CÓPIA  
PROTOCOLO

São Paulo, 11 de junho de 2014

**Prezado Senhor**

Trata-se de Requerimento nº 15/2014, de autoria dos Deputados Antonio Mentor e Gerson Bittencourt, solicitando informações e documentos relacionados à concessão da SP-340 (Rod. Adhemar Pereira de Barros), que liga Campinas a Mococa, administrada pela Concessionária Renovias, tendo em vista notícia de descumprimento de licitação e posterior ingresso de ação judicial por parte da PGE:

- 1 - cópia da petição inicial, acompanhada dos documentos apresentados, proposta pela PGE em face da Concessionária Renovias em que pedia a anulação do contrato de concessão por vícios na fase de licitação;
- 2 - cópia de eventual acordo firmado entre a Concessionária Renovias e a PGE neste mesmo processo;
- 3 - atual situação do referido processo judicial.

Para tanto seguem os seguintes esclarecimentos:

- 1 - A Artesp, como Agência reguladora, não constou como parte da ação judicial mencionada, assim, não possui os documentos solicitados.
- 2 - Mesmo não sendo parte da ação supra mencionada, a Agência constou como interveniente e anuente do acordo assinado entre o poder concedente, o Estado e São Paulo e a Renovias Concessionária, desta forma, segue cópia do referido Termo de Acordo - Anexo 1.

Excelentíssimo Senhor  
**BRUNO COVAS**  
Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito das tarifas de pedágio  
Assembleia Legislativa  
São Paulo

18:47 11/06/2014 001596 DEPARTAMENTO DE COMISSÕES



AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

OF.DGR.0032/14

Protocolado ARTESP nº 266.919/14

Cópia

PROTOCOLADO	
990.025	
Folhas	Nome/Rubrica
17	6

3 - A Atual situação do referido processo judicial, obtida através de pesquisa eletrônica consta nos anexos 2 e 3.

Aproveito o ensejo para cumprimentá-lo, colocando-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
**KARLA BERTOCCO TRINDADE**  
Diretora Geral

# Cópia

290  
13  
8  
Anexo 1

## TERMO DE ACORDO

PROTOCOLADO	
290.025	
Folhas	Nome/Rubrica
18	6

Pelo presente instrumento, o ESTADO DE SÃO PAULO, representado pelo titular da Secretaria de Logística e Transportes, Sr. Saulo de Castro Abreu Filho, doravante designado PODER CONCEDENTE, e a RENOVIAS CONCESSIONÁRIA S.A., concessionária do Lote 11 de rodovias de São Paulo, formado pelas rodovias SP-340. SP-344, SP-350, SP-342 e SP-215, representada na forma de seus atos constitutivos por seu Diretor Superintendente, Sr. Roberto de Barros Calixto e por seu Diretor, Sr. José Salim Kallab Fraiha, doravante designada CONCESSIONÁRIA, com interveniência e anuência da AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP, instituída pela Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002, neste ato representada pela sua Diretora Geral, Sra. Karla Bertocco Trindade, nos termos do Decreto nº 46.708, de 22 de abril de 2002 e do Decreto nº 46.875, de 1º de julho de 2002, doravante denominada ARTESP, e com assistência da PROCURADORIA GERAL DO ESTADO – PGE, representada pelo Procurador Geral do Estado, Dr. Elival da Silva Ramos que subscrevem a presente

### Considerando

Que, em 1998, conforme respostas da Comissão de Licitação às questões nº 18 e 20, formuladas pelos licitantes, foi facultada aos partícipes do certame apresentação de proposta sem a previsão de construir uma praça de pedágio em Mogi-Mirim, como anteriormente programado, concentrando-se a cobrança da tarifa do pedágio da rodovia na praça preexistente em Jaguariúna;

Que a celebração do contrato nos moldes da proposta vencedora ensejou, no final do ano de 2011, o ajuizamento da ação nº 0042971-55.2011.8.26.0053, em trâmite na 2ª Vara da Fazenda Pública da Capital, em que é buscada a declaração de nulidade do procedimento licitatório;

Que o contrato de concessão continua vigente e eficaz, obrigando as partes;

Que o Estado de São Paulo está realizando estudos e testes de um novo método para cobrança de pedágio intitulado “Projeto Ponto a Ponto<sup>1</sup>” e que a configuração da Rodovia SP-340 é favorável à implantação do Projeto;

<sup>1</sup> Projeto Ponto a Ponto: projeto concebido, em especial, para estudar e testar método de cálculo da tarifa de pedágio, em que o usuário é cobrado

# Cópia

PROTOCOLADO	
970.025	
Folhas	Nome/Rubrica
19	6

Que vai ao encontro do interesse público a construção de praças de pedágio de fluxo livre nas rodovias paulistas em razão do avanço dos estudos técnicos que apontam para maior modernidade, eficiência e menor custo do sistema automático de cobrança de tarifa de pedágio;

Que a Rodovia SP-340, que integra o lote atualmente explorado pela CONCESSIONÁRIA, possui características técnicas específicas que interessam para dar continuidade aos estudos necessários à adequada avaliação da viabilidade técnica de adoção do Sistema Automático de Arrecadação em Fluxo Livre<sup>2</sup>, doravante denominado Sistema Automático de Arrecadação, pelo PODER CONCEDENTE, em definitivo;

Que os estudos técnicos realizados pela ARTESP, em conjunto com a CONCESSIONÁRIA sinalizam que o Sistema Automático de Arrecadação reverterá em benefício à população local e aos usuários das Rodovias, solucionará pleitos dos cidadãos residentes na região, contribuindo assim para a estabilização das relações jurídicas, a redução da litigiosidade e o interesse público, sendo importante passo para o aperfeiçoamento do Projeto Ponto a Ponto;

Que o Contrato de Concessão nº CR/004/98 encontra-se em execução há mais de 14 (quatorze) anos, o que justifica a continuidade da prestação do serviço público com os aprimoramentos apontados nas análises técnicas efetivadas pelos contratantes;

Que os estudos técnicos realizados pela ARTESP, com colaboração da CONCESSIONÁRIA, indicam a possibilidade de atingir o interesse público por meio menos oneroso e ausência de prejuízo ao erário público;

---

pelo trecho efetivamente percorrido na Rodovia. O resultado esperado é alcançar maior justiça tarifária, eliminando as distorções da tarifação por TCP (Trecho de Cobertura de Pedágio). Este projeto utiliza novas ferramentas tecnológicas planejadas para obter maior fluidez do tráfego, segurança para os usuários e benefícios ambientais. Atualmente, há testes do Projeto Ponto a Ponto nas Rodovias SP 75 e SP 360.

