

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO

AURÉLIO FORMOSO JÚNIOR

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PARCERIA PÚBLICO-PRIVADO NA PRO-
DUÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA: ANÁLISE DA CONCESSÃO DO SETOR
RODOVIÁRIO NO ESTADO DE SÃO PAULO.

Projeto Institucional de Bolsas de Inici-
ação Científica. Dissertação apresen-
tada ao Conselho Nacional de Desen-
volvimento Científico e Tecnológico.

Orientador: Prof. Henrique Fingeremann

SÃO PAULO
2000

Visto, 26/10/02


SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	5
1.2. HISTÓRICO	6
1.3. PANORAMA ATUAL	8
2. CARACTERIZAÇÃO DA PARCERIA	10
2.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	10
2.1.1. Novo Paradigma Urbano	10
2.1.2. Definição e Contexto da Parceria	11
2.2. MECANISMOS DE NEGOCIAÇÃO ADMINISTRATIVA – FORMAS DE APARIÇÃO	13
2.2.1. Tipologia de Cooperação Administrativa	13
2.2.2. Estabelecimento de Parcerias no Brasil	15
2.3. PROBLEMAS JURÍDICOS	17
2.3.1. Burocracia, Mitos e Particularidades Contratuais	17
2.3.2. Cenário Brasileiro	20
2.4. PROBLEMAS ORGANIZACIONAIS	22
2.4.1. Responsabilidades do Agente Público	22
2.4.2. Inovações Normativas	23
2.4.3. Novo Modelo de Organização Pública Brasileira	24
2.5. PROBLEMA DO FINANCIAMENTO	26

2.5.1.	Contextualização	26
2.5.2.	Papel do Agente Privado	27
2.5.3.	Soluções à Realidade Brasileira	29
3.	ESTUDO COMPARATIVO COM EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS	31
3.1.	INTRODUÇÃO	31
3.2.	MODELOS INTERNACIONAIS	31
3.2.1	Modelo Britânico e Norte-americano	32
3.2.2.	Modelo Francês	33
3.3.	CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA: SOLUÇÃO AO FINANCIAMENTO	34
4.	ANÁLISE DA CONCESSÃO DO SETOR RODOVIÁRIO DE SÃO PAULO	36
4.1.	DEFINIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO	36
4.2.	PROJECT FINANCE	37
4.3.	CONCESSÃO NO SETOR DE TRANSPORTE: REALIDADE BRASILEIRA	39
4.3.1.	Importância do BNDES	40
4.3.2.	Peculiaridades dos Contratos no Brasil	41
4.3.3.	Questão da Tarifa	42
4.4.	ECOVIAS: ESTUDO DO CASO	43
4.4.1.	Processo de Concessão	43
4.4.2.	Análise do Contrato	44
5.	CONCLUSÕES	47

5.1. O NOVO PAPEL DO ESTADO	47
5.2. EXPERIÊNCIA REGULADORA	48
5.3. REFORMA DO ESTADO E CONTRATO SOCIAL	49
5.4. CONCLUSÕES RELATIVAS AO ESTUDO DE CASO	49
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51
ANEXO	56

1. INTRODUÇÃO

1.1. Considerações Iniciais

No presente estudo pretende-se analisar a parceria público-privado. Esta pode ser definida como a união entre os agentes público e o privado, conjugando esforços financeiros, administrativos e organizacionais, visando oferecer aos cidadãos bens e serviços em diversas áreas, nas quais, anteriormente a esfera governamental atuava com exclusividade. Hoje, observa-se que esses atores estão desempenhando novos papéis, sendo que o agente privado passa a se preocupar com a produção, enquanto que o público com a regulação.

Embora a parceira possa aparecer em diversos contextos, optou-se pelo da infra-estrutura, no qual pretende-se analisar os principais aspectos jurídicos, organizacionais e financeiros da relação em questão. No primeiro aspecto nos preocuparemos fundamentalmente com o papel da burocracia e com as diferentes modalidades de celebração de contratos entre os agentes envolvidos. Já no segundo, serão analisadas as novas responsabilidades do administrador público e algumas formas de concretização da parceria. Por fim, a questão do papel de cada agente envolvido face ao problema do financiamento será evidenciada.

O estudo das experiências internacionais, verificando diferentes formas de se abordar a relação entre o setor público e o privado, também será objeto de análise. Abordaremos ainda as diferentes formas de parcerias encontradas em países como EUA, Inglaterra e França.

Para ilustrar a situação brasileira, analisar-se-á aspectos da concessão do setor rodoviário promovida pelo Governo do Estado de São Paulo.

1.2. Histórico

A partir da década de 30, mais precisamente depois da Grande Depressão de 1929, a aplicação das idéias de Keynes, segundo as quais o Estado assumiria maior intervenção na economia, configura a regulação keynesiana.

Após a Segunda Guerra Mundial o capitalismo se desenvolveu impressionantemente nos países ocidentais. Neste momento, a economia das nações crescia a elevadas taxas. O *Welfare State*, então, ficou conhecido como símbolo máximo deste período, pois garantia ao cidadão, excelentes condições de educação, saúde, seguro-desemprego, previdência social, entre outros benefícios.

Em contradição a isso, um cenário econômico muito grave foi sendo construído por trás deste quadro de prosperidade: a estagflação surgiu aos poucos e na década de 1980 emergiu. Com um índice de inflação bastante alto para nações desenvolvidas (causado principalmente pelo excessivos gastos governamentais, caracterizados pelo elevado déficit público), aliado ao crescente desemprego, Thatcher e Reagan chegaram ao poder na Inglaterra e nos EUA, respectivamente, representando a reação neoliberal. Com propostas de privatização, disciplina fiscal e diminuição do papel do Estado, esses ideólogos, economistas e políticos, acreditavam em uma eficiência do mercado. E mais que isso, admitiam, também, que o Estado, na hora de intervir, falhava. O *Welfare State* dava lugar às ideologias neoliberais cristalizadas na redução do papel do Estado.

Com isso, inúmeras políticas públicas, propostas antes dos anos 80, precisavam agora de novas formas de financiamento para se concretizarem,

dada a crise fiscal do Estado. A parceria público-privado surge, então, como uma das alternativas viáveis para implementar políticas públicas.

Contemporaneamente, vimos um Brasil preocupado com suas finanças. O custo do crescimento econômico acelerado, com a Ditadura Militar, causou, entre outras razões, déficit público (desencadeando as dívidas interna e externa) e inflação, após aos choques do petróleo, no final da década de 1970. No campo do nosso objeto de estudo, as infra-estruturas urbanas, segundo BARAT apud REZENDE e DE PAULA (1998: 154), as mesmas foram afetadas pela crise de forma relevante, devido às seguintes crises: dos instrumentos financiadores convencionais, do sistema federativo e das estruturas estatais. Hoje, o Governo está tentando, através das reformas Administrativa, Política e Tributária, mudar o panorama financeiro e organizacional do país e alavancá-lo rumo ao desenvolvimento socioeconômico almejado.

