



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CASA CIVIL

São Paulo, de setembro de 2014

CC-ATL nº 368/2014

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 195/2014, 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 setembro de 2014

OFÍCIO SLT GS Nº 0016 / 2014

Assunto: Requerimento de Informação nº 0195/2014 – Deputados Gerson Bittencourt e Antonio Mentor, com a finalidade de Investigar se os valores das tarifas cobradas pelas concessionárias nas rodovias paulistas estão em consonância com os critérios definidos nos editais de licitação.

Dra. Anadil Abujabra Amorim
Procuradora do Estado Assessora Chefe

Sobre o documento em referência, encaminho a manifestação da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo – ARTESP, constante do OF.CGD. nº 0349 de 21/08/2014, com as informações devidas.

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

Atenciosamente,


Clodoaldo Pelissioni
Secretário de Logística e Transportes

Marcia Regina S. Batista
Chefe de Gabinete Substituta
20.371.823-9

OF.CGD.0349/14

(Protocolado ARTESP nº 273.741/14)

São Paulo, 21 de agosto de 2014.

Ref.: Requerimento de informação nº 0195/14

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 nº 0195/2014, de autoria dos Deputados Estaduais Gerson Bittencourt e Antonio Mentor, o referido requerimento é o mesmo apresentado à Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 31 de 2014 com a finalidade de "investigar se os valores das tarifas cobradas pelas concessionárias nas rodovias paulistas estão em consonância com os critérios definidos nos editais de licitação, propostas e contratos firmados e com a lei federal que rege as concessões dos serviços públicos" sob nºs 13 e 15 aprovados em 21/05/14 e reapresentado sob o nº 45 em 21/07/2014 sendo rejeitado em 06/08/14 pela maioria dos deputados daquela CPI.

Sobre o aludido, envio cópia dos OF.DGR.0032/14 e OF.DGR.0037/14 da Diretoria Geral desta Agência, ambos encaminhados à Assembléia Legislativa - Comissão Parlamentar de Inquérito em 11/06/14 e 17/07/14 da referida Comissão, a qual os requerentes fazem parte.

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 JÚNIOR
Chefe de Gabinete

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

Cópia

PROTOCOLADO	
223.741	
Folhas	Norma/Substituição
041	6

08

PROTOCOLADO	
223.741	
Folhas	Norma/Substituição
041	6



ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO
DE SÃO PAULO
COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DAS
TARIFAS DOS PEDÁGIOS

Av. Pedro Álvares Cabral, 201 – Parque Ibirapuera
Fone: 3886-6029 Fax: 3884-2590
e-mail: cpi.pedagios@al.sp.gov.br

São Paulo, 21 de maio de 2014

Of. CPI das Tarifas dos Pedágios n.º 004/2014

Senhora Diretora,

Na qualidade de Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 31 de 2014 com a finalidade de “investigar se os valores das tarifas cobrados pelas concessionárias nas rodovias paulistas estão em consonância com os critérios definidos nos editais de licitação, propostas e contratos firmados e com a lei federal que rege as concessões dos serviços públicos”, e nos termos do art. 13, § 2º, da Constituição do Estado de São Paulo; art. 3º, IV, da Lei nº 11.124, de 2002, do Estado de São Paulo, bem como legislação correlata, conforme deliberação ocorrida na reunião realizada em 21 de maio de 2014, requisitamos a Vossa Senhoria que encaminhe a esta Comissão Parlamentar de Inquérito as informações descritas nos requerimentos de nº 04 de 2014, 10 de 2014, 12 de 2014, 13 de 2014, 14 de 2014 e 15 de 2014, todos em anexo.

Solicitamos que, sempre que possível, os documentos sejam encaminhados em formato digital.

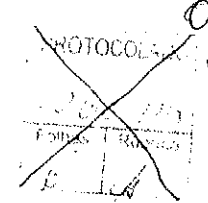
Reitero a Vossa Senhoria votos de estima e consideração.

BRUNO COVAS
Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito
das Tarifas dos Pedágios

Ilustríssima Senhora
Karla Bertocco Trindade
MD Diretora Geral da Artesp – Agência de Transportes do Estado de São Paulo

Cópia

PROTOCOLADO	
273.741	
Folhas	Nome/Rubrica
05	6



REQUERIMENTO Nº 13 , DE 2014

SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO QUE INVESTIGA AS ELEVADAS TARIFAS DE PEDÁGIO COBRADAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

Requeremos, nos termos regimentais, que seja submetida à deliberação deste órgão técnico o envio de requisição à Artesp para que informe:

1. Qual a periodicidade para realização de revisão dos contratos de concessão com vistas à apuração de eventual desequilíbrio econômico e financeiro;
2. Quantas revisões foram realizadas pela Artesp para a apuração de eventual desequilíbrio econômico e financeiro nos contratos de concessão de rodovias? Enviar cópias desses estudos, pareceres e decisões que precederam e subsidiaram eventuais revisões realizadas;
3. Passados mais de 16 anos de vigência desses contratos de concessão, houve algum contrato de concessão de rodovias no qual se apurou a necessidade de reequilíbrio econômico e financeiro a favor dos usuários com a consequente redução da tarifa cobrada dos mesmos? Em caso afirmativo encaminhar cópia dos documentos.

JUSTIFICATIVA

As informações e documentos solicitados têm a finalidade de subsidiar os trabalhos de investigação dos membros desta CPI que necessitam realizar uma análise aprofundada da atuação do Poder Concedente e da Agência Reguladora na gestão desses contratos de concessão de rodovias do Estado de São Paulo.

Sala das Comissões, 14 de maio de 2014.

Antonio Mentor

15/05/2014

19:00 da

Gerson Bittencourt

Cópia

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
06	6

07
U

PROTOCOLADO	
20/11/14	
Folhas	Nome/Rubrica
06	6

REQUERIMENTO Nº 85 , DE 2014.


Senhor Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito Tarifa dos Pedágios do Estado de São Paulo

Requeremos, nos termos do artigo 34-B, incisos II e V do Regimento Interno, informações e documentos, abaixo relacionados, da **Sra. Karla Bertocco** – Diretora Geral da ARTESP, relacionadas à concessão da SP-340 (Rodovia 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 Procuradoria do Estado de São Paulo:

1 - Cópia da petição inicial, acompanhada dos documentos apresentados, proposta pela Procuradoria Geral do Estado 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 Procuradoria Geral do Estado neste mesmo processo;

3 - atual situação do referido processo judicial;


15/05/2014
19:00 sd

Cópia

JUSTIFICATIVA

PROTOCOLADO	
273.741	
Fórmula	Normalizada
071	6

PROTOCOLADO	
X	
Fórmula	Normalizada

No dia 11 de novembro de 2011, a Procuradoria Geral do Estado ingressou com ação judicial com o intuito de anular contrato de concessão com a concessionária Renovias, responsável pela Rodovia Adhemar Pereira de Barros (SP-340), que liga Campinas a Mococa, sob a alegação de descumprimento ao edital de licitação.

De acordo com publicação veiculada no Jornal Estadão no dia 21/11/2011, a Renovias aglutinou em uma mesma obra as duas praças de pedágio que deveriam ter sido construídas separadamente. Em consequência, moradores de Jaguariúna, onde a praça de pedágio foi feita, teriam que pagar R\$ 9,10 toda vez que colocassem seus carros na estrada. O valor poderia ser menor caso a praça de Mogi Mirim tivesse sido feita.