<sup>2</sup> Sistema Automático de Arrecadação: conjunto de equipamentos instalados na Rodovia, com tecnologia programada para leitura de Etiquetas Eletrônicas instaladas nos veículos dos usuários. O Sistema Automático de Arrecadação utilizado em países da Europa, América do Norte e Chile foram estudados e adequados para o contexto das Rodovias Concessionadas do Estado de São Paulo. Para fins deste Termo de Acordo, o sistema ora definido deve ser compreendido como um dos componentes necessários para implantar o Projeto Ponto a Ponto.

# Cópia

PROTOCOLADO	
977.025	
Folhas	Nome/Rubrica
90	1

α70  
B

O interesse da Administração Pública em experimentar o Sistema Ponto a Ponto, mais moderno e menos oneroso ao usuário da Rodovia, sem prejudicar a adequada prestação do serviço público, o que os estudos técnicos apontaram que pode ser viabilizado pelo teste do novo sistema em duas etapas que possam confirmar ou infirmar sua eficiência e adequação;

As Partes resolvem celebrar o presente acordo, que passará a vigorar a partir da homologação judicial, nas seguintes condições:

## Cláusula 1ª. Do Objeto

1. Implantar o Projeto Ponto a Ponto, no trecho rodoviário do Lote 11, entre o Km 114+100 e Km 177+700 da rodovia SP-340 ("TRECHO RODOVIÁRIO"), em etapas sucessivas, como segue:

1.1. PRIMEIRA ETAPA – consiste na adequação da cobrança de pedágio no TRECHO RODOVIÁRIO, com as seguintes medidas:

(i) implantação de uma praça de pedágio de fluxo livre, com cobrança bidirecional de tarifas de pedágio, por meio do Sistema Automático de Arrecadação, mediante a instalação de PÓRTICO, nos dois sentidos da SP-340, à altura do km 147 + 030, pista sul e pista norte, no município de Santo Antônio de Posse<sup>3</sup>; e

(ii) adaptação de pistas de arrecadação automática da praça de pedágio de Jaguariúna, mantida a conformação atual, com inclusão das antenas para recepção em 915MHz.

1.2. SEGUNDA ETAPA – Projeto Piloto do Sistema Ponto a Ponto: implantação de mais duas praças de pedágio de fluxo livre, com cobrança bidirecional de tarifas de pedágio, por meio eletrônico, mediante a instalação de dois novos PÓRTICOS, em ambos os sentidos da rodovia, que operarão conjugados com o PÓRTICO e pistas de arrecadação automática instaladas na PRIMEIRA ETAPA.

<sup>3</sup>As pistas de arrecadação automática de pedágio compreendem infraestruturas físicas de suporte, equipamentos e sistemas de identificação e leitura das etiquetas eletrônicas ("PÓRTICOS"), conforme projeto funcional preliminar aprovado pelo PODER CONCEDENTE, necessários para a detecção e a identificação de veículos de usuários portadores de etiquetas eletrônicas, independente da radiofrequência utilizada (915MHz ou 5,8GHz) ("ETIQUETA ELETRÔNICA")

A  
Página 3 de 8  
WZ

## Cláusula 2ª. Das Obrigações Exclusivas da Concessionária

### 2.1. A CONCESSIONÁRIA será responsável:

- (i) pelos investimentos em equipamentos e sistemas operacionais informatizados, discriminados no Anexo I;
- (ii) pelos demais investimentos (incluindo sinalização e pavimento rígido) e custos de implantação e operação, discriminados no Anexo II do presente termo, necessários à implantação da praça de pedágio de fluxo livre do KM 147+030;
- (iii) por garantir aos veículos cadastrados pela CONCESSIONÁRIA, na praça de pedágio de Jaguariúna<sup>4</sup>, desconto na tarifa da praça de pedágio de Jaguariúna, de modo que resulte ao usuário tarifa de 50% (cinquenta por cento) do valor daquela vigente à época<sup>5</sup>. Este desconto vigorará até que sejam concluídos e entrem em efetiva operação os itens 1.1 (i); 1.1.(ii), ou o prazo de 6 (seis) meses, a contar do início do cumprimento deste acordo, o que ocorrer por último; e
- (iv) informar e apresentar à ARTESP os valores dispendidos no cumprimento das obrigações estabelecidas nos itens 1.1 (i) e 1.1. (ii).

2.2. Todos os custos de que trata esta cláusula serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

## Cláusula 3ª. Das Obrigações Exclusivas do Poder Concedente

### 3.1. O Poder Concedente será responsável por:

- (i) implementar a SEGUNDA ETAPA do objeto deste acordo, que consiste no Projeto Ponto a Ponto, como descrito na cláusula 1.2;
- (ii) a SEGUNDA ETAPA - Projeto Ponto a Ponto - será iniciada por determinação do PODER CONCEDENTE, desde que o tráfego da Praça de Pedágio de Santo Antônio de Posse, situada no km 147 + 030, pista sul e pista norte, alcance 60% (sessenta por cento) de veículos com ETIQUETA

<sup>4</sup> O cadastramento realizado atingiu moradores de Jaguariuna, com veículos com placas do município.

<sup>5</sup> Entende-se por tarifa da praça de pedágio de Jaguariuna vigente à época o valor tarifário integral do TCP, R\$9,50 (nove reais e cinquenta centavos) data base out/2012.

# Cópia

PROTOCOLADO	
170.295	
Folhas	Nombr/Rubrica
99	6

244  
13

ELETRÔNICA, ou no prazo de até 2 (dois) anos, contados da data de início da efetiva operação da PRIMEIRA ETAPA, o que ocorrer primeiro; e

(iii) conduzir, por meio da ARTESP e da CONCESSIONÁRIA, os estudos para subsidiar a decisão que pautará a localização, construção e operação dos novos PÓRTICOS, de modo a maximizar os resultados do Projeto Ponto a Ponto.

3.2. Todos os custos de que trata esta cláusula serão de responsabilidade do PODER CONCEDENTE e serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos da cláusula 5ª.

## Cláusula 4ª. Da Operação do TRECHO RODOVIÁRIO

4.1. O Sistema Automático de Arrecadação a ser implantado no TRECHO RODOVIÁRIO será alternativo ao sistema tradicional de cobrança de tarifas de pedágio por praças de barreiras, realizado por cobrança manual.

4.2. A arrecadação automática das tarifas de pedágio deverá ser contratada pelos novos usuários aderentes ao Sistema Automático de Arrecadação junto às empresas cadastradas como Operadoras de Serviços de Arrecadação<sup>6</sup> ("OSA") pela ARTESP. Neste caso, os serviços contratados pelos novos usuários aderentes terão condições contratuais específicas, respectivas à ETIQUETA ELETRÔNICA, sendo que referida etiqueta será cedida em caráter gratuito pelo PODER CONCEDENTE aos moradores dos municípios que pertencem ao TRECHO RODOVIÁRIO.