Dentro deste contexto, o que mais se destaca na parceria que está surgindo, é que cada agente terá uma maior espaço para desenvolver suas respectivas atividades. Isto quer dizer que, o agente privado, por ter dotado capacidade técnica, administrativa, gerencial e financeira, poderá explorar um novo campo em busca de realizações, pois como é sabido, este setor detém um considerável potencial produtivo ocioso (LOUREIRO, FINGER-MANN, 1992: 29). Por outro lado, o agente público, terá condições de otimizar esforços em áreas nas quais o Estado tem dificuldades administrativas e financeiras.

1.3. Panorama Atual

Atualmente, o mercado de massa requisita a variedade e a qualidade dos produtos e serviços que alijam a homogeneização observada tempos atrás. Entretanto, a mudança de paradigma não alcança o Governo, pois a oferta de serviços públicos continua padronizada. Como exemplo pode-se citar a educação dada a um cidadão em qualquer instituição pública; o processo de aprendizagem dado é o mesmo para cada pessoa. Caso alguém deseje estudar em uma instituição diferente, que explore as habilidades individuais não encontrará essa oferta feita pelo governo (OSBORNE, 1996: 18).

Em paralelo, evidencia-se o contexto no qual emerge a parceria público-privado, caracterizada por essencialmente dois fatores: “a constituição de uma nova ordem econômica mundial [...]; e a disfuncionalidade do padrão gerencial do setor público brasileiro” (BETIOL, 1997: 19). Como expectativa principal, tal relação surge tendo em vista solucionar problemas de eficiência, equidade e financiamento, dentro do contexto brasileiro, que, como já citado, se encontra em processo de reestruturação do próprio Estado.

Um fator de extrema importância, que pode ser decisivo para a interação entre as esferas pública e privada, está no problema da execução de políticas públicas. Com a intervenção do Estado na economia em países capitalistas, o agente público detinha a incumbência de reparar as “falhas de mercado” – que no caso seriam a universalização dos bens públicos¹, os

¹ Cabe ressaltar neste ponto, a existência de certas atividades que não podem ser delegadas ao setor privado, por decorrerem fundamentalmente “da própria essência e razão de ser da função governamental” (REZENDE, DE PAULA, 1998: 23). São essas: administração da justiça, defesa e segurança, processo legislativo, entre outras.

monopólios naturais, as externalidades e a informação assimétrica entre os agentes envolvidos em transações econômicas –, atuando tanto na regulação, quanto na produção direta (PENNAFORT, 1994: 57-8). Entretanto, deixou-se de observar que também havia “falhas do Estado” na intervenção. Em consequência disso, todo processo de concretização de uma política pública se tornou ineficiente pois se encontrava numa economia de extra-mercado (sic). O administrador público, então, não se constitui na pessoa mais indicada para liderar tal processo, porque, na fase de promoção faltava-lhe informação, na de implantação, inexistia uma aptidão empresarial sua, e, na fase de acompanhamento, havia dificuldades em se controlar resultados (BERNAREGGI, 1992: 25-6).

Hoje, a parceria vem se desenvolvendo acentuadamente. O Estado está enfrentando seu principal desafio: “criar mecanismos que garantam o equilíbrio entre diferentes graus de controle e autonomia e que permitam o desenvolvimento econômico” (BETIOL, 1997: 26). Após a abertura da economia do país, com a ascensão de Fernando Collor ao poder, a redução do Estado iniciou-se visando melhorar a provisão e a eficiência de políticas públicas e equilibrar as finanças. Para tanto, parte do “patrimônio estatal” começa a ser transferido para o controle privado: privatizações, concessões, entre outras, estão ocorrendo.

Sobre este pano de fundo que se pretende desenvolver nossa análise. A partir de agora, os objetivos a serem cumpridos são a caracterização da parceria (questões de negociações administrativas, de cunho jurídico, de formas de financiamento e de capacidade organizacional), um estudo comparativo com experiências estrangeiras, uma análise da concessão do setor rodoviário do Estado de São Paulo e uma conclusão, traçando tendências.

2. CARACTERIZAÇÃO DA PARCERIA

2.1. Considerações Iniciais

2.1.1. Novo Paradigma Urbano

Todos sabem que a história do homem e da sociedade muda a cada instante, entretanto, passa despercebida a velocidade com que essas transições ocorrem. As cidades até pouco tempo atrás eram tipicamente industriais; hoje, o paradigma é outro e para o contexto deste trabalho sua análise é de fundamental importância. A indústria não desapareceu dos grandes centros urbanos, o que aconteceu foi uma mudança de polo: do industrial para o de *serviços* (MAZZOCCHI, 1992: 43-4). Com isso, houve o desenvolvimento de um grande número de novas atividades urbanas (o setor financeiro, o comercial, o de lazer, o de serviços, entre outros), em conjunto com a migração de grande parte dos trabalhadores da indústria para outros setores. Dentro deste contexto, é importante analisar também, que o desenvolvimento tecnológico obrigou a todos a não mais pensar em linha de montagem, mas em automação e robotização, ou seja, em informática. As cidades, contemporaneamente, não sobrevivem sem tal ferramenta.

A transformação ocorrida nos centros urbanos, ratificando o que foi dito acima, tornou-os um local de mercado, de prestação de serviços, objeto de exploração econômica, combinando, de certo modo com dificuldades, a produção e a manutenção da sua estrutura física. Entretanto, com a demanda crescente do setor terciário, aliado à sua baixa produtividade e alto custo unitário apresentado, criou-se um conflito entre provisão e produção de bens e serviços públicos. Então, surge um novo papel a ser desempenhado pelo agente governamental, o mesmo ocorrendo com o agente priva-

do, dando margem para o florescimento da relação entre os dois setores mencionados.

A transformação das cidades de uma característica industrial para de serviços apresenta traços particulares. No Brasil, evidencia-se uma certa dualidade, pois centros como São Paulo, Rio de Janeiro, entre outros, podem ser analisados como pós-industriais, enquanto que outras cidades ainda não demonstram tais características. Um dado que evidencia o que foi dito anteriormente refere-se à evolução do índice de participação, do município de São Paulo, na arrecadação do ICMS do Estado. Durante o período de 1974-90, este índice acumulado apresentou declínio de 40,52% (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2000), mostrando que a cidade perde dinamismo industrial.