Segundo publicação no site RAC.com.br, do dia 04/11/2011, a diretora geral da ARTESP, Sra. Karla Bertocco, disse que não se trata de retirar a concessão da Renovias, mas buscar uma negociação que a obrigue a desmembrar a praça de Jaguariúna. E continua: *“Estávamos tentando que a concessionária construísse outra praça, como é reivindicação da região. Mas a forma como o contrato foi feito desobrigou a empresa. Fomos então ler todo o processo e acabamos descobrindo que a possibilidade de fazer a cobrança em um única praça, em Jaguariúna, foi informado pelo Estado em um esclarecimento ao edital. Quando os editais são publicados, abre-se um período para que os interessados possam esclarecer dúvidas. Um desses interessados perguntou se quem vencesse a licitação poderia fazer a cobrança apenas em uma praça, uma vez que já existia um ponto de cobrança instalado e lhe foi respondido que sim. Vários interessados na concessão apresentaram em suas propostas que a cobrança seria feita na praça de Jaguariúna. O que queremos discutir é se esse esclarecimento tem amparo legal que pode interferir no contrato ou se ele é apenas um mero*

Cópia

PROTOCOLADO	
093.741	
Folhas	Nome/Rubrica
081	0

PROTOCOLADO	
20/03/13	
Folhas	Rubrica
11	

esclarecimento. Se isso mudou a cara do edital, eu entendo que ele precisaria ter sido republicado, o que não foi".

A Procuradoria Geral do Estado argumenta que a comissão de licitação não tinha competência para modificar o edital e a decisão não foi objeto de nova publicação oficial.

Em audiência realizada na Comissão de Transportes e Comunicações no dia 20/03/2013, em que esteve presente a Sra. Karla Bertocco, o Deputado Gerson Bittencourt, entre um de seus questionamentos, perguntou o seguinte: *"Eu não sou advogado, mas nós tivemos aqui nesta Comissão acesso a uma ação da Procuradoria do Estado, questionando o contrato de concessão da Renovias, fazendo uma afirmação de que o processo licitatório foi eivado de problemas, de vícios. Minha dúvida é como a ARTESP está buscando esse entendimento para criar o sistema ponto a ponto e para autorizar novas intervenções, pois já foi dito que a prioridade era buscar o rompimento desse contrato e o estabelecimento de um novo contrato, conforme a gente teve acesso?"*.

A Sra. Karla respondeu, em resumo o seguinte: *"Não sei se a Procuradoria desistiu da ação, mas temos um acordo, um tipo de um TAC. O que sei é que o problema maior da ação é a existência ou não da praça de pedágio"*.

Em seguida, o Sr. Presidente, Antonio Mentor disse: *"Deputado Gerson Bittencourt, só uma observação, penso que este tema é importantíssimo, então pediria a Sra. Karla que pudessem providenciar uma melhor informação a respeito desse acordo e nos enviar, oficialmente, como estão sendo encaminhadas essas questões"*.

Pela Sra. Karla foi dito, de forma categórica: *"Então, mandamos por escrito sim, acho importante"* (sem grifos o original).

Cópia

16

PROTOCOLADO	
273.744	
Cinco	Nono/Quin
09	6

Entretanto, até presente data nada foi enviado Comissão de Transportes e Comunicação.

Posteriormente, em audiência realizada com a Sra. Karla no dia 18/03/2014, na Comissão de Transportes e Comunicações, o deputado Gerson Bittencourt, mais uma vez a questionou sobre a situação da ação da Procuradoria do Estado e a situação das obras na rodovia Adhemar de Barros.

A Sra. Karla respondeu que houve um acordo com a Procuradoria do Estado e que se implantou o sistema ponto a ponto na praça de Jaguariúna, com redução da tarifa de pedágio em 50%, que era a realidade que a PGE mencionava no começo da ação judicial. Era apenas isso que recordava.

Portanto, por serem evasivas as respostas da Sra. Karla Bertocco e não informarem a real situação da concessão da SP-340, é que requerem informações, de forma oficial e precisa da real situação da ação judicial e também das obras da Rodovia Adhemar Pereira de Barros, com envio de documentos comprobatórios.

Sala das Comissões, em



Antonio Mentor

Deputado Estadual



Gerson Bittencourt

Deputado Estadual

PROTOCOLADO	
993.741	
101	6
Folhas	Rubrica

PROTOCOLADO	
Folhas	Rubrica



- Campinas e RAC
- Nacional
- Mundo
- Esporte
- Entretenimento
- Gente
- Blogs
- Jornais
- Bichos e Pets
- Educação
- Estilo
- Exclusivo
- Garotas Já
- Imóveis
- Olha Só
- Pe na Cozinha
- Shopping

Você está aqui: Home > notícias > Campinas e RAC

Estado de SP vai questionar concessão da SP-340

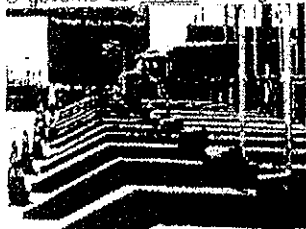
Estado move ação por descumprimento de divisão de pedágio

04/11/2013 - 10h50 Atualizada em 05/11/2013 - 11h57

Maria Teresa Costa DA AGÊNCIA ANBANGUERA.

3-1

O governo do Estado vai ingressar na Justiça para rever o contrato de concessão da Renovias,



Cambião na praça de Jaguariuna aguardando o desmembramento do ped. Eto Forças AARM

concessionária da Rodovia Adhemar Pereira de Barros (SP-340), que liga Campinas a Águas da Prata, ou pelo menos para declarar nulo um item do contrato que permitiu a empresa a manter um único pedágio, em Jaguariuna. O edital de concessão, informou a diretora-geral da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp), Karla Bertocco Trindade, previa a construção de mais um pedágio, em Mogi-Mirim, — desmembrando o de Jaguariuna e reduzindo o valor cobrado — e a obra

Tags
ARTESP
CONCESSÃO
SP-340
PEDAGIO

- Texto
- E-mail
- Imprimir
- Comente

não foi realizada por conta de um item do contrato que, segundo ela, é equivocado.

Karla disse que não se trata de retirar a concessão da Renovias, mas buscar uma negociação que a obrigue a desmembrar a praça de Jaguariuna. Quem vai de Campinas a Jaguariuna paga hoje o mesmo de quem vai de Campinas a Mogi Mirim (R\$ 9,10).

A diretora disse que a Procuradoria Geral do Estado está preparando a ação. "Estávamos tentando que a concessionária construísse outra praça, como é reivindicação da região. Mas a forma como o contrato foi feito desobrigou a empresa. Fomos então ler todo o processo e acabamos descobrindo que a possibilidade de fazer a cobrança em uma única praça, em Jaguariuna, foi informado pelo Estado em um esclarecimento ao edital", disse.

Quando os editais são publicados, abre-se um período para que os interessados possam esclarecer dúvidas. Um desses interessados perguntou se quem vencesse a licitação poderia fazer a cobrança apenas em um praça, uma vez que já existia um ponto de cobrança instalado e foi respondido que sim. "Vários interessados na concessão apresentaram em suas propostas que a cobrança seria feita na praça de Jaguariuna. O que queremos discutir é se esse esclarecimento tem amparo legal que pode interferir no contrato ou se ele é apenas um mero esclarecimento. Se isso mudou a cara do edital, eu entendo que ele precisaria ter sido republicado, o que não foi", afirmou.

Para ela, essa questão não foi encaminhada da melhor forma. O pedágio em Jaguariuna é motivo de muitos protestos da população. O prefeito da cidade, Gustavo Reis (PMDB), vem cobrando um desconto de 70% no pagamento da tarifa da praça de pedágio da Rodovia Campinas-Mogi para os motoristas com os veículos com placa de Jaguariuna. Atualmente, o desconto é de 20% do valor da tarifa, que foi reajustada no início neste mês para R\$ 9,10.

Reis tem defendido que a ampliação do desconto para 70% deveria ser imediata, já que ainda não foi concretizado o desmembramento da praça, que foi prometido pelo governo do Estado de São Paulo. O entendimento é que aquele pedágio separa as cidades de Campinas e Jaguariuna, promovendo uma cobrança injusta e inadequada aos usuários da rodovia, especialmente aos moradores destas duas cidades, que estão situadas a apenas 18 quilômetros de distância.