4.2.1. Os usuários do TRECHO RODOVIÁRIO que já utilizam a cobrança automática de pedágio serão considerados aderentes ao Sistema Automático de Arrecadação e ao Sistema Ponto a Ponto.

4.3. Os valores das tarifas de pedágio para os usuários que não aderirem ao Sistema Automático de Arrecadação serão cobrados nas cabines manuais da praça de pedágio de Jaguariúna, mantendo-se a correspondência entre o TCP e o valor da tarifa atualmente vigente.

<sup>6</sup> Operadoras de Serviço de Arrecadação: instituições autorizadas pela ARTESP a prestar serviços de arrecadação automática às concessionárias de rodovias do Estado de São Paulo, nos termos da Resolução SLT 13/2011.

A

Quilix  
Página 5 de 8  
WZ

4.4. As tarifas de pedágio a ser cobradas nas praças de pedágio da SEGUNDA ETAPA serão definidas oportunamente, pelo PODER CONCEDENTE, conforme a definição de suas futuras localizações, limitando-se à subdivisão do valor original da tarifa de pedágio de R\$ 9,50 (nove reais e cinquenta centavos) – data base de Julho de 2012.

4.5. Os valores das tarifas de pedágio submetem-se às disposições do Contrato de Concessão relativas ao reajuste anual e à revisão.

## Cláusula 5ª. Da Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

5.1. A partir da implantação da PRIMEIRA ETAPA, eventual diferença de receita de pedágio no TRECHO RODOVIÁRIO será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

5.1.1. Na hipótese de haver diferença de receita, esta será apurada mensalmente e o cálculo do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será reconhecido anualmente.

5.2. O procedimento de revisão contratual para reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em razão da diferença de receita, será realizado a cada dois anos, considerando-se os montantes de desequilíbrio apurados anualmente.

5.3. O cálculo da eventual diferença da receita mensal se dará pela seguinte equação:

$$\text{Diferença de Receita} = [A - B - (C/12)]$$

Onde:

A = Receita que seria obtida na referida praça de pedágio de Jaguariúna, sem a implantação da PRIMEIRA ETAPA do Sistema Automático de Arrecadação, descontados os tributos diretos e indiretos, nos termos do item 5.3.1. desta cláusula.

B = Receita efetivamente recebida na praça de pedágio de Jaguariúna e nos PÓRTICOS, descontados os tributos diretos e indiretos.

C = valores previstos no Anexo IV, corrigidos pelo IGPM na data da apuração da diferença de receita, descontados os tributos diretos e indiretos.

*Handwritten signature*  
A

*Handwritten signature*  
Página 6 de 8

*Handwritten mark*

# Cópia

PROTOCOLADO	
270.095	
Folhas	Nombr/Rubrica
24	6

5.3.1. A CONCESSIONÁRIA reconhece que na hipótese de haver demanda induzida pelo Projeto Ponto a Ponto será creditada a favor do PODER CONCEDENTE, conforme metodologia específica que se comprove adequada no decurso da execução deste acordo, combinada com os termos do Anexo III.

5.4. Na apuração da diferença de receita para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, será descontado o valor equivalente a R\$1,04 (um real e quatro centavos) – base jul/12 – corrigidos conforme a tarifa de pedágio, por eixo equivalente, sobre a base de veículos dos moradores de Jaguariúna cadastrados na Renovias, multiplicado pela média de passagens dos referidos veículos ocorridas nos 06 (seis) meses anteriores ao início da operação da Praça de Pedágio de Fluxo Livre da PRIMEIRA ETAPA do Sistema Automático de Arrecadação.

5.5. O desconto previsto no item 5.4 será assumido pela CONCESSIONÁRIA e será considerado como crédito do PODER CONCEDENTE no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro.

5.6. No cálculo do desequilíbrio e no do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão será considerada uma Taxa de Desconto e uma Taxa Interna de Retorno (TIR) de 12,5% (doze e meio por cento), em substituição à Taxa de Retorno original do Contrato de Concessão (TIR original do Projeto 18,71%).

5.7. A apuração do desequilíbrio econômico-financeiro e o respectivo reequilíbrio, que decorrerem deste acordo serão efetuados com base nos valores reais de receita, custos e investimentos.

5.8. Comprovado o direito de reequilíbrio econômico-financeiro em favor da CONCESSIONÁRIA, as partes acordam que as modalidades de recomposição a serem utilizadas serão o ônus fixo e o ônus variável, como disposto nos incisos IV e V, do artigo 2º, da Resolução ST nº2, de 11 de março de 2005.

5.8.1. Na hipótese de insuficiência do ônus fixo e do ônus variável para recompor o equilíbrio econômico-financeiro em favor da CONCESSIONÁRIA, deverão ser utilizadas as outras modalidades prescritas no artigo 2º, da Resolução ST nº2, de 11 de março de 2005.

247  
18

PROTOCOLADO	
27.10.12	
Folhas	Nome/Rubrica
25	6

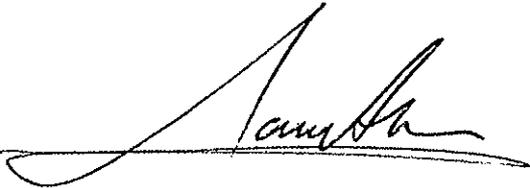
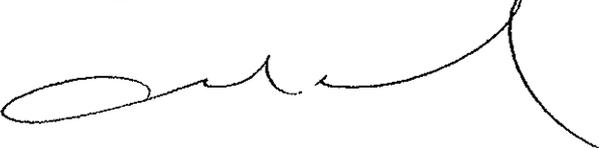
# Cópia

## Cláusula 6ª. Do Foro

6.1. As partes elegem o Foro da Comarca de São Paulo, Capital, como competente para dirimir eventuais dúvidas sobre o presente instrumento.

6.2. Estando de comum acordo, subscrevem o presente instrumento em quatro vias de igual teor e forma, na presença de duas testemunhas.

São Paulo, 31 de outubro de 2012.