Em paralelo, cabe apontar que a partir dos anos 90, em função da crise fiscal e da redução do papel do Estado e sua capacidade de investimento, o setor privado foi chamado a assumir, em parte, a produção de infra-estruturas.

2.1.2. Definição e Contexto da Parceria

Em **Reengenharia do Governo: paradigmas para o ano 2000**, TEIXEIRA (1996: 165), define parceria público-privado como a associação desenvolvida entre o governo e a iniciativa privada, visando a exploração de um bem ou serviço público.

Essa relação entre os agentes em questão é derivada de um complexo entrelaçamento entre o momento político-decisório, o técnico-operacional e o social-participativo. Existe a necessidade, então, deste comprometimento criado ser imaginativo, criativo, com a quantidade certa do compo-

nente burocrático, pois acredita-se que esse novo amálgama formado trará melhores resultados para a sociedade (CALOIA, 1992: 54).

A obtenção de recursos seria aparentemente o principal objetivo da parceria; entretanto, três campos de interesse entre o setor público e o privado devem ser destacados. O primeiro seria adequar o núcleo urbano às exigências da sociedade pós-industrial. O segundo, propiciar certa reorganização dos serviços sociais locais. E o terceiro, favorecer a ação conjunta no campo das organizações *non-profit* com a vasta área do trabalho voluntário, detentora de um potencial muito grande (MAZZOCCHI, 1992: 49-51).

No entanto, certos requisitos devem ser observados para que a iniciativa entre os agentes, público e privado, tenha considerável receptividade pela população atingida. O processo licitatório, assim como a prestação de contas, devem ser claros e objetivos, enquanto que a prestação de serviços precisa ter a qualidade esperada pelo cidadão (TEIXEIRA, 1996: 165).

Hoje, a relação está surgindo dentro de um cenário no qual as finanças públicas dos centros urbanos, que obtêm seus recursos através dos tributos, das transferências e do endividamento, não conseguem suportar a demanda cada dia mais exigente. Tal inadequação reside basicamente em três situações específicas de real importância: a descentralização e expansão de funções públicas novas, as externalidades e a “epidemia de Baumol”. A primeira retrata uma expressiva pressão sobre o orçamento das administrações, causada pela descentralização e expansão de funções públicas novas, implicando assim, um potencial nicho de implementação da parceria. A segunda, decorre de uma extrapolação, no fornecimento de serviços a um grupo de usuários, na circunscrição administrativa do órgão responsável. Por fim, a terceira refere-se a um fenômeno típico da atividade

econômica pública, que serve de obstáculo à qualidade dos serviços prestados. Consiste, na verdade, no crescimento das remunerações do trabalho no setor de serviços de baixo incremento de produtividade, que são alinhadas às dos setores nos quais, ao contrário, a produtividade cresce, resultando então, num aumento dos custos unitários do primeiro setor (BERNAREGGI, 1992: 16-7).

2.2. Mecanismos de Negociação Administrativa – Formas de Aparição

2.2.1. Tipologia de Cooperação Administrativa

Cotidianamente, dentro da rotina operacional das cidades, a relação entre o setor público e o privado aparece sob inúmeras formas. Sendo assim, descrever-se-á, tendo como parâmetro a tipologia criada por BERNAREGGI (1992: 13-26), os mecanismos de negociação administrativa pelos quais os serviços públicos locais são financiados e geridos, no que diz respeito somente à parceria. São esses: (1) gestão pública corrigida, (2) gestão delegada pura e (3) gestão delegada mista. Vale ressaltar que será analisado, em cada um destes itens, dois aspectos de fundamental importância para o conhecimento dos mecanismos em questão: eficiência (informação, oportunidade e flexibilidade) e controle de resultado².

(1) *gestão pública corrigida* (ou pública indireta com estruturas de caráter privado): caracteriza-se pela pluralidade de formas organizacionais e gerenciais e pela evidente autonomia marcada com a personalidade jurídica própria das entidades ou empresas. Sob a ótica da eficiência, pode-se obter melhor informação, flexibilidade e oportunidade; isto se deve ao

² O mesmo estudioso também aborda a questão sob um outro aspecto, o do financiamento, que será analisado oportunamente mais adiante.

contato direto com a realidade organizacional oriunda do setor privado, implicando assim, um novo paradigma nos procedimentos decisórios e operacionais. No ponto referente ao controle de resultados, vale destacar que o grande problema aqui, reside na adoção de uma forma jurídica privada, pois sabe-se que o processo de mudanças de leis dentro do setor público é vagaroso e nem sempre viável, por questões, na maioria das vezes, de cunho burocrático.

(2) *gestão delegada pura*³: refere-se à entrega, por parte das Administrações Públicas, da realização e gestão de serviços que, antes, eram da competência de entidades ligadas direta ou indiretamente ao Poder Público. Tal decisão pode ser concretizada de diversas formas como a concessão, a empreitada, entre outras. No que diz respeito à eficiência, é fato e notório que a condução de uma atividade econômica desempenhada por um agente privado, só trará vantagens em termos de informação, oportunidade e flexibilidade. Mais uma vez, encontra-se empecilhos na parte designada ao controle de resultado, porque, na realidade, o contratante privado não mais está inserido em um ambiente concorrencial (competição de mercado). Com isso, o que se espera do agente público, no mínimo, é o papel de promoção e garantia não somente dos serviços, mas também de sua qualidade.

(3) *gestão delegada mista*: representa a participação de agentes públicos e privados, através de acordos específicos, no processo de formulação, implementação e controle de políticas públicas. No que concerne à eficiência e o controle de resultados deste mecanismo, pode-se lembrar as considerações feitas no item (2), de gestão delegada pura. O ponto inte-

³ Este termo pode ser encontrado também com o nome de: *contracting out*; no Brasil, privatização.

ressante, que merece ser destacado aqui, é o da posição do agente público, pois nesta relação se por um lado pode garantir o “interesse público”, por outro pode sinalizar ineficiência; mais especificamente no processo de tomada de decisão, que é burocrático ao extremo.

2.2.2. Estabelecimento de Parcerias no Brasil

No decorrer dos últimos anos, o aprimoramento da relação entre o setor público e o privado no país, possibilitou o surgimento de novas formas de gestão administrativa. Essas têm permitido a maximização dos recursos estatais, bem como uma melhoria na qualidade do atendimento e dos serviços prestados à sociedade.