A Renovias informou ontem que não irá, por enquanto, comentar o assunto. A Artesp espera uma solução para este impasse para poder negociar com a concessionária a implantação do sistema de cobrança de pedágio por quilômetro rodado, nos mesmos moldes que ocorrerá, em fase experimental, na Rodovia Santos Dumont.

O governador Geraldo Alckmin (PSDB) anunciou hoje a mudança da tecnologia que permitirá a cobrança ponto a ponto da tarifa.

12

PROTOCOLADO

993.741

11/6

ESTADÃO.COM.BR/São Paulo **Cópia**

Governo tenta anular concessão da SP-340

Concessionária de rodovia que liga Campinas a Mococa não teria cumprido edital de licitação; trata-se do primeiro pedido do tipo

21 de novembro de 2011 | 3h 04

Márcio Pinho - O Estado de S.Paulo

Pela primeira vez desde o começo do processo de privatização de estradas, em 1997, o governo do Estado tenta anular na Justiça um contrato de concessão de rodovia. Trata-se da SP-340, que liga Campinas a Mococa, no interior paulista. A Procuradoria Geral do Estado impetrou ação no dia 11, argumentando que a concessionária Renovias descumpriu o edital de licitação.

Segundo o governo, a Renovias aglutinou em uma mesma obra as duas praças de pedágio que deveriam ter sido construídas separadamente. Em consequência, moradores de Mogi Mirim, onde a praça de pedágio foi feita, têm de pagar R\$ 9,10 toda vez que colocam seus carros na estrada. O valor poderia ser menor caso a praça de Mogi Mirim tivesse sido feita.

Muitos motoristas em Mogi Mirim usam a SP-340 (Rodovia Adhemar Pereira de Barros) todos os dias para trabalhar e estudar em Campinas, a 29,5 km de distância.

O fato de a praça em Mogi Mirim não ter sido construída, porém, é apenas o argumento jurídico apresentado pelo governo Geraldo Alckmin (PSDB). A real intenção agora é anular o contrato para fazer outro que contemple o valor do pedágio por quilômetro rodado.

Procurada, a Renovias informou que não se manifestará sobre o caso. Durante o processo de licitação, a comissão de licitação autorizou a aglutinação das praças de pedágio ao ser questionada sobre a possibilidade por uma das licitantes.

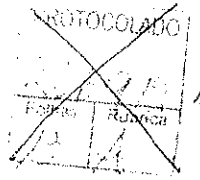
A Procuradoria argumenta hoje que a comissão não tinha competência para modificar o edital e a decisão não foi objeto de publicação oficial.

Quilômetro rodado. A intervenção no contrato da SP-340 é uma das apostas do governo estadual para implantar no ano que vem a cobrança de pedágio por quilômetro rodado.

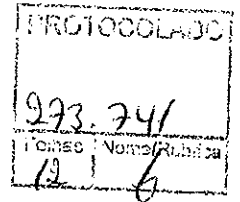
O projeto consiste na instalação gratuita de chips nos carros e em pórticos nas estradas para identificar os trechos percorridos pelos veículos. O sistema vai funcionar nos moldes de um celular pré-pago e terá de ser carregado pelo usuário.

A primeira rodovia a recebê-lo será a Santos Dumont (SP-075), que liga Campinas a Sorocaba. Hoje há um pedágio em Indaiatuba que custa R\$ 10,10. A cobrança vale pelo trajeto de 70,5 km. Com a mudança, quem viajar de Indaiatuba a Campinas passará a pagar R\$ 4,10. O governo planeja implantar o sistema na SP-340 e na SP-360, única ligação entre Itatiba e Jundiaí. Nesta, cerca de mil famílias pagam R\$ 2 toda vez que usam

Governo tenta anular concessão da SP-340 - Estado com tr
rodovia, pois não há caminho alternativo. O novo valor será R\$ 0,60.



Cópia

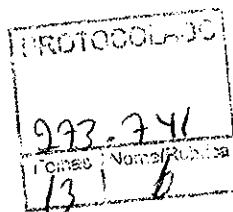




AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

OF. DGR.0032/14

Protocolado ARTESP nº 266 919/14



14
Cópia

PROCOLO

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



AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

OF.DGR.0032/14

Protocolado ARTESP nº 266.919/14

Cópia

PROTOCOLADO
993.741
14 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

Referência: Of. CPI das Tarifas dos Pedágios nº004/2014
Requerimento nº 13, de 2014

São Paulo, 26 de junho de 2014

Prezado Senhor


Felipe Leonardo Carriço
Secretário de Comissão

Trata-se de Requerimento nº 13/2014, de autoria dos Deputados Antonio Mentor e Gerson Bittencourt, solicitando informações referentes a:

- 1 - Qual a periodicidade para realização de revisão dos contratos de concessão com vistas a apuração de eventual desequilíbrio econômico e financeiro;
- 2 - Quantas revisões foram realizadas pela Artesp para apuração de eventual desequilíbrio econômico e financeiro nos contratos de concessão de rodovias? Enviar cópias desses estudos, pareceres e decisões que precederam e subsidiaram eventuais revisões realizadas;
- 3 - Passados mais de 16 anos de vigência desses contratos de concessão, houve algum contrato de concessão de rodovias no qual se apurou a necessidade de reequilíbrio econômico e financeiro a favor dos usuários com a consequente redução da tarifa cobrada dos mesmos? Em caso afirmativo encaminhar cópias dos documentos.

Para tanto seguem os seguintes esclarecimentos:

- 1 - A legislação que rege o negócio concessão no Estado de São Paulo não disciplina especificamente uma periodicidade para realização de revisão de contratos, com vistas ao balanceamento da equação econômica financeira.

Excelentíssimo Senhor

BRUNO COVAS

Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito das Tarifas dos Pedágio

Assembleia Legislativa

São Paulo

Essa revisão é efetuada sempre que há um evento que lhe dê causa e efetivamente promova o desequilíbrio contratual para uma das partes interessadas.

Estas revisões se dão rotineiramente através da gestão contratual e execução tanto das obras como de serviços operacionais, na ocasião de realização prevista contratualmente quanto em decorrência de fator relevante..

Dado o vencimento do ano contratual e por força da execução dos mesmos, bem como pelo reporte aos órgãos fiscalizadores externos (TCE, MP etc...) a Agência Reguladora produz as Adequações dos Cronogramas Fisico-Financeiros, ocasião em que são reconhecidos eventuais desequilíbrios ocorridos no ano.

2 - Foram realizadas durante o prazo decorrido das concessões, Termos Aditivos e Modificativos, alguns com revisões de eventual desequilíbrio econômico e financeiro nos contratos de concessão. Encaminhamos cópias digitalizadas de todos os termos através de mídia digital e relação anexa.

3 - Nos contratos de concessão existe a previsão de reequilíbrio econômico-financeiro em favor do usuário. Ela acontece quando o Poder Concedente utiliza os créditos gerados por algum desequilíbrio ocasional, como por exemplo, para acréscimo de obra de interesse público, tanto quando para reduzir o valor das tarifas de pedágios para todos os usuários (revisão extraordinária da tarifa). Essa modalidade está prevista nos Editais de Licitação (item 29 – Primeira fase e item 30 – segunda fase - DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO) e na Resolução ST - 2, de 11-3-2005 (Art. 2º, "II").

A título exemplificativo quanto à adoção desta modalidade (Modicidade Tarifária), mencionamos o caso das Praças de Pedágio das Marginais da Rodovia Presidente Castello Branco, na implantação do Projeto do Cebolão. Com a adesão de novos pagantes, os recursos foram revertidos integralmente para a redução das tarifas, em prol dos usuários da rodovia, especialmente para as comunidades lindeiras do sistema rodoviário (Alphaville e região), conforme Termo Aditivo e Modificativo nº 017/2008 - Concessionária Viaoeste. (mídia digital anexa).



AGENCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SAO PAULO

Cópia

18

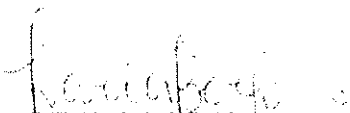
PROTOCOLADO	
993.741	
Processo	Nome/Assinatura
A	6

OF DGR 0037/14
Protocolado ARTESP nº 266.919/14

Recentemente em julho/2013, o reajuste tarifário não foi repassado aos usuários com a utilização e medidas compensatórias.

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

Atenciosamente,


KARLA BERTOCCO TRINDADE
Diretora Geral

Anexo 1

Contratos de Concessões e Termos Aditivos e Modificativos - TAM - 1ª e 2ª Etapa de Concessão

1ª Etapa de Concessão

1- Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes S/A - Autoban

Contrato de Concessão Rodoviária
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2007
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 019/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 020/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 021/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 022/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 023/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 024/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 025/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Recisão Amigável nº 001/2001
Termo de Retificação 01/2001
Termo de Retificação 02/2001
Termo de Retificação 03/2001

OF DGR.0037/14

Protocolado ARTESP nº 266 919/14

2- Concessionária Autovias S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2007
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

3- Concessionária Centrovias Sistemas Rodoviários S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

4- Concessionária Rodovias das Colinas S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000

2- Concessionária Autovias S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2007
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

3- Concessionária Centrovias Sistemas Rodoviários S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

4- Concessionária Rodovias das Colinas S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000

OF DGR 0037/14

Protocolado ARTESP n° 266.919/14

Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 002/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 003/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 004/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 005/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 006/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 007/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 008/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 009/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 010/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 011/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 012/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 013/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 014/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 015/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 016/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 017/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 018/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 019/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 020/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 021/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 022/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 023/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 025/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo n° 001/2006
Termo de entrega
Termo de Retificação 01/2000
Termo de Retificação 02/2000
Termo de Retificação 03/2000
Termo de Retificação 10/2003

5- Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 001/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 007/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 008/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 009/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 010/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 011/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 012/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 013/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM n° 014/2010

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM 1998
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de Cessão 01/2000
Termo de entrega
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2012

6- Concessionária de Rodovias do Interior Paulista S/A - Intervias

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2010
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Retificação 07/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 019/2011

7- Concessionária Renovias S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2005

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2010
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Retificação 05/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 019/2011

8- Concessionária Rodovias Integradas do Oeste S/A - SPVIAS

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2007
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Retificação 09/2003

9- Concessionária de Rodovias Tebe S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2000
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2004

OF.DGR.0037/14

Protocolado ARTESP nº 266.919/14

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

10- Concessionária Triângulo do Sol Auto-Estrada S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2005
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 019/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 020/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 021/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 022/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Retificação 08/2003

11- Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo - Viaoste S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2000

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 011/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 012/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 013/2007
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 014/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 015/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 016/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 017/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 018/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 019/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 020/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 021/2011
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 022/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega
Termo de Reti-Ratificação 02/01
Termo de Reti-Ratificação 01/99

12- Concessionária Vianorte S/A

Contrato de Concessão Rodoviária

Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2001
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 003/2002
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 004/2003
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 005/2004
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 006/2006
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 007/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 008/2008
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 009/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 010/2011
Termo Aditivo e Modificativo Coletivo - TAM Coletivo nº 001/2006
Termo de entrega

2ª Etapa de Concessão

1- Concessionária Auto Raposo Tavares S/A - CART
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo de entrega

2- Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto - S/A - Ecopistas

Contrato de Concessão Rodoviária
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2010
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2010
Termo de entrega

3- Concessionária do Rodoanel Oeste S/A
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo de entrega

4- Concessionária Rota das Bandeiras S/A
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2009
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 002/2011
Termo de entrega

5- Concessionária SPMAR S/A
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo de entrega

6- Concessionária Rodovias do Tietê S/A
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2009
Termo de entrega

7- Viarondon Concessionária de Rodovias S/A
Contrato de Concessão Rodoviária
Termo Aditivo e Modificativo - TAM nº 001/2010
Termo de entrega

OF.CGD.0379/14

(Protocolado ARTESP nº 273.741/14)

São Paulo, 03 de setembro de 2014.

Ref.: Requerimento de informação nº 0195/14
OF.CGD.0349/14 - ARTESP - 21/08/14

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 nº 0195/2014, de autoria dos Deputados Estaduais Gerson Bittencourt e Antonio Mentor.

Sobre o aludido, envio cópia do Termo Aditivo e Modificativo nº 20 celebrado entre a ARTESP e a Renovias Concessionária S.A (anexo 1) e Parecer da Consultoria Jurídica nº 1110/2012 (anexo 2) para complementar as informações prestadas no OF.CGD.0349/14 encaminhado em 29/08/14 a essa Secretaria de Logística e Transportes.

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

Ilustríssima Senhora

JUCILENE LIMA ARAÚJO TEIXEIRA

D.D. Chefe de Gabinete da Secretaria de Logística e Transportes.

SÃO PAULO/SP

Cópia

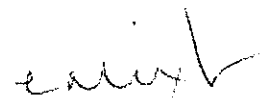
ANEXO 1 ²⁸
D

TERMO ADITIVO E MODIFICATIVO Nº 20

PROTOCOLADO	
993.741	
Folhas	Nome/Rubrica
311	6

Contrato de Concessão nº 004/CR/1998
Edital de Licitação nº 010/CIC/1997
Processo nº 014.090/2012 - Protocolo ARTESP nº 216.688/12

Pelo presente instrumento, a **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, 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, de outro lado, a **RENOVIAS CONCESSIONÁRIA S.A.**, representada na forma de seus atos constitutivos, por seu Diretor Presidente, Roberto de Barros Calixto e por seu Diretor, José Salim Kallab Fraiha, doravante designada **CONCESSIONÁRIA**, nos termos do Contrato de Concessão nº 004/CR/1998.



Cópia

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
39	6

FINALIDADE DESTE TERMO ADITIVO E MODIFICATIVO

Adequar o Contrato de Concessão nº 004/CR/1998 aos termos do acordo celebrado e homologado judicialmente entre a Renovias Concessionária S.A., representada nos termos de seus atos societários vigentes, e o Poder Concedente, representado pelo Sr. Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, com a Interveniência-Anuência da ARTESP, representada por sua Diretora-Geral e assistência da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, representada por seu Procurador Geral do Estado.

Resolvem as partes acordar a celebração do presente Termo Aditivo e Modificativo (TAM) que se regerá pelas cláusulas e condições seguintes:

Cláusula 1ª. Do Objeto

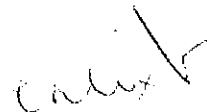
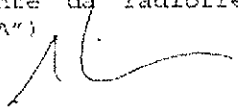
1. Fica definida a implantação do Projeto Ponto a Ponto, no trecho rodoviário do Lote 11, entre o Km 114+100 e Km 177+700 da rodovia SP-340 ("TRECHO RODOVIÁRIO"), em etapas sucessivas, como segue:

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 Posse¹; 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.

¹As 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")



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.

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 Jaguariúna², 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 época³. 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 Termo Aditivo Modificativo, 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.

² O cadastramento realizado atingiu moradores de Jaguariúna, com veículos com placas do município.

³ Entende-se por tarifa da praça de pedágio de Jaguariúna vigente à época o valor tarifário integral do TCP, R\$9,50 (nove reais e cinquenta centavos) data base jul/2012.