<p>ESTADO DE SÃO PAULO Secretaria de Logística e Transportes Sr. Saulo de Castro Abreu Filho</p> 	<p>RENOVIAS CONCESSIONÁRIA S.A. Diretor Superintendente Sr. Roberto de Barros Calixto</p>  <p>Diretor Sr. José Salim Kallab Fraiha</p> 
<p>AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP Diretora Geral Sra. Karla Bertocco Trindade</p> 	<p>PROCURADORIA GERAL DO ESTADO PGE Procurador Geral do Estado Dr. Elival da Silva Ramos</p> 

ANEXO I - Investimentos para implantação dos PÓRTICOS da PRIMEIRA ETAPA

Orçamento de Investimentos em Equipamentos e Sistemas - Pórtico no km 147 (1ª Etapa)

Base: ago/12

Item	Descrição	Unid.	Qtd	Preço Unitário	Preço Total
1	Equipamentos de Pista e de Acostamento Free-Flow	Unid.	6	364.178	2.185.067
2	Equipamentos de processamento do Pórtico Free-Flow	Unid.	6	235.822	1.414.933
3	Estrutura metálica dos Pórticos Free Flow	Unid.	4	88.000	352.000
4	MIP (Câmeras, PCs, Software, Mão-de-obra, homologação)	Unid.	1	210.000	210.000
5	Integração Nível 3 (CDS/Totvs)	vb	1	160.000	160.000
6	CFTV	Unid.	4	50.000	200.000
7	Antenas TAG 915 para Praça Jaguarúna	Unid.	6	42.143	252.859
8	Adequação Sistemas do integrador (Telvent) para Praça Jaguarúna	vb	1	100.000	100.000
9	Sistema Elétrico, Pára-raios, Combate a incêndio	Unid.	1	450.000	450.000
10	Estrutura CCA (WORKSTATION Z600 8 RAM 2 X 300GB, Desktop HO 8200 Small Core i5, ...)	Unid.	1	111.191	111.191
<b>Total Equipamentos Pórtico km 147</b>					<b>6.436.050</b>

Cópia

19

PROTOCOLADO	
990.095	
Folhas	Nome/Rubrica
96	6

*caixk*

*13/08*

*DA*

**Anexo II – Demais investimentos, custos de implantação e custos adicionais operacionais relativos à PRIMEIRA ETAPA**

**Orçamento de Investimentos em Obras Cíveis - Praça Pedágio de Fluxo Livre - Pórtico no km 147 (1ª Etapa)**

Base: ago/12

Cód	Descrição	Total (R\$)
1	- TERRAPLENAGEM	143.386,04
2	- PAVIMENTAÇÃO	467.621,22
3	- OBRAS DE ARTE CORRENTE E DRENAGEM	253.314,72
4	- OBRAS DE ARTE ESPECIAIS	170.618,33
5	- SINALIZAÇÃO E ELEMENTOS DE SEGURANÇA	255.454,77
6	- SERVIÇOS DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE	18.995,56
7	- SERVIÇOS DE GESTÃO E CONTROLE	116.845,16
<b>Total Obras Cíveis</b>		<b>1.416.335,79</b>

**Orçamento Anual de Custos e Despesas Operacionais - Praça Pedágio de Fluxo Livre - Pórtico no km 147 (1ª Etapa)**

Base: ago/12

Cód	Descrição	Total (R\$)
1	Mão de Obra	129.120,00
2	Combustível para gerador	14.400,00
3	Manutenção eletro/eletrônica	240.000,00
4	Energia elétrica	60.000,00
5	Manutenção equip. e acessórios	300.000,00
<b>Total de Custos e Despesas Operacionais ao ano</b>		<b>743.520,00</b>

emitido

20

A

### Definições e Aplicações

#### 1.1. Função de Distribuição de Densidade de Probabilidades

##### (i) Definição

É uma função na qual ao se introduzir o valor de uma variável aleatória, ela retorna a sua respectiva probabilidade de ocorrência / frequência.

##### (ii) Aplicação

Presume-se que a altura dos indivíduos do sexo masculino seja normalmente distribuída, com média 1.70 metros e desvio padrão de 0.1 metros. Ao colocar como entrada na função de probabilidade cumulativa<sup>1</sup> uma determinada altura arbitrariamente definida, após normalização (que é a transformação desta altura em uma variável normal com média 0 e desvio padrão um), teremos como saída a frequência / probabilidade que encontraremos uma pessoa com altura menor ou igual àquela colocada como entrada.

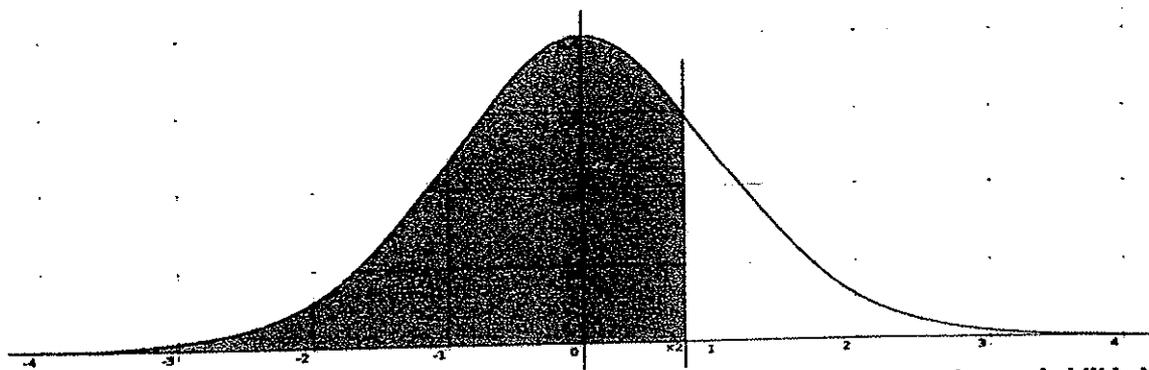


Figura 1 - Função de Densidade de Probabilidade Normalizada e sua respectiva probabilidade acumulada (área escura abaixo da curva).

#### 1.2 Resíduo

##### (i) Definição

O resíduo é a diferença entre o quanto um modelo projetou para uma determinada observação e a própria observação.

<sup>1</sup> Que é a função da área abaixo da função de densidade de probabilidade, conforme figura 1

*Handwritten signatures and initials:*  
A ——— *carlyb* *ilg*

# Cópia

## 1.3 Regressão Linear

### (i) Definição

Uma regressão linear é a obtenção de uma equação que visa explicar uma variável em função de outras variáveis através de relações lineares simples, do tipo:

$$y = \beta_0 + \beta_1 \cdot X_1 + \beta_2 \cdot X_2 + \beta_3 \cdot X_3 + \dots + \beta_n \cdot X_n$$

Onde:

"y" é a variável que se deseja explicar

$\beta_i$  são os pesos que o modelo atribue a cada variável explicativa

$X_i$  são as próprias variáveis explicativas

### (ii) Definição

A obtenção dos coeficientes  $\beta_i$  deste modelo pode ser vista em Gujarati et. al (2011), podendo ser feita através de diversos processos, dos quais o mais tradicional e usual é o Método dos Mínimos Quadrados. No entanto, vale destacar outros estimadores, como Método dos Mínimos Quadrados Generalizado, e Método dos Momentos Generalizados, que podem ser vistos com maior profundidade também em Gujarati et. al (2011), e Hall (2005).