É pertinente relatar que, em termos empíricos, diferentes tipos de instrumentos de implementação da parceria, foram apresentadas nas conclusões do seminário realizado em São Paulo pelo Instituto de Direito Público e Empresarial (doravante citada como IDEPE) apud LOUREIRO e FINGERMANN (1992: 36). Com a participação de profissionais graduados em todas as áreas que envolve o cenário em questão, foram destacados os seguintes mecanismos de negociação administrativa:

- | |
|---|
| 1. Obras públicas financiadas por particulares com remuneração pela exploração de área construída excedente. Ex.: estações do metropolitano com torres de escritórios e <i>shopping centers</i> anexos. |
| 2. Concessões de obras públicas para a construção e exploração por particulares. Ex.: terminais, estacionamentos, etc. |
| 3. Serviços públicos concedidos a particulares, remunerados pelos usuários através de retribuição tarifária plena. |
| 4. Obras públicas licitadas com previsão de financiamento pelo ganhador ou por ele obtido. |
| 5. Venda antecipada da área construída excedente em obras públicas para financiar o |

empreendimento.
6. Adoção de licitações desdobradas por objetivos a alcançar, propostos pelo poder público, para os quais as soluções técnicas seriam indicadas pelos participantes.
7. Criação de empresas públicas <i>holdings</i> de empreendimentos públicos financiados e gerenciados por particulares, cuja remuneração viria da locação de áreas para a exploração por terceiros. Ex.: estações de metrô, aeroportos, terminais de passageiros, etc.
8. Empresas públicas viabilizariam obras de interesse específico para alguns setores empresariais privados aos quais caberia financiar o empreendimento ou captar recursos junto ao mercado pela venda de ações. Ex.: terminais de ônibus turísticos, de carga de comércio atacadista, etc.
9. Construção de estradas ou vias expressas através de particulares, remunerados pela cobrança de pedágio ou exploração de áreas adjacentes, desapropriada pelo poder público, para usos comerciais, industriais, e de lazer.

Fonte: IDEPE, 1998.

Mais recentemente, a FUNDAP, sob a direção de Laércio F. Betiol, realizou uma pesquisa visando concretizar alternativas de parcerias entre o governo e a iniciativa privada (BETIOL, 1997: 36-47). Nesta publicação foram encontradas basicamente três formas jurídico-institucionais: entidades paraestatais de cooperação; contratualização; e concessões. A primeira, que pode ser fundações ou serviços sociais autônomos, é composta por pessoas jurídicas de direito privado, depende de autorização por lei para sua criação e auxilia o Estado tanto para realizar obras, quanto para prestar serviços de acordo com o interesse da sociedade. A segunda, com base em contratos negociados e específicos, concede ao poder público competente o privilégio de escolher parceiros, tendo em vista particularidades do objeto a ser oferecido. Finalmente, a terceira, caracteriza-se pela delegação exclusiva de um serviço público a um particular, sendo tal escolha definida através de uma licitação pública.

Dentro deste contexto explorado, cabe ressaltar que, para se obter a esperada maximização do “negócio” da Administração Pública, a função do agente público deve se preocupar não tanto com a participação direta em projetos, mas sim, com a promoção, orientação, coordenação e controle destes. Como já dito anteriormente, concentrar esforços em áreas que podem ser delegadas ao agente público, é perda de tempo e dinheiro, face à ineficiência da máquina estatal.

2.3. Problemas Jurídicos

2.3.1. Burocracia, Mitos e Particularidades Contratuais

A caracterização das escolhas no processo de tomada de decisão, dentro do setor público, pode ser denominada discricionária. Partindo deste ponto, acredita-se que o interesse da Administração Pública seja conflitivo, pois a definição de qual estratégia política deva ser executada é de difícil definição e conhecimento, haja vista a enorme gama de interesses de grupos privados que também fazem parte deste cenário.

Paralelamente, vale ser analisado o mecanismo jurídico que rege grande parte da máquina estatal: a burocracia. Tal instrumento tem o poder de refutar capacidades criativas, por ter em sua composição o trabalho rotineiro, o excessivo número de leis e regras, enfim, inúmeros obstáculos que emperram a capacidade operacional de todos os agentes públicos. Em consequência disso, há um nicho para a parceria público-privado. Mas para isso, o legislador terá de confiar a agentes estranhos à Administração Pública a realização de objetivos que considerava essencial a si própria. Aqui se deve tomar muito cuidado, porque na relação entre os dois setores há a possibilidade de se desenvolver acordos impróprios, antiéticos, ou seja, o

favorecimento da esfera pública a particulares simpáticos – isto, no Brasil, é denominado de clientelismo.

PERICU (1992: 95-106) analisa certos aspectos da cultura jurídica pública. Estes nada mais significam do que entraves, características intrínsecas da administração estatal que, de certo modo, comprometem a rapidez e a qualidade da provisão dos bens e serviços públicos. O primeiro é o da não-contratualidade da Administração Pública. Na verdade, diz-se que, caso exista uma excelente capacidade negocial do setor público, esta desaparecerá, pois a própria administração assumirá as negociações, considerará influências externas e deverá determinar unilateralmente e de modo autônomo a escolha final a que se propôs. O segundo ponto a ser destacado é o da “capacidade do procedimento administrativo”. Vale lembrar que a inflexibilidade limita qualquer pessoa de enxergar um pouco mais além, enfim, como é sabido, para a autorização de comportamentos singulares, há a preexistência de uma norma legal, e isso restringe a capacidade do agente público.

O mesmo autor, no entanto, dá algumas soluções para os problemas colocados anteriormente. Pode-se submeter a mecanismos de controle democráticos (previstos pela legislação de cada país) a escolha de políticas públicas. Porém, o poder de articulá-las e seus modos de atuação deve ficar sob a responsabilidade da Administração Pública. Uma outra saída seria classificada como “procedimentalização”, ou seja, a publicidade e a transparência da opção administrativa da administração estatal, e a submissão da escolha do parceiro a um procedimento aberto, no qual, a relação custo-benefício determinará a melhor avaliação. Por último, é preciso levar em consideração que esta escolha deve determinar um parceiro confiável, pois

há, uma vez acertado o pacto social a ser realizado, o acordo não poderá ser rompido unilateralmente, a não ser que razões concretas apareçam.

Não se pode esquecer que a evidente falta de unidade e fragmentação da Administração Pública, autarquias, entidades públicas diversas, entre outras, faz com que uma linha comum de raciocínio e de ação não apareça. Com isso os entraves jurídicos ganham cada vez mais força dentro deste ambiente. A burocracia é um forte exemplo disto. Há também o ato administrativo, pois apesar de ser linha comum a todos os entes, é um modo autoritário, inflexível e unilateral da Administração Pública operacionalizar seus serviços diários.

Subseqüentemente, GIACARDDI (1992: 113-36) atenta sobre a real possibilidade dos dois setores aqui estudados celebrarem contratos, pois é fato e notória a seguinte realidade: há uma grande rarefação dos recursos territoriais e financeiros e uma impotência econômica, financeira e organizacional do poder público. Pelo lado do setor privado, fica claro que o agente privado detém todas as disponibilidades ausentes na esfera estatal, ou seja, fundiária, financeira e empresarial. Se faz necessário então, uma análise mais curada do cenário que envolve tais contratos.