Cópia

31

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
34	6

Cláusula 3ª. Das Obrigações Exclusivas do Poder Concedente

3.1. O Poder Concedente será responsável por:

- (i) implementar a SEGUNDA ETAPA do objeto deste Termo Aditivo Modificativo, 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 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.

4.1.1. A tarifa de pedágio da PRIMEIRA ETAPA será dividida de forma igual para aqueles que aderirem ao Sistema Automático de Arrecadação, sendo 50% do valor original da tarifa – R\$ 9,50 (nove reais e cinquenta centavos) conforme data base de Julho de 2012 – na própria praça de pedágio de Jaguariúna e os 50% restantes na praça de pedágio de fluxo livre do km 147 + 030.

Cópia

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
35	6

302
X

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 Arrecadação⁴ ("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, desde que manifestem seu interesse expresso em fazê-lo.

4.3. Os valores das tarifas de pedágio para os usuários que não aderirem ao Sistema Automático de Arrecadação serão cobradas no valor integral vigente à época e no modelo atual.

4.4. As tarifas de pedágio que serão 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.

⁴ 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 STT 13/2011.

ent
AL
10/3

Cópia

PROTOCOLADO 3	
273.741	
Folhas	Nonas/Rubrica
36	6

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.

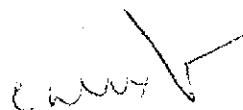
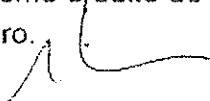
B = Receita efetivamente recebida na praça de pedágio de Jaguariúna e nos PÓRTICOS, descontados os tributos diretos e indiretos.

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

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 Termo Aditivo, 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 CONCESSIONÁRIA, 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.



Cópia

PROTOCOLADO	
223.241	
Folhas	Normal/Rubrica
39	6

34
J

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 Termo Aditivo 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, nos termos firmados na composição homologada em julzo

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.

Cláusula 6ª. Disposições Gerais

6.1. Os Anexos I – Investimentos para Implantação dos PÓRTICOS da PRIMEIRA ETAPA, II – Demais investimentos, custos de implantação e custos adicionais operacionais relativos à PRIMEIRA ETAPA, III – Definições e Aplicações para aferir demanda de tráfego induzida, IV – Reversão do desconto aos moradores cadastrados no Município de Jaguariúna, reequilibrado no ano de 2006 com prorrogação de prazo, V – Cronograma de Atividades e VI – Tabela de Tarifas – Praça de Pedágio de Fluxo Livre.

6.2 Permanecem em vigor todas as demais cláusulas e condições do CONTRATO DE CONCESSÃO nº 004/CR/1998 e seus aditamentos, que não tenham sido aqui expressamente alteradas.

O presente instrumento integra o Contrato de Concessão para todos os fins, sendo lavrado em 4 (quatro) vias, com 8 (oito) páginas cada, de igual teor e forma, sendo que, lido e achado conforme, é assinado pelas partes na presença de 2 (duas) testemunhas, abaixo qualificadas.

Cópia

PROTOCOLADO	
993.741	
Folhas	Nome/Rubrica
38	6

São Paulo, 07 de Janeiro de 2013.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP

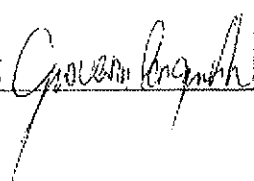
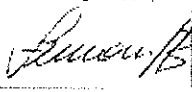

Karla Bertocco Trindade
Diretora Geral

RENOVIAS CONCESSIONÁRIA S.A.


Roberto de Barros Cafixto
Presidente


José Salim Kallab Fraiha
Diretor

Testemunhas:

Nome: Giovanni Penque Filho	Nome: FERNANDA LIMA BATISTELLA
RG: 20.296.036-5	RG: 27.905.577-8
CPF: 155.283.418-25 	CPF: 298.274.458-98 

Cópia

PROTOCOLADO	
273.741	
Folhas	Nome/Rubrica
34	6

ANEXO I - Investimentos para implantação dos PORTICOS da PRIMEIRA ETAPA

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

Base: ago/12

Praça de Pedágio de Fluxo Livre - Pórtico Cobrança Free Flow - Cobrança Eletrônica					
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	362.000
4	MIP (Câmeras, PCs, Software, Mão-de-obra, homologação)	Unid.	1	210.000	210.000
5	Integração Nivel 3 (COS/Telvs)	vb	1	160.000	160.000
6	CFTV	Unid.	4	50.000	200.000
7	Antenas TAG 915 para Praça Jaguaruina	Unid.	6	42.143	252.859
8	Adequação Sistemas do integrador (Telvent) para Praça Jaguaruina	vb	1	100.000	100.000
9	Sistema Elétrico, Para-raios, Combate a Incêndio	Unid.	1	450.000	450.000
10	Estrutura CCA (WORKSTATION Z600 8 RAM 2 X 300GB, Desktop HC 8200 Small Core i5,)	Unid.	1	111.191	111.191
Total Equipamentos Pórtico km 147:					5.436.060

AL
enxyl
07

Cópia

PROTOCOLADO	32
973.241	J
Folhas: 40	Nome/Rubrica: 6

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	457.621,22
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	116.945,16
Total Obras Cíveis		1.416.335,79

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
Total de Custos e Despesas Operacionais ao ano		743.520,00

Handwritten signature and initials

Anexo III

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 cumulativa¹ 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.

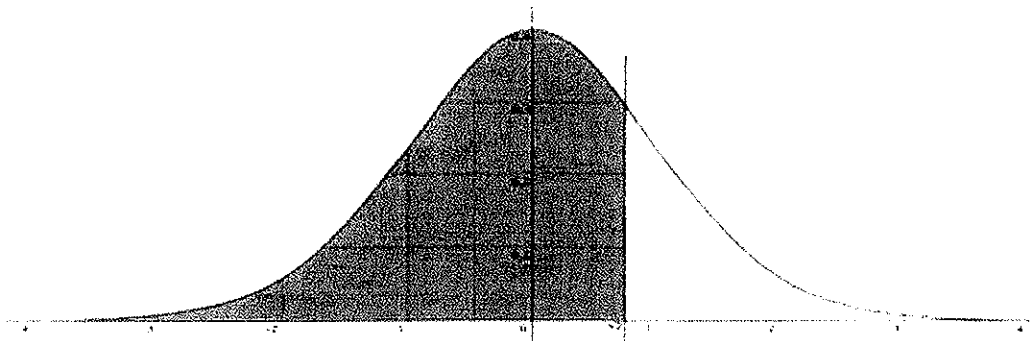


Figura 1 - Função de Densidade de Probabilidade Normalizada e sua respectiva probabilidade acumulada (área escura abaixo da curva).

1.2 Resíduo

(i) Definição

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

¹ Que é a função da área abaixo da função de densidade de probabilidade, conforme figura 1

Handwritten signature and initials

Cópia

39

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
49	6

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

β_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 β_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).

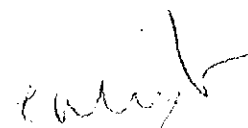
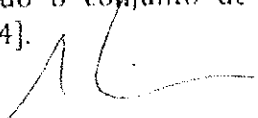
1.4 Teste de Chow

(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 $x \in]1.7; 4]$.



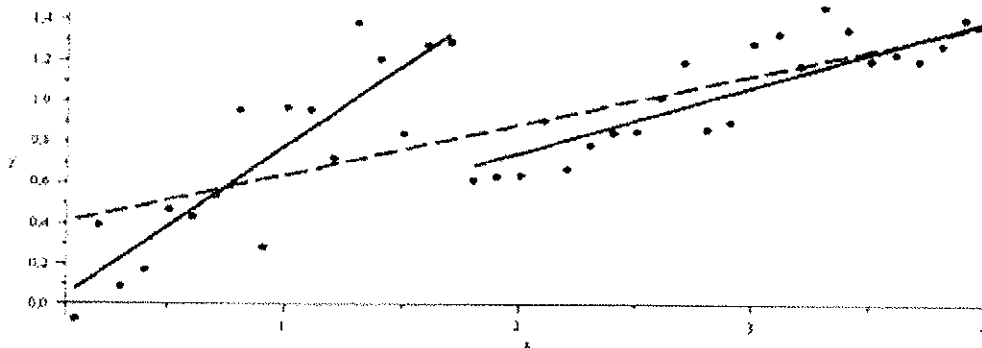


Figura 2 - Ilustração de uma quebra estrutural em uma série temporal.