## 1.4 Teste de Chow

### (i) Definição

O teste de Chow é um teste estatístico desenvolvido por Gregory Chow que visa identificar quebras estruturais em uma série – em outras palavras, verificar se os parâmetros de duas regressões lineares feitas sobre dois subconjuntos de uma série têm diferença estatística significativa.

### (ii) Aplicação

No conjunto de dados abaixo é possível verificar uma quebra estrutural no ponto  $x = 1.7$ , pois o coeficiente angular da regressão linear simples ( $y = ax + b$ ) que objetiva explicar todo o conjunto de pontos varia significativamente entre  $x \in [0; 1.7]$  e  $x \in ]1.7; 4]$ .

*Handwritten signatures:*  
A large signature below the text.  
A signature "calixt" with "10/0" below it to the right.  
A signature "A" at the bottom center.  
A signature "J" at the bottom right.

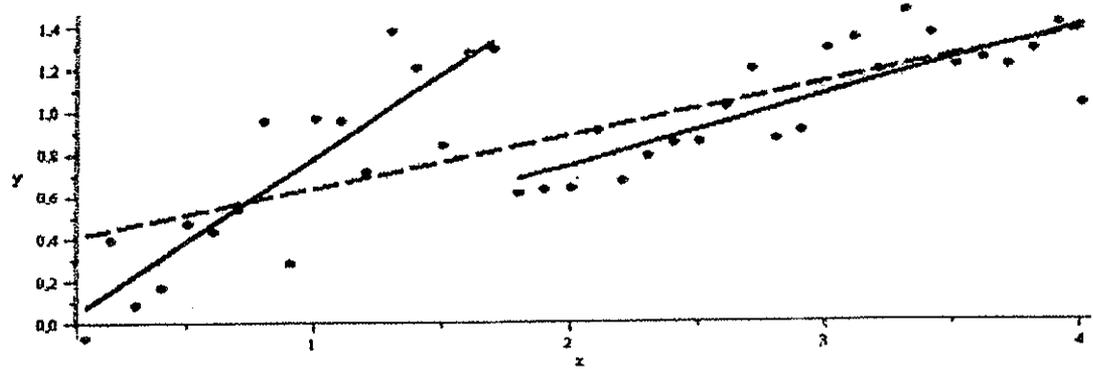


Figura 2 - Ilustração de uma quebra estrutural em uma série temporal.

A fim de se calcular a estatística do Teste de Chow a respeito da existência ou não da quebra, se faz a seguinte operação:

$$TC = \frac{(S_c - (S_1 + S_2)) / k}{(S_1 + S_2) / (N_1 + N_2 - k)}$$

Onde  $S_1$  é a soma quadrática dos resíduos da regressão do primeiro subconjunto,  $S_2$  do segundo subconjunto,  $S_c$  de todo o conjunto;  $N_1$  e  $N_2$  o número de observações de cada subconjunto que foram utilizadas em cada regressão, e  $k$  o número de variáveis utilizadas na regressão linear que se deseja verificar a mudança estrutural dos parâmetros - por exemplo, em uma regressão linear simples são dois parâmetros, no caso um coeficiente angular e um intercepto.

O resultado deste teste segue uma distribuição "F", com  $(N_1 + N_2 - k)$  graus de liberdade.

### 1.5 Medidas de Variação, Dispersão e Dependência

#### (i) Definição

A covariância é uma medida estatística referente ao quanto duas variáveis mudam conjuntamente. Para tal é empregada a seguinte fórmula:

*Handwritten notes and signatures:*  
 cov(x, y) = ...  
 A  
 [Signature]  
 [Signature]

$$\text{Covar}(x, y) = \frac{1}{N-1} \cdot \sum_{i=1}^N (x_i - \bar{x}) \cdot (y_i - \bar{y})$$

PROTOCOLADO	
270.025	
Folhas	Nom/Rubrica
31	6

Onde:

$x_i$  e  $y_i$  são as  $i$ -ésimas observações das variáveis "x" e "y" respectivamente.  
 $\bar{x}$  e  $\bar{y}$  são as médias amostrais das variáveis "x" e "y" respectivamente.  
 $N$  é o número de observações utilizado.

### (ii) Aplicação

O que se calcula nesta medida estatística é:

- as maiores observações de "x" em relação a sua própria média ocorrerem ao mesmo tempo que as maiores observações de "y" em relação a sua respectiva média, tal medida será um número positivo.
- Se as menores observações de "x" em relação a sua própria média ocorrerem ao mesmo tempo que as maiores observações de "y" em relação a sua respectiva média - ou vice-versa - tal medida será um número negativo.

Se substituirmos "y" por "x", temos a medida de variância, que é uma medida da média da distância quadrática de cada observação em relação a sua própria média amostral.

E conseqüentemente, ao calcular a raiz quadrada da variância, temos uma medida estatística denominada "desvio padrão", que visa colocar tal distanciamento proposto pela medida de variância na mesma unidade de grandeza das variáveis observadas. Como a medida de variância é uma quantidade elevada ao quadrado há uma alteração nas grandezas envolvidas. Por conseguinte, ao se calcular a raiz quadrada, tal distorção é corrigida, e se tem uma medida de dispersão na mesma unidade de grandeza da variável original.

Com isso, conhecendo os desvios padrão de cada uma das variáveis, e conhecendo a covariância entre duas variáveis, podemos **normalizar a covariância e obter uma medida chamada correlação**, conforme a fórmula:

$$\rho(x, y) = \frac{\text{covar}(x, y)}{\text{desv. pad.}(x) \cdot \text{desv. pad.}(y)}$$

Assim obrigatoriamente teremos uma medida estatística que varia entre -1 e 1, possibilitando a análise da força da dependência entre duas variáveis, onde:

-1 é uma relação de **correlação negativa forte**. Entender por correlação negativa o fato de que quando uma varia positivamente, a outra tende a variar negativamente;

# Cópia

25/304

PROTOCOLAÇÃO	
978.095	
Folhas	Nome/Rubrica
32	6

0 é interpretado como **independência entre as variáveis** - ou seja quando uma varia, nada se pode dizer a respeito da outra variável;

1 é uma relação de **correlação positiva forte**. Entender por correlação positiva o fato de que quando uma varia positivamente, a outra também variará positivamente.

Logo, podemos definir o conceito de **autocorrelação**, que nada mais, nada menos é a medida de correlação aplicada a observações atrasadas da mesma série, de maneira a medir o quanto uma observação depende das observações imediatamente anteriores.