Tomar-se-á como exemplo, a fim de estreitar relação com o estudo empírico da concessão do setor rodoviário do Estado de São Paulo⁴, o contrato de concessão entre os agentes, elaborado por GIACARDDI. Inicialmente, ocorre uma desregulamentação do setor a ser explorado, tendo a Administração Pública de remover os obstáculos jurídicos para que o agente possa utilizar suas disponibilidades já mencionadas. Então, nesse novo paradigma, a administração estatal terá um novo papel a desempe-

⁴ Este tópico será analisado mais adiante.

nhar, dependendo do grau de saturação da área a ser analisada. Esta pode atuar na parceria como um agente planejador neutro, agente operador ou agente concessionário, dependendo é claro da ocasião, do interesse público, entre outros fatores. Dentro deste ponto ainda, seria pertinente elucidar certas garantias jurídicas da negociação, nas quais o agente privado deve levar em consideração: atribuição de validade jurídica ao compromisso em face a valores políticos e programáticos; compatibilidade do critério econômico-empresarial de legitimação para negociar; forma de operação em caso de inadimplência da Administração Pública. Na âmbito público têm-se: não distinção jurídica entre a atuação direta (papel determinante de direcionamento e de guia) e indireta (papel analisador) da Administração Pública.

2.3.2. Cenário Brasileiro

Preocupando-se um pouco mais com esta questão jurídica no Brasil, é importante citar os instrumentos formais e tradicionais, mais especificamente jurídico-institucionais, para a avaliação e o controle social que está à disposição da administração estatal. São esses: Lei das Diretrizes Orçamentárias, Orçamento Anual e Plano Plurianual; Licitações e fiscalização contábil, financeira e orçamentária. Cabe observar que todos são caracterizados pela inflexibilidade e elevado grau de ineficácia e ineficiência, o que denota uma total ausência de mecanismos efetivos capazes de atender aos interesses públicos.

Como proposta, o seminário realizado em São Paulo pelo IDEPE, apud LOUREIRO e FINGERMAN (1992: 36), encontrou algumas saídas viáveis para o problema em questão. São essas:

1. Alteração da legislação da União sobre normas gerais sobre licitações, introduzindo maior flexibilidade.

2. A legislação sobre concessões deve oferecer garantias aos empresários privados para assegurar sua participação, com fixação de uma rentabilidade mínima⁵.

3. A legislação deve prever distinção entre direitos de uso e de propriedade para incentivar a cooperação público-privado.

4. A garantia aos investidores deve se concretizar através da participação acionária no capital das empresas e empreendimentos realizados de modo cooperativo. A captação dos recursos mediante o lançamento de ações poderá se dar junto aos futuros usuários dos equipamentos, com a garantia de alguns privilégios futuros, como, por exemplo, bônus tarifário.

Fonte: IDEPE, 1998.

Vale destacar que a legislação tem evoluído, principalmente desde a última década. A tão esperada Lei de Concessões (no. 8.987, de 1995), surgiu com para exercer o papel de um dos principais instrumentos que o agente público poderá se utilizar para delegar funções do Estado.

Entretanto, a concessão já estava “prevista na Constituição Federal (art. 175), como uma opção do Poder Público para a prestação de serviços públicos” (DI PIETRO, 1997: 35). No tocante às competências para legislar, aos três entes da Federação, as respectivas matérias se encontram na Constituição: para a União, art. 22, XXVII; para os Estados e Municípios, cabe legislação complementar, conforme inciso 3º do art. 24 e no art. 30, respectivamente. Por fim, na legislação ordinária, têm-se a já citada Lei no. 8.987, de 1995, e a Lei no. 9.074, também de 1995.

Sabe-se, portanto, que, para alcançar uma harmonia entre os agentes da parceria em questão, é necessário encontrar meios jurídicos modernos que garantam os direitos de todos os atores envolvidos, principalmente do cidadão.

⁵ Observar-se-á mais adiante que neste item já houve mudanças significativas na lei.

2.4. Problemas Organizacionais

2.4.1. Responsabilidades do Agente Público

No passado a implementação das políticas públicas era regida sobre várias normas de regulamentação das decisões e de utilização de recursos. Isto era necessário porque o interesse geral não podia ser desvirtuado. Hoje, porém, com a ratificação do sistema democrático, vê-se um pluralismo de iniciativas, uma sensibilização e a influência da opinião pública, mudando o prisma de visão.

A Administração Pública moderna deve, então, segundo os estudos de BORGONIVI e CAPELLIN (1992: 137-50), atentar para a distinção entre responsabilidades pelas funções, própria do órgão público, e responsabilidade pela gestão das intervenções, que deve ser flexível. Portanto é necessário que a administração estatal tenha em mente o seguinte desafio: o desenvolvimento da empresarialidade da ação pública através de uma abordagem gerencial, ou seja, ter capacidade de analisar as tendências estruturais do ambiente de referência, capacidade de compreender as expectativas de diversos grupos sociais, elaboração de estratégia de mudança das modalidades de funcionamento do aparato público coerentes com a estratégia da intervenção e ativação dos recursos (financeiros-humanos), nos tempos e modalidades exigidos pela natureza dos problemas a serem resolvidos.

Os mesmos autores afirmam que a esfera pública deve ratificar certos princípios orientadores que proporcionem um direcionamento rumo a uma lógica de gestão empresarial e gerencial das unidades administrativas. O primeiro destes diz que a Administração Pública tem de ser reconhecida

como uma instituição destinada a gerir a confluência de energias e recursos sociais e econômicos para a solução das grandes necessidades da comunidade. Outro princípio é o da busca de outros canais para financiamento de projetos públicos, diferentes dos usados pelas administrações das distintas esferas. Há também um, retratando a necessidade de se encontrar formas inovadoras de gestão para as intervenções que não produzam atrasos e obstáculos e nem comprometam o interesse público. O último destes, refere-se ao desenvolvimento dentro dos órgãos públicos, de profissionais especializados na implantação de projetos públicos.

Acerca do terceiro princípio cabe aqui destacar certas características estruturais que a intervenção da parceria apresenta: inovadora e complexa. Esta, pois exige concentração e esforço dos agente envolvidos dentro da área de atuação delimitada, e, aquela, porque, os mesmos agentes têm de estar preparados para superar obstáculos, lidar com o incerto, enfim, pagar pelo preço da inovação.