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:

[Assinatura manuscrita]
11/3

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

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.

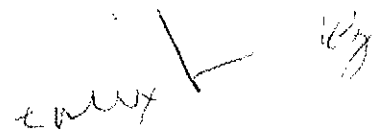
E conseqüentemente, ao calcular a raiz quadrada da variância, temos uma medida estatística denominada "desvio padrão", que visa colocar tal distanciamento proposto pela medida de variância na mesma unidade de grandeza das variáveis observadas. Como a medida de variância é uma quantidade elevada ao quadrado 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

PROTOCOLADO	
273.744	
Formas	Nome/Rubrica
45	A

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.

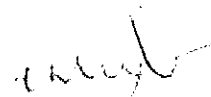
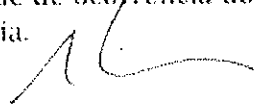
Por fim, definimos o conceito de **autocorrelação parcial**, que é a **medida de dependência entre duas observações distantes temporalmente na série** – como a autocorrelação – **com a devida exclusão da interdependência entre as observações existentes entre elas**.

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.



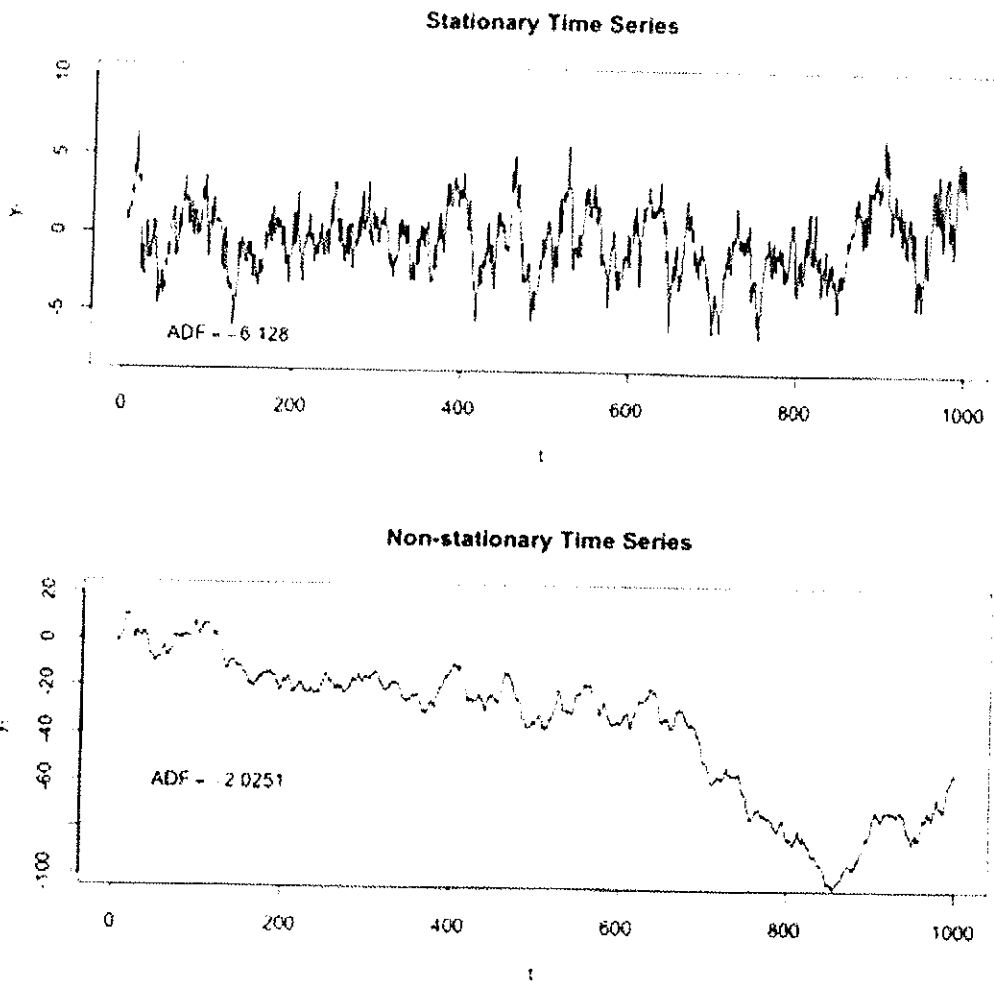


Figura 3 – Comparação entre um processo estacionário versus um processo não estacionário

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.

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:

ϕ_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"² - 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:

²Falta 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.

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

Assim, é possível escrever o critério de informação de Schwarz³ 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 unitária⁴ 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.⁵

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

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

⁵ 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.

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

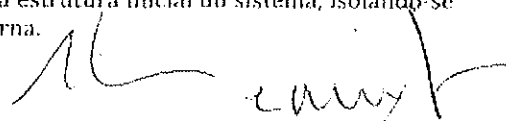
Portanto, a partir da data de implementação do projeto "Ponto-a-Ponto", não havendo estabilidade dos parâmetros, uma variável exógena controlando essa instabilidade será introduzida no modelo. Essa variável capta o efeito da inclusão do projeto "Ponto-a-Ponto" na via.

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.

⁶ A fim de elucidar tal afirmativa, vale a pena 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.



Cópia

PROTOCOLADO	
493.741	
Fólios	Normal/Rubrica
501	6

Anexo IV

(os valores abaixo são referentes ao mês de outubro de 2012, data de assinatura do acordo judicial homologado)

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
TOTAIS:		R\$ 4.165.440,55		R\$ 14.328.003,32

Handwritten signature and initials

Cópia

PROTOCOLADO
293.741
Folhas: 16
Nom./Rubrica: SL 16

Handwritten signature and initials

Anexo V – Cronograma de Atividades para implantação da PRIMEIRA ETAPA

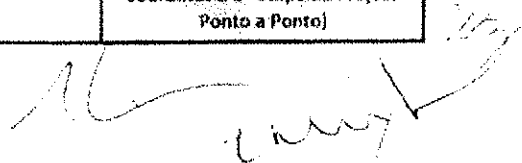
Cronograma de Implantação Praça de Pedágio de Fluxo Livre - Cobrança Free Flow - SP 340 - Km 147+030 (1a Etapa)													
Item	Mês 1		Mês 2		Mês 3		Mês 4		Mês 5				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5
1	Contratação da Obra Civil												
2	Execução das obras: fundações, pavimento rígido, drenagem e desvio;												
3	Contratação de Fornecedores de Equipamentos e Sistemas (Telvent)												
4	Aquisição de Pórticos												
5	Aquisição dos Equipamentos Complementares												
6	Instalação de Ramal na Energia / Equipamentos												
7	Aquisição / Instalação de Equipamentos de Rede de Fibra Óptica												
8	Instalações Elétricas de Praça												
9	Aquisição e instalação do Sistema de CFTV												
10	Entrega dos Pórticos (estrutura metálica)												
11	Instalação dos Pórticos												
12	Entrega dos Equipamentos do Fornecedor do Sistema												
13	Montagem dos Equipamentos e Sistemas (Níveis 1, 2 e 3)												
14	Entrega dos Demais Equipamentos Complementares												
15	Instalação e Configuração de Equipamentos												
16	Customização dos Sistemas Níveis 2 e 3												
17	Adequação de MIP ao sistema												
18	Ajuste / Calibração de equipamentos do pórtico												
19	Testes Técnicos de Acheiço dos Sistemas												
20	Homologação do Sistema pelo ARTESP												
21	Operação Assistida												
22	Início da Operação												