Exemplo: a autocorrelação de sétimo atraso de uma série de veículos equivalentes de uma rodovia de São Paulo indica o grau de dependência explicativo entre quantos carros passaram no mesmo dia da semana passada e hoje. Já a autocorrelação de primeiro atraso da mesma série indica o grau de dependência explicativo entre quantos carros passaram hoje e ontem.

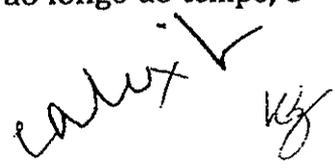
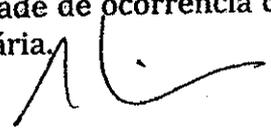
Por fim, definimos o conceito de **autocorrelação parcial**, que é a medida de dependência entre duas observações distantes temporalmente na série - como a autocorrelação - com a devida exclusão da interdependência entre as observações existentes entre elas.

Como pode ser visto em Morettin & Tolói (2004), Gujarati et. al (2011), Hamilton (1994) e Box & Jenkins (1972), tal medida pode ser calculada simplesmente fazendo uma regressão linear entre a variável e suas respectivas observações retardadas, onde o valor do coeficiente da observação mais atrasada representa o respectivo valor da autocorrelação parcial.

## 1.6 Estacionariedade

### (i) Definição

Um processo / série é dito estacionário quando a distribuição de probabilidades de ocorrência de diferentes valores é a mesma em qualquer ponto no tempo. Logo, se uma série, por exemplo, tem uma tendência ou tem comportamento explosivo, a probabilidade de ocorrência dos valores muda ao longo do tempo, e logo ela não é estacionária.



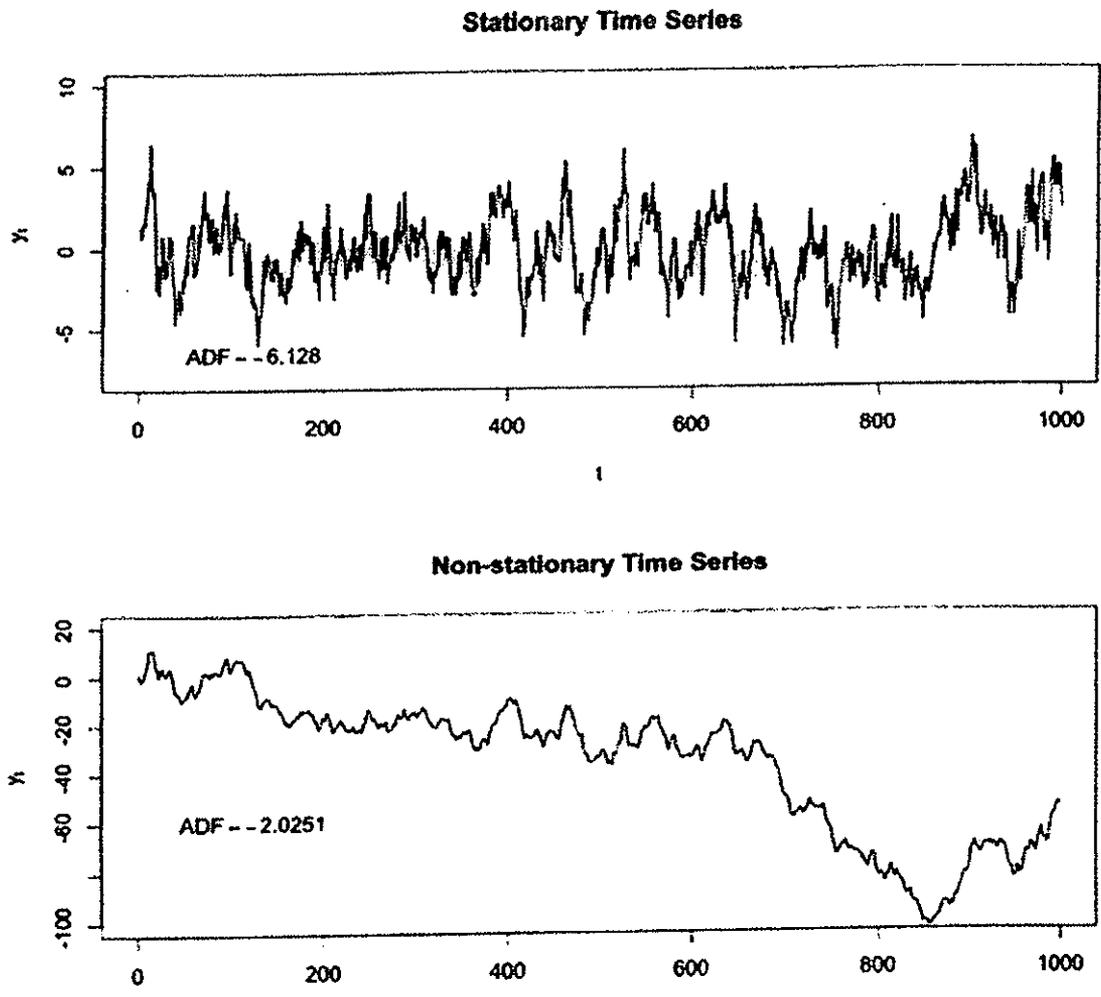


Figura 3 - Comparação entre um processo estacionário versus um processo não estacionário

Na figura 3 acima, a primeira série temporal é estacionária, pois a probabilidade de ocorrência de diferentes valores tende ser a mesma em diferentes pontos dela, já que a média e a dispersão dos valores aparentemente se mantêm constantes; enquanto que na segunda, o valor médio da série muda em diferentes partes dela.

### 1.7 Estrutura de impactos de observações passadas

#### (i) Definição

Com base na estrutura de autocorrelação e autocorrelação parcial da série, conforme visto em Morettin & Tolói (2004), Gujarati et. al (2011), Hamilton (1994) e Box & Jenkins (1972), ou através da análise empírica e minimização de critérios estatísticos objetivos, como o critério de Schwarz, é possível determinar a estrutura de atrasos a serem considerados na modelagem do sistema.

*A*  
*Carly*  
*WZ*

Assim, não somente se modela o sistema através de informações contemporâneas, mas também tenta se obter informações relevantes através de informações passadas da série, de maneira a obter uma regressão linear da forma:

$$y_t = \phi_1 y_{t-1} + \phi_2 y_{t-2} + \dots + \phi_n y_{t-n} + \dots$$

Onde:

$\phi_i$  são os pesos que as observações passadas têm ao explicar a observação atual.

$y_{t-i}$  são as observações passadas distando "i" passos de tempo em relação a observação atual.

Tal modelo deste tipo é denominado **modelo autorregressivo**.

## 1.8 Critério de Informação de Schwarz

### (i) Definição

O Critério de Informação de Schwarz tem por característica a imposição de penalidades para a imposição de coeficientes a serem estimados – visto que o aumento gradual de coeficientes diminui a confiabilidade dos próprios parâmetros estimados, e contribui para o fenômeno de "Overfitting"<sup>2</sup> – ponderados pela Verossimilhança do modelo, que por sua vez é uma medida de aderência do modelo através da análise da soma dos resíduos quadráticos. A fórmula a seguir, que "condensa" em um único número o total da distância entre ocorrido e previsto, evitando compensações entre erros positivos e negativos, representa a função de soma dos resíduos quadráticos:

$$SQR = \sum_{i=1}^N (Y_i - \hat{Y}_i)^2$$

Onde:

"N" é o número de observações

$Y_i$  é o observado

$\hat{Y}_i$  é o previsto pelo modelo

Já a função de Verossimilhança é dada por:

<sup>2</sup>Falta de capacidade do modelo em prever pontos fora da amostra utilizada para sua inferência. No caso de um sistema dinâmico deste tipo, caracteriza a incapacidade do modelo em prever o futuro, somente em descrever o ocorrido.

PROTOCOLADO	
970.025	
Folhas	Nome/Rubrica
34	6

$$V = -\frac{N}{2}(1 + \log(2\pi) + \log(SQR))$$

18

PROTOCOLADO		
970.025		
Folhas	Nome	Rubrica
35		6

Assim, é possível escrever o critério de informação de Schwarz<sup>3</sup> como:

$$SIC = \frac{(k \log(N) - 2V)}{N}$$

Onde:

"k" é o número de parâmetros a serem estimados

Consequentemente, quanto menor o valor do SIC, melhor o modelo, e assim, baseado neste critério, é possível escolher a melhor estrutura de "lags" para um modelo autorregressivo.

## 2. Metodologia para apuração das Demandas Inercial e Induzida

A fim de se apurar o impacto produzido pelo projeto "Ponto-a-Ponto" (demanda induzida), e a evolução natural do tráfego da via (demanda inercial), deverão ser feitos estudos, "a posteriori" da ocorrência dos dados, fundamentados em instrumentos econométricos.

Estes instrumentos econométricos verificarão a estabilidade dos parâmetros de um modelo que descreva a evolução do tráfego, em função de uma tendência evolutiva (taxa de crescimento natural da via), do PIB (possíveis impactos que a evolução da economia tenha sobre o tráfego), e dos efeitos sazonais. Teste específico de raiz unitária<sup>4</sup> deverá ser feito sobre as séries dos dados para determinar se a tendência evolutiva é determinística ou estocástica.

Também deverão ser tratados os possíveis aspectos referentes à cointegração entre PIB e tráfego (possíveis relações de equilíbrio e movimentos conjuntos das variáveis); e a respectiva estrutura de impactos de observações passadas ("lags") dadas pelas funções de autocorrelação e autocorrelação parcial, que em linhas gerais, modela as taxas de variação temporal das variáveis.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Schwarz, Gideon E. - Estimating the dimension of a model. Annals of Statistics 6 (2): 461-464, 1978.

<sup>4</sup> Sobre a não estacionariedade da série - se ela tem comportamento explosivo (não estacionário) ou não.

<sup>5</sup> Entender por taxa de variação a evolução de algo conforme o tempo passa, assim como ocorre nas grandezas físicas. Exemplo, a velocidade, é a taxa de variação da posição espacial ou distância percorrida em função do tempo.

A M calixt

# Cópia

Havendo alguma instabilidade dos parâmetros do modelo, é possível existir quebras / mudanças estruturais neste modelo.<sup>6</sup>

29/06

PROTOCOLADO	
270.095	
Folhas	Nom. e Rubrica
521	6

A avaliação da estabilidade dos parâmetros ao longo do tempo de tal modelo será feita através de uma regressão linear múltipla recursiva (que estuda como eles mudam em função da inclusão de novas observações no histórico do tráfego), conforme descrito em Gujarati et. Al - Econometria Básica, 2011.

De acordo com este autor, ao verificar o surgimento de uma instabilidade na evolução dos parâmetros de um modelo de regressão, deverá ser aplicado o "Teste de Chow", para verificar possíveis quebras estruturais no período de início da instabilidade. Esses testes deverão ser implementados para os períodos de implantação do projeto "Ponto-a-Ponto". Especial cuidado deverá ser tomado para se certificar de que a instabilidade eventualmente diagnosticadas seja devida ao início do projeto ou outro fator externo.

Portanto, a partir da data de implementação do projeto "Ponto-a-Ponto", não havendo estabilidade dos parâmetros, uma variável exógena controlando essa instabilidade será introduzida no modelo. Essa variável capta o efeito da inclusão do projeto "Ponto-a-Ponto" na via.

A possível inclusão desta variável exógena deverá ser feita de maneira que garanta a estabilidade estrutural do sistema, isolando-se o efeito do projeto "Ponto-a-Ponto" sobre a série.

Consequentemente, uma possível variável exógena e seu respectivo efeito representará o número excedente de veículos, e o efeito de uma possível demanda induzida será apurado.

Esta metodologia não foi testada no caso concreto. Por essa razão, este procedimento deverá se mostrar eficaz, conforme análise e definição de comum acordo entre as PARTES, para sua efetiva utilização.

<sup>6</sup> A fim de elucidar tal afirmativa, vale a pena a recorrer a um exemplo físico simples. Imagine um objeto lançado sobre uma superfície perfeitamente lisa. Este objeto, pelo princípio da inércia de Newton, deverá seguir um movimento uniforme retilíneo (objeto com velocidade constante) - pois, não haverá nenhuma força atuando sobre ele, e tal movimento é dito "inercial". Assim, se alguma força externa agir sobre este corpo - por exemplo, uma força de atrito ou resistência - este movimento será afetado, havendo uma mudança estrutural nas equações que o descrevem. A mesma lógica se aplica ao estudo da estabilidade dos parâmetros do modelo. Se os parâmetros deixam de ser estáveis, há grandes chances de haver uma força externa à evolução do tráfego que tenha causado tal instabilidade estrutural no sistema. Assim, é calculado o efeito/ impacto desta força externa, de maneira a restaurar cuidadosamente a estrutura inicial do sistema, isolando-se o movimento original inercial, e o impacto da força externa.

A

M

Amir Wzy

**Anexo IV**

**Cópia**

30/308

PROTOCOLADO	
990.095	
Folhas	Nome/Rubrica
39	6

**Reversão do Desconto aos Moradores cadastrados no Município de Jaguariúna, Reequilibrado no Ano de 2006 com Prorrogação de Prazo.**

Valores em R\$

Ano Contratual	Ano Fiscal	Valor Corrente considerado no Reequilíbrio de 2006 (Base Jul/1997)	IGP-m Acumulado até 2012	Valor Corrente Corrigido (Base Jul/2012)
15	2012/2013	R\$ 300.697,36	3,439733	R\$ 1.034.318,62
16	2013/2014	R\$ 653.477,64	3,439733	R\$ 2.247.788,59
17	2014/2015	R\$ 709.250,79	3,439733	R\$ 2.439.633,36
18	2015/2016	R\$ 768.884,48	3,439733	R\$ 2.644.757,31
19	2016/2017	R\$ 832.591,39	3,439733	R\$ 2.863.892,08
20	2017/2018	R\$ 900.538,90	3,439733	R\$ 3.097.613,37
<b>TOTAIS:</b>		R\$ 4.165.440,55		R\$ 14.328.003,32

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*



Cópia



272

PROTOCOLADO	
270.095	
Folhas	Nom./Rubric.
39	6

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

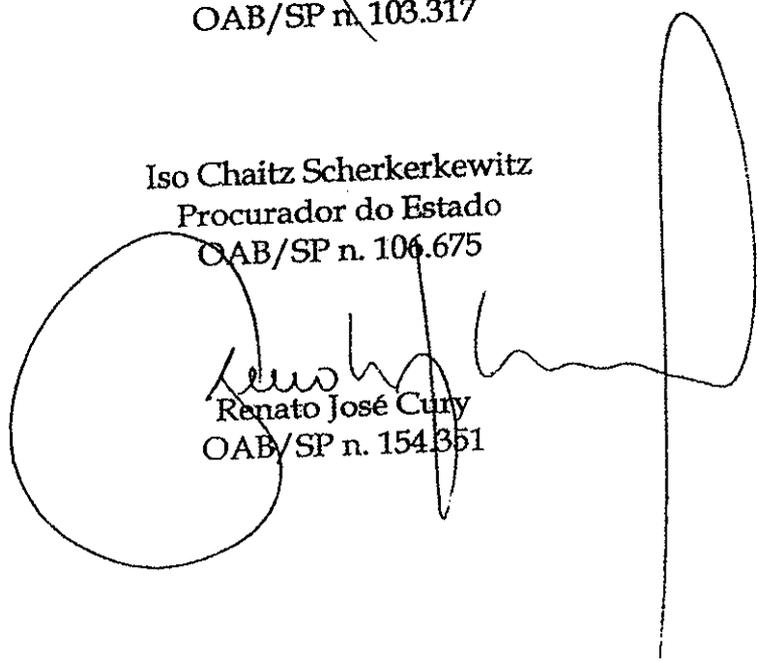
As partes processuais e seus respectivos patronos declaram, de comum acordo, nada dever uns aos outros em relação aos ônus processuais derivados dessa demanda (CPC, arts 19 e 20).

Do exposto, as partes requerem a este D. Juízo a homologação do acordo apresentado (CPC, art. 449), com a extinção do processo (autos n. 0042971-55.2011.8.26.0053 e n. 0040178-12.2012.8.26.0053 - exceção de incompetência), nos termos do artigo 269, inciso III, do CPC.

São Paulo, 30 de outubro de 2012.

  
Maria Luciana de Oliveira Facchina Podval  
Procuradora do Estado  
OAB/SP n. 103.317

Iso Chaitz Scherkerkewitz  
Procurador do Estado  
OAB/SP n. 106.675

  
Renato José Cury  
OAB/SP n. 154.351



CADASTRO | CONTATO | AJUDA

Identificar-se

Bem-vindo > Consultas Processuais > Consulta de Processos do 1º Grau

▼ MENU

### Consulta de Processos do 1º Grau

PROTOCOLADO	
270.025	
Folhas	Nom/Rubrica
40	6

#### Orientações

- Processos distribuídos no mesmo dia podem ser localizados se buscados pelo número do processo, com o seu foro selecionado.
- Algumas unidades dos foros listados abaixo não estão disponíveis para consulta. Para saber quais varas estão disponíveis em cada foro clique aqui.
- Dúvidas? Clique aqui para mais informações sobre como pesquisar.

#### Dados para Pesquisa

Foro: Todos os foros da lista abaixo

Pesquisar por: Número do Processo

Unificado  Outros

Número do Processo:

#### Dados do Processo

Processo: 0042971-55.2011.8.26.0053  
 Classe: Procedimento Ordinário  
 Área: Cível  
 Assunto: Licitação  
 Local Fielco: 07/11/2012 12:37 - Gabinete do Juiz - concluso 08/11/12  
 Distribuição: Livre - 16/11/2011 às 10:08  
 2ª Vara de Fazenda Pública - Foro Central - Fazenda Pública/Aditivos  
 Valor da ação: R\$ 100.000,00

#### Partes do Processo

Repte: Estado de São Paulo  
 Advogado: Izo Cheikz Scherkerkewitz  
 Advogada: Maria Luciane de Oliveira Facchini Podval  
 Recdo: Renovata Concessionária Sociedade Anônima  
 Advogado: Celso Cintre Mori

#### Movimentações

Exibindo 5 últimas. -->Listar todas as movimentações.

Data	Movimento
09/11/2012	<input checked="" type="checkbox"/> Sentença Resumida com Resolução de Mérito Vistos. Ante os termos e fundamentação do acordo apresentado a fls. 1156/1206, notadamente por ser o meio de solução do litígio que mais convém ao interesse público, homologa-se judicialmente, para que surta todos os efeitos de direito. Em consequência, julgo extinto o processo, nos moldes do art. 269, Inciso III, do CPC. Custas, despesas e honorários da forma averçada. Transitada em julgado, arquivem-se, observadas as formalidades legais. P. R. I.
07/11/2012	Petição Juntada despachada
11/10/2012	Petição Juntada fl. 1144: "1. Deiro (prorrogação do prazo de suspensão do processo - CPC art. 265,II, por mais 15 (quinze) dias com vistas à composição amigável das partes"
10/09/2012	Petição Juntada despachada "1. Ante a manifestação da parte, fica validado o pedido de suspensão formulado pela autora, deferido condicionalmente pelo Juiz. Aguarde-se pelo período solicitado (mesados de Outubro) ,
28/08/2012	<input checked="" type="checkbox"/> Cartório de Cartório Expedida Certidão - Genérica

#### Incidentes, ações incidentais, recursos e execuções de sentenças

Recabido em: 28/09/2012  
 Classe: Exceção de Incompetência (0040178-12.2012.8.26.0053)

#### Petições diversas

Não há petições diversas vinculadas a este processo.

#### Audiências

Não há Audiências futuras vinculadas a este processo.

Verifique o resultado de sua pesquisa