2.4.2. Inovações Normativas

BORGONIVI e CAPELLIN desenvolveram ainda, na mesma obra citada anteriormente, uma classificação das inovações normativas, em termos organizacionais, que está relacionada com o mesmo ambiente de intervenção abordado acima: inovador e complexo. A primeira inovação é chamada como *tudo para o setor privado* e reflete basicamente sobre privatizações, enquanto que a segunda descreve justamente o inverso, sendo denominada de *tudo para o setor público*. Já, *acordos programáticos*, diz respeito à terceira classificação e aborda “projetos de coordenação, prevendo a participação decisória e financeira dos diversos órgãos públicos e privados, representando centros de poder autônomo e regulados por diferentes ordena-

ções” (BORGONIVI, CAPPELLIN, 1992: 145). Por fim, existem as denominadas *joint ventures*, ou sociedades mistas, que sintetizam a elaboração de uma série de acordos contratuais entre os diversos órgãos participantes. Esses, por sua vez, devem se empenhar “preventivamente a dedicar um conjunto de recursos financeiros e sobretudo técnicos e humanos a um órgão, o qual, de modo gradual e sistemático, proceda à elaboração de projetos e, em última análise, se ocupe diretamente de uma execução” (BORGONIVI, CAPPELLIN, 1992: 145).

Finalmente, sobre aspectos organizacionais, é válido citar certas soluções para os problemas até aqui expostos, comentadas por GENNARO (1992: 151-6). Diz o autor que deve haver uma mudança cultural por partes dos agentes da relação em termos institucionais. Reforçando o que BORGONIVI e CAPPELLIN desenvolveram, ele acredita que seria imprescindível um reforço técnico-profissional do administrador público para funções irrenunciáveis de direcionamento, promoção e controle. E por último, são levados em consideração mudanças nos procedimentos administrativos que caracterizam a Administração Pública.

2.4.3. Novo Modelo de Organização Pública Brasileira

Já foi abordado, que existe a necessidade de uma reestruturação da burocracia estatal brasileira. Tal mudança é fundamentada pelas exigências de uma nova ordem mundial, na qual a eficiência do Estado, em todas suas esferas de ação, tem de ser alcançada, objetivando sempre a maximização dos seus recursos⁶.

⁶ Na questão acerca da formação de parcerias, principalmente com o setor privado, vale destacar que, este novo paradigma do setor público, trará inúmeros benefícios. Isto ocorrerá, pois acordar com uma entidade estruturada e equilibrada, é mais fácil e viável.

Apresentamos a seguir um novo modelo de organização pública, elaborado pela FUNDAP (BETIOL, 1997:53). Com a elaboração de um quadro demonstrativo, poderá ser observado, em termos comparativos, o modelo atual e o proposto.

“NOVA ORGANIZAÇÃO”	ORGANIZAÇÃO PÚBLICA BRASILEIRA
1. Capacidade de detectar mudanças ambientais e de adaptar-se a elas.	1. Atuação flexível.
2. Despadronização dos procedimentos.	2. Padronização de rotinas e processos de trabalho.
3. Células de produção com gestão autônoma.	3. Estruturas de grande porte, setorializadas, centralizadas e marcadas pela divisão rígida do trabalho.
4. Processo contínuo de planejamento.	4. Ausência de planejamento.
5. ‘Customização’	5. Padronização do serviço prestado.
6. Práticas centradas no interesse do cliente.	6. Práticas clientelistas e corporativas.
7. Estrutura flexível.	7. Estruturas só alteráveis por lei ou decreto.
8. Relações horizontais.	8. Relações essencialmente verticais.
9. Eliminação de níveis hierárquicos; concentração das funções dos dirigentes.	9. Excesso de níveis hierárquicos devido, principalmente, à exigência de lei para extinguir cargos, e do atrelamento da remuneração à estrutura de cargos.
10. Equipes multidisciplinares e fluídas.	10. Estruturas departamentais e permanentes.
11. Desenvolvimento contínuo dos recursos humanos.	11. Nenhuma política de R.H.
12. Valorização da criatividade.	12. A estrutura ‘pune’ quem ameaça inovar ou decidir; o cumprimento dos ritos e procedimentos é privilegiado.
13. Perfil universal e de negociação.	13. Perfil especializado, cristalizado por esse modelo de organização.

14. Estabelecimento de relações de parcerias com a cadeia produtiva e com o mercado.	14. Relação cliente-fornecedor estabelecida por processo licitatório, cujo critério geral é o menor preço.
15. Produção; disseminação e democratização do acesso à informação.	15. A informação é instrumento de poder. Não há investimento na organização e no acesso à informação.
16. Avaliação de resultados.	16. Controle sobre procedimentos.
17. Atribuição de responsabilidade por resultado.	17. Cultura da 'desresponsabilização'.
18. Adoção de ferramental inovador na administração dos recursos, como <i>just in time</i> , qualidade total, etc.	18. Cumprimento obrigatório de normas e procedimentos estabelecidos e só modificáveis por atos legais.

Fonte: FUNDAP, 1997.

Dentro deste panorama, é certo comentar a idéia de que a competência gerencial não deve ser somente admitida como exclusiva do agente privado. Cabe à esfera pública, então, implementar tal paradigma e desvincular-se do sinônimo de incompetência. E isso, é o que todos esperam, principalmente o cidadão, pois a descrença pela atuação do agente público é real e notória.

2.5. Problema do Financiamento

2.5.1. Contextualização

A reação neoliberal acontecida no começo da década de 1980, dentro do âmbito internacional, teve repercussão por todo o mundo, sobretudo acerca do aspecto da diminuição das funções do Estado. As implicações deste fato no Brasil refletiram-se através da crise do Estado, que engloba também a dimensão financeira.

É notório que na atualidade o agente público não tem mais a capacidade de arcar exclusivamente com todo o ônus do financiamento das políticas públicas, entretanto, como afirma o Banco Mundial apud REZENDE e DE PAULA (1998: 195), ainda 90% dos financiamentos aos investimentos em infra-estrutura são implementados por tal agente.

A busca de um parceiro que tenha interesse em entrar neste negócio, tornou-se prioridade essencialmente por quatro pontos: a demanda crescente por projetos públicos; a baixa produtividade da administração competente, no caso entidades públicas; o alto custo unitário para um bem ou serviço ser ofertado; a evidente saturação das fontes de receita da esfera pública, principalmente na maioria dos países subdesenvolvidos em que o déficit público acirra ainda mais esta situação.

2.5.2. Papel do Agente Privado

Como solução frente ao problema do financiamento, pode ser proposto o estreitamento de laços entre os agentes envolvidos, no caso, o público e o privado. Este detém uma clara capacidade ociosa no aspecto financeiro, que pode ser explorada pela parceria e render frutos para ambos os lados e, essencialmente, para a realização do interesse da sociedade. Ainda dentro desta relação, deve ser citado que compete à esfera pública criar um ambiente atrativo e seguro ao mesmo tempo, pois sabe-se que o investidor somente atua em lugares nos quais há real um comprometimento financeiro. No caso de concessão, o mínimo que espera o potencial parceiro privado é uma série de informações acerca das receitas futuras, da vigência do contrato, do valor da tarifa, e principalmente das garantias jurídicas que permearão o contrato (REZENDE, DE PAULA, 1998: 16).

O estudo empírico que se fará mais adiante neste trabalho será o da concessão do Sistema Rodoviário Anchieta-Imigrantes, feita entre o Governo do Estado de São Paulo, contratante, e a ECOVIAS dos Imigrantes, concessionária. O principal ponto deste estudo diz respeito à análise do contrato de concessão, identificando assim, os direitos e deveres de cada agente envolvido.

Em paralelo, cabe fazer uma comparação entre investimentos em indústria e infra-estrutura, visando a posição do setor privado interessado. No primeiro caso, é observado que o desembolso inicial é muito grande, como sua maturação. Já no segundo, com a exploração de concessão de operação ou construção de infra-estrutura, o afluxo de receitas gerado é capaz de propiciar uma alta taxa de retorno interno. A atração de parceiros para o empreendimento, portanto, é facilitada, mesmo levando em consideração o grande investimento inicial (REZENDE, DE PAULA, 1998: 18).

É válido também ressaltar, que a esfera privada pode atuar como consultora, assessora financeira da administração estatal. Isto quer dizer que, caso o investimento direto não ocorra, haverá um suporte desses atores, ajudando, e muito, na tomada de decisão e na contração de empréstimos para a realização dos projetos públicos.

Finalmente, é importante lembrar que o agente público só tem a ganhar quando se une à esfera pública, tanto financeiramente, quanto em qualquer outro aspecto. Entretanto, é dever das administrações públicas criar um ambiente favorável rumo ao desenvolvimento desta relação, pois não se pode esquecer que o interesse da sociedade está em jogo, e isso já é um forte motivo para que as autoridades governamentais procurem administrar a máquina estatal de forma idônea, respeitando o cidadão.

2.5.3. Soluções à Realidade Brasileira

O Estado brasileiro carece de recursos financeiros para a provisão de bens e serviços públicos. Chegou-se ao limite máximo da capacidade de responder a tal demanda crescente. GOLDMANN (1989: 228) afirma que esse entrave “não é mais uma questão ideológica [...]”. Resolver o problema de uma necessidade, de uma demanda populacional, através de um interesse, através de uma discussão ideológica, não me parece que seja um caminho correto”. Portanto, pôde-se notar que existe a necessidade de se direcionar esforços não para um processo discursivo, e sim para um de ação, que proporcione ao cidadão as respostas esperadas por ele.

Na verdade, esse ator é o principal responsável pelo pagamento desse investimento implementado pelo Estado e ainda verifica-se que a sua “remuneração” é péssima, porque a forma da prestação dos bens e serviços é evidentemente precária. Ainda mais estando o Brasil numa crise econômico-financeira, observa-se que a penalização recai sempre sobre os recursos destinados às áreas sociais (LOBO, 1989: 83).

Hoje, o país dispõe, *grosso modo*, de duas vertentes para o financiamento da prestação de bens e serviços: recursos fiscais e o crédito. É importante lembrar que dentro da primeira, existe um campo muito mal explorado pelo agente público: contribuição de melhoria. Sendo um instrumento tributário previsto na Constituição Federal, este gera benefícios diferenciais sob a forma de acréscimos de valores patrimoniais imobiliários, mas deve-se atentar para o poder aquisitivo dos indivíduos na região atingida. Cabe ressaltar que sua adoção, para tornar viáveis projetos governamentais, pode trazer benefícios junto a entidades internacionais de fomento, pois

aporta segurança quanto à continuidade, alcance social e amortização futura de investimento (REZENDE, DE PAULA, 1998: 16).

Assim, em relação à parceria público-privado, o Brasil necessita criar condições e diretrizes muito bem definidas, levando em consideração, fundamentalmente em três pontos: o meio decisório, o processo de implementação e o público a ser atingido. Infelizmente, nenhum desses passos está sendo alvo de preocupação tanto dos políticos, quanto dos administradores competentes.

3. ESTUDO COMPARATIVO COM EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

3.1. Introdução

A iniciativa privada se unindo a setores governamentais, no âmbito internacional, pode ser encontrada ao longo dos anos, em muitos países. É oportuno ressaltar que a construção da base do sistema ferroviário brasileiro foi implementada graças a uma parceria, entre o Governo brasileiro e agentes privados ingleses, no começo deste século. Ou que sociedades de economia mista já faziam parte do cotidiano francês, atuando em áreas de interesse coletivo, desde os anos 20 (MARCOU, 1992: 137).

Entretanto, como já dito anteriormente, foi no começo da década de oitenta que a relação público-privado desenvolveu uma forma mais definida. Com a ascensão de Thatcher e Reagan nos governos da Inglaterra e EUA, respectivamente, a ideologia liberal volta ao cenário mundial sob a denominação de neoliberalismo, seguindo uma linha antagônica ao *Welfare State*. Sua fundamental característica, foi o elevado grau de privatização e desregulamentação, marcando assim, o processo de redução do tamanho do Estado.

3.2. Modelos Internacionais

Na atualidade, existem essencialmente duas formas de se abordar a parceria público-privado. Uma delega à esfera privada a grande maioria dos serviços incumbidos ao setor público. Outra, tem características como inter-

vencionista e estatizante. A primeira se difundiu pelos EUA e pela Inglaterra, enquanto que a segunda, pela França⁷.

3.2.1 Modelo Britânico e Norte-americano

De um modo geral os dois modelos são muito semelhantes, entretanto se faz presente destacar certas peculiaridades de cada um, com o objetivo de se conhecer melhor as ferramentas que formam o ambiente a ser estudado.

No caso britânico, é observado que a prestação de grande parte do serviço público é feita pela iniciativa privada ou empresas em processo de privatização. Quanto à regulamentação, qualquer acordo é definido através de contratos, outorgados individualmente pelo Ministério do Comércio e Indústria. O mesmo Ministério tem influência direta sobre todas as agências reguladoras; estas, por sua vez, garantem o cumprimento dos contratos, acordando juntamente com as entidades contratadas. Vale comentar que a justiça comum não interfere neste ambiente, exceto em casos especiais.