Cópia

PROTOCOLADO	
293.741	
Folhas	Nome/Rubrica
39	6

Anexo VI - Tarifas de Pedágio, após início da 1ª Etapa

SITUAÇÃO	RODOVIA	PRAÇA DE PEDÁGIO				
		Localização	KM	Cobrança Bidirecional	Cobrança Unidirecional	Forma de Arrecadação
ATUAL (BASL JUL/12)	SP-340	JAGUARIUNA	123+500	9,50		Manual e Automático
FUTURA 1ª ETAPA {Depois da Implantação da Praça de Pedágio de Fluxo Livre}	SP-340	JAGUARIUNA	123+500	9,50		Manual e Automático (Tabela Original)
	SP-340	JAGUARIUNA	123+500	4,75		Automático (Somente usuários aderentes à 1ª Etapa do Projeto Ponto a Ponto)
	SP-340	SANTO ANTÔNIO DE POSSE	147+030	4,75		Automático (Somente usuários aderentes à 1ª Etapa do Projeto Ponto a Ponto)



Cópia

PROTOCOLADO	
993.741	
Folhas	Nome/Rubrica
53	6

ANEXO 2 *52*



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROCESSO	
014.090	
Folha	Nome/Rubrica
35	2

PROCESSO ARTESP n. 014.090/2012
PARECER N. 1110/2012
INTERESSADO ARTESP
EMENTA: CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA. Minuta de termo aditivo modificativo. Acordo Judicial celebrado pelo Poder Concedente e pela Renovias Concessionária S.A. para solucionar o problema da concentração de TCP no pedágio de Jaguariúna. Ação nº nº 0042971-55.2011.8.26.0053 da 2ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital. Alteração do contrato de concessão para refletir os termos do acordo. Reequilíbrio da equação econômico-financeira. Manifestações das áreas técnicas pela celebração do TAM. Viabilidade jurídica da celebração do TAM desde que atendidas todas as recomendações. Proposta de retorno dos autos à origem. **Processo analisado em regime de urgência, a pedido da Chefia de Gabinete.**

Excelentíssimo Senhor Chefe de Gabinete

1. O presente expediente foi encaminhado a esta Consultoria Jurídica para análise da minuta do Termo Aditivo Modificativo ao contrato de concessão nº 004/CR/1998 a ser firmado com a Renovias Concessionária S.A., em decorrência do acordo judicial firmado e homologado



Cópia

PROTOCOLADO	
273.741	
Folhas	Nome/Rubrica
54	6

AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROCESSO	
OK 090	
Folha	Nome/Rubrica
326	7

nos autos da ação nº 0042971-55.2011.8.26.0053, que tramitou perante a 2ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital.

2. O acordo teve como finalidade solucionar a controvérsia a respeito do TCP (trecho de cobertura da praça de pedágio) da praça de Jaguariúna e foi firmado pelo Sr. Secretario de Logística e Transportes e pelo representante da Concessionária Renovias com a interveniência e anuência da ARTESP, representada por sua Diretora Geral e assistência da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, representada por seu Procurador Geral (fls. 270/289).

3. A possibilidade de celebração do acordo bem como o seu conteúdo foram objeto de análise pela Assessoria do Gabinete do Procurador Geral do Estado de São Paulo (fls. 256/268) e contou com a aprovação do Chefe da instituição (fls. 269). Como consequência, a manifestação desta Consultoria Jurídica quanto a estes pontos está superada.

4. Após essas manifestações, foram juntados aos autos 2 (duas) vias assinadas do Termo de Acordo (fls. 270/309), cópia da petição endereçada ao d. Juiz da 2ª vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital requerendo a homologação do acordo e a extinção do processo judicial (fls. 310/311), cópia do extrato de andamento processual do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo e da sentença que homologou o acordo e extinguiu o processo (fls. 312/313). Assim instruídos os autos foram remetidos à ARTESP e recebidos pelo Sr. Diretor de Assuntos Institucionais, que determinou o prosseguimento do processo para preparação da minuta do Termo Aditivo modificativo e sua posterior submissão às Diretorias da ARTESP e a esta Consultoria Jurídica.

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
55	6

PROCESSO	
014/090	
Folia	Nome/Rubrica
32	A

5. A minuta de TAM foi juntada às fls. 317/324, seguindo-se as manifestações das Diretorias desta Agência, todas opinando pela celebração do competente TAM. (DAI – fls. 325/329, DCF – fls. 330/331, DOP – fls. 332 e DIN – fls. 333). A Chefia de Gabinete, por sua vez, encaminhou os autos a esta Consultoria Jurídica para análise e manifestação.

Este é o breve relato. Passo a opinar.

6. Trata-se de analisar a proposta minuta de termo aditivo modificativo ao contrato de concessão nº 004/CR/1998, nos termos do preceituado no parágrafo único do artigo 38 da Lei 8.666/93¹.

7. A alteração contratual veiculada no TAM a ser firmado decorre da celebração do acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária para solucionar o problema do TCP no pedágio de Jaguariúna. Tal acordo veiculou novos direitos e obrigações para as partes impactando, em consequência, o contrato de concessão em questão. Por essa razão, mostra-se necessária a celebração do Termo Aditivo e Modificativo do contrato, instrumento que, nos termos da Lei 8.666/93, formaliza as alterações nos contratos celebrados pela Administração Pública.

8. A celebração do acordo demonstra que a alteração do contrato de concessão se dá por acordo das partes e, portanto, de maneira bilateral.

¹ Art. 38. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação sucinta de seu objeto e do recurso próprio para a despesa, e ao qual serão juntados oportunamente: Parágrafo único. As minutas de editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

5

PROTOCOLADO	
993.741	
Processo	Nome/Rubrica
56	16

PROCESSO	
014 570	
Processo	Nome/Rubrica
56	16

9. A finalidade da alteração é trazida no próprio termo de acordo² e redunda na adequação do projeto inicial da concessão com vistas ao melhor atendimento do interesse público.

10. Verifica-se, ainda, que o próprio termo de acordo traçou as diretrizes a serem observadas para a realização da recomposição

² Consta dos considerandos do termo de acordo:

“Considerando

Que, em 1998, conforme respostas da Comissão de Licitação às questões nº 18 e 20, formuladas pelos licitantes, foi facultada aos partícipes 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 o ajuizamento da ação nº 0042971-55.2011.8.26.0053, em trâmite na 2ª Vara Cível da Fazenda Pública da Comarca 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” e que a configuração da Rodovia SP-340 é favorável à implantação do Projeto;

Que vai ao encontro do interesse público a construção de uma nova praça 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, 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 e pela CONCESSIONÁRIA indicam não somente a possibilidade de atingimento do interesse público por meio menos oneroso, como também a ausência de prejuízo ao erário público;

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, nas seguintes condições:”

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
973.741	
Folhas	Nome/Rubrica
52	0
PROCESSO	
019.090	
Folha	Nome/Rubrica
257	A

do equilíbrio econômico-financeiro porventura abalado em razão das novas obrigações assumidas pela Concessionária. A finalidade do TAM, portanto, é a de inserir no contrato as alterações decorrentes da celebração do acordo judicial e permitir a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro.

11. Desta forma, a alteração pretendida está em consonância com o preceituado no artigo 65 da Lei 8.666/93.

12. Aqui mais uma vez se alerta para a impossibilidade desta Consultoria Jurídica se manifestar quanto ao termo de acordo celebrado, tanto em seu aspecto formal quanto material, uma vez que ele foi firmado pelo Sr. Procurador Geral do Estado de São Paulo, autoridade hierarquicamente superior a esta Chefia.