Já no modelo americano, pode-se perceber que, diferentemente do britânico, a grande maioria dos bens e serviços de utilidade pública está sob a responsabilidade de entidades governamentais. Mas, em todos estes ramos há um espaço aberto à iniciativa privada, sendo que, em alguns, essa prevalece plenamente. O controle do setor é feito em dois âmbitos distintos, no caso federal e estadual, através da nomeação de comissões com plenos poderes executivos, legislativos e judiciais. Paralelamente a tais comissões, existe a denominada "divisão antitruste"⁸, do Ministério da Justiça, que tam-

⁷ É importante citar que as referências dos modelos foram elaboradas por PADCT/MCT, apud SILVA, Hélio Eduardo da. (Coord.). *Subsídio para a Reforma do Estado: concessão de serviços públicos no Brasil*. Convênio IBAM/IPAE/ENAP. Rio de Janeiro: IBAM, 1994, v. 2, pp.15-6.

⁸ *Anti-Trust Division*.

bém fornece outros pareceres acerca daqueles dados pelas comissões citadas anteriormente.

A ratificação deste modelo pode ser comprovada na prática cotidiana. De acordos com pesquisas realizadas pelo *US Department fo House and Urban Development* apud KNOX (1992: 131), em 1984, o serviço público delegado a agentes privados é bem mais barato do que aqueles prestados diretamente pelos órgãos estatais.

Na verdade hoje está acontecendo um fenômeno em ambos os modelos que, de certo modo, beneficia o cidadão. Os princípios da concorrência estão substituindo cada vez mais o rígido controle administrativo dentro do mercado nacional de utilidade pública.

3.2.2. Modelo Francês

Seguindo uma linha diferente, este modelo prioriza essencialmente a intervenção estatal na provisão de bens e serviços de utilidade pública. Os atores mais importantes deste cenário são monopólios exclusivos do Governo central, podendo existir a delegação para a iniciativa privada, basicamente, no nível municipal. Dentro deste modelo, o país sempre conseguiu resultados satisfatórios para todos os cidadãos. Entretanto, há alguns anos, a França está caminhando no sentido da abertura do seu mercado nacional de bens e serviços públicos à concorrência privada. Tal fato foi motivado pela inserção francesa dentro da União Européia, na qual uma padronização, entre todas as nações envolvidas, é o objetivo principal para seu sucesso⁹.

⁹ A questão do modelo francês não privilegiar a delegação dos bens e serviços considerados de utilidade pública, não desmerece a qualidade da relação público-privado nos casos em que esta ocorre.

Sob o aspecto empírico, é importante citar o amadurecimento ocorrido entre os agentes público e privado, mais especificamente no campo de novas tecnologias de telecomunicações. Através do *Plan Cable*, implementação de uma rede de fibras óticas, tendo em vista criar um moderno serviço televisivo integrado, o monopólio estatal em 1982 foi instaurado para a exploração desse setor. Porém, os resultados econômicos indesejáveis, aliados à crescente insatisfação dos usuários, levaram o plano a um redimensionamento quantitativo e qualitativo: a esfera privada, que foi chamada a participar do negócio. Fica evidente analisar que a iniciativa tomada pelo agente público possibilitou a melhoria do serviço em questão. Entretanto, uma série de fatores ditos “negativos”, próprios da rápida evolução tecnológica, deu margem para que o componente competitivo do mercado ditasse as regras do jogo (LONGHI, 1992: 187-97).

3.3. Contribuição de Melhoria: Solução ao Financiamento

A ferramenta contribuição de melhoria tem-se mostrada extremamente eficiente no suporte ao financiamento de uma obra pública, e diversos países. Esse processo se baseia “na busca, por parte do poder público, de recursos junto aos proprietários que se beneficiarão de um investimento governamental, da expressão financeira do acréscimo nos seus patrimônios” (REZENDE, DE PAULA, 1998: 155).

Atualmente, o grau de utilização da contribuição de melhoria é tão alto, que tal forma de tributação tem servido, em países como EUA e Inglaterra, para cobrir parte dos financiamentos de obras públicas em áreas de grande importância econômica, como a de transporte ou a de saneamento básico (REZENDE, DE PAULA, 1998: 155).

Uma variante no conceito de contribuição de melhoria pode ser encontrada em certos investimentos em infra-estrutura urbana, em que a captação de recursos se dá diretamente, no transcorrer da obra, ou até antecipadamente. Países como Holanda, Bélgica, Suíça, Inglaterra, EUA, entre outros, utilizam-se deste meio, pois sabem que parte do financiamento das obras estarão sendo pagas justamente (REZENDE, DE PAULA, 1998: 156).

Como se pôde perceber, este instrumento apresentado tem o poder de proporcionar à coletividade a execução de uma obra de utilidade pública. A utilização da contribuição de melhoria, adequada à realidade de cada centro populacional, representará, como mostrado aqui através dos exemplos dados, um acréscimo positivo na cooperação entre os setores público e privado.

4. ANÁLISE DA CONCESSÃO DO SETOR RODOVIÁRIO DE SÃO PAULO

4.1. Definição e Caracterização do Contrato de Concessão

Segundo TEIXEIRA (1996: 166), contrato de concessão pode ser definido da seguinte forma:

“é um meio pelo qual a administração delega a execução de um serviço público a um agente particular, para que esse explore por sua conta e risco, no prazo e nas condições ajustadas, mediante remuneração por tarifa, cobrada dos usuários”.

Dentro dos limites do Direito Administrativo, tal definição se enquadra, fundamentalmente, aos serviços de utilidade ditos impróprios do Estado, pois esses afetam não à comunidade como um todo, porém alguns membros somente. Como a utilização do particular é mensurável, a delegação da prestação destes serviços pode ser feita, sempre sob a regulamentação e controle do Poder Público. Aqui cita-se transportes coletivos, energia elétrica, telefone, entre outros exemplos.

Entretanto, é significativo lembrar que, por outro lado, existe um grupo de serviços que é de competência única e exclusiva do Estado, como o caso de defesa interna e externa, iluminação pública, entre outros. Isto se deve ao fato da essencialidade destes serviços, da sua necessidade à manutenção do grupo social e do Estado. Por isso, devem estar sob à responsabilidade da instituição que cuida da ordem dentro de um território, o Poder Público.

No que diz respeito à formulação dos contratos, pode-se dizer que é feita de acordo com as diversas situações técnico-jurídicas. Segundo a ex-

perência internacional, os tipos mais usados são: BOT (*build-operate-transfer*); BTO (*build-transfer-operate*); BOO (*build-own-operate*); BBO (*buy-build-operate*); e LDO (*lease-develop-operate*) (REZENDE, DE PAULA, 1998: 21-2). No primeiro, a construção fica sob à responsabilidade do concessionário, bem como a exploração do serviço por um tempo determinado. A opção do agente em questão construir e depois devolver ao Poder Público reflete o segundo tipo; já, o empreendedor construir e operar