13. Feitas essas considerações iniciais passa-se a análise da minuta ora apresentada.

14. Em termos gerais a minuta está juridicamente apta a produzir os efeitos pretendidos, reproduzindo os termos do acordo firmado e homologado em sede judicial. Apresento, contudo, algumas observações.

15. Consta da minuta do termo aditivo e modificativo o objeto do contrato de concessão. Tal menção é despicienda e pode ser suprimida.



Cópia

AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
993.741	
Folhas	Nome/Rubrica
58	6

PROCESSO	
019.000	
Folha	Nome/Rubrica
340	4

16. No que tange a finalidade do Termo Aditivo e Modificativo entendo que há alguns senões, que devem ser reparados. Em especial, aponto o equívoco na indicação da qualidade na qual a Procuradoria Geral do Estado de São Paulo participou dos termos do acordo. Consta da minuta do TAM que ela teria participado como parte quando na verdade participou como assistente. Desta forma, sugiro a seguinte redação:

“FINALIDADE:

Adequar o Contrato de Concessão nº 004/CR/1998 aos termos do acordo celebrado e homologado judicialmente entre a Renovias Concessionária S.A., representada nos termos de seus atos societários vigentes, e o Poder Concedente, representado pelo Sr. Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, com a interveniência-anuência da ARTESP, representada por sua Diretora-Geral e assistência da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, representada por seu Procurador Geral.”

17. Sugiro a inclusão de um considerando para indicar os autos do processo administrativo no qual está encartada toda a discussão acerca do acordo judicial firmado com a concessionária e a inclusão do número do contrato de concessão no parágrafo que trata da resolução das partes:

“CONSIDERANDO:

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
993.741	
Folhas	Nome/Rubrica
59	6
PROCESSO	
014.090	
Folhas	Nome/Rubrica
241	A

Os estudos das alternativas para solução da controvérsia acerca da concentração de TCP (trecho de cobertura da praça de pedágio) na Praça de Jaguariúna, que culminaram com a celebração do acordo judicial, tratados nos autos do Processo ARTESP nº 014.090/2012.

Resolvem as partes aditar o contrato de concessão nº 004/CR/1998 por meio do presente Termo Aditivo e Modificativo (TAM) que se regerá pelas cláusulas e condições seguintes:"

18. Recomendo, ainda, a substituição da palavra "acordo" colocada no item (i) da cláusula 3.1 por "Termo Aditivo Modificativo" de forma que a redação passe a ser "(i) implementar a SEGUNDA ETAPA do objeto deste Termo Aditivo e Modificativo, que consiste no Projeto Ponto a Ponto, como descrito na cláusula 1.2".

19. Na minuta de TAM acostada aos autos as cláusulas 4.2.1, 4.3 e 5.8 sofreram alterações em relação à redação a elas dada no acordo judicialmente homologado. Por conseguinte, resta analisar se tais alterações modificam o significado do quanto posto na avença inicial.

20. A nova redação dada a cláusula 5.8 não altera a obrigação nela veiculada, uma vez que apenas modificou a indicação do fundamento jurídico que permitiu a utilização do ônus fixo e do ônus variável como forma de recomposição de eventual desequilíbrio econômico-financeiro constatado em favor da concessionária. Assim, enquanto o fundamento da opção

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
273.741	
Folhas / Nome / Rubrica	
60 / 16	
PROCESSO	
024 / 070	
Folhas	Nome / Rubrica
40	A

de recomposição indicado no acordo foi a Resolução ST 02/05, o fundamento apontado no TAM foi a celebração do acordo. Não há problemas na adoção dessa nova redação.

21. Também não traz qualquer alteração de significado a nova redação dada à cláusula 4.3. Não obstante, sugiro seja mantida a redação original por ser mais clara e para evitar discussões desnecessárias.

22. Já a mudança de redação da cláusula 4.2.1. altera o seu significado, uma vez que restringe o universo dos usuários que devem ser considerados como aderentes ao Sistema Automático de Arrecadação e ao Sistema Ponto a Ponto. Com efeito, nos termos do disposto no acordo judicial, todos os usuários do trecho rodoviário que já utilizam a cobrança automática de pedágio serão considerados aderentes aos dois sistemas. Mas, de acordo com a nova redação, apenas os usuários do trecho rodoviário que utilizem a cobrança automática de pedágio e que manifestem expressamente seu interesse em aderir ao Sistema Automático de Arrecadação e ao Sistema Ponto a Ponto é que serão considerados pelo Poder Concedente e pela Concessionária como aderentes ao sistema.

23. Tal modificação, que aparentemente não altera o cerne do acordo judicialmente homologado, não se encontra analisada e justificada nos presentes autos. Também não há qualquer manifestação do Poder Concedente com ela anuindo. Ocorre que essa manifestação é necessária dado que o acordo judicial foi firmado pelo próprio Poder Concedente. Assim, sugiro seja reproduzida a redação dada a tal subcláusula no termo de acordo.

24. Sugiro nova redação à cláusula 6ª do TAM:

Cópia



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROTOCOLADO	
273.741	
Folhas	Nome/Rubrica
61	lg
PROCESSO	
OK 000	
Folha	Nome/Rubrica
23	7

“Cláusula 6ª. Disposições Gerais

6.1. Os Anexos I – Investimentos para Implantação dos PÓRTICOS da PRIMEIRA ETAPA, II – Demais investimentos, custos de implantação e custos adicionais operacionais relativos à PRIMEIRA ETAPA, III – Definições e Aplicações para aferir demanda de tráfego induzida e IV – Reversão do desconto aos moradores cadastrados no Município de Juaguariúna, reequilibrado no ano de 2006 com prorrogação de prazo integram o presente TAM.

6.2 Permanecem em vigor todas as demais cláusulas e condições do CONTRATO DE CONCESSÃO nº 004/CR/1998 e seus aditamentos, que não tenham sido aqui expressamente alteradas.”

25. Aponto que os anexos mencionados na minuta de TAM e que correspondem aos anexos do acordo judicialmente homologado não foram encartados no presente expediente, impedindo a análise da correspondência entre eles.

26. Outrossim não consta da minuta do TAM qualquer cronograma físico-financeiro, nem dados do projeto básico/executivo para a implantação dos pórticos, necessários para que a ARTESP fiscalize o cumprimento das obrigações pactuadas não apenas quanto ao local, mas também quanto a forma e ao prazo de seu cumprimento.



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

Cópia

PROCESO
014 070
Folha Nome/Rubrica
7

54
2

indicadas, ressaltando que, uma vez atendidas todas as recomendações aqui apostas e não havendo qualquer alteração de redação e conteúdo dos anexos que constaram do acordo e que devem constar do TAM, não há óbices jurídicos à celebração do TAM.

PROTOCOLADO
233.741
Folhas Nome/Rubrica
62 6

Este é o parecer, proferido em regime de urgência.



AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO
ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP
CONSULTORIA JURÍDICA

PROCESO
014 070
Folha Nome/Rubrica
7

27. É no TAM que as obrigações acordadas devem ser devidamente detalhadas e introduzidas no contrato de concessão. Não se pode olvidar que a solução aqui tratada constitui inovação ao contrato de concessão firmado, devendo-se observar o quanto disposto no artigo 23 da Lei 8.987/95.³

28. Por essas razões, reputo que tanto o cronograma físico-financeiro quanto o projeto básico/executivo a serem executados pela Concessionária devem integrar o presente TAM.

29. Ante ao exposto, encaminhe-se o presente a
d. Chefia de Gabinete da Diretoria Geral para ciência e adoção das providências

³ Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:
I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;
III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;
XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
XII - às condições para prorrogação do contrato;
XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;
XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e
XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.
Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:
I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e
II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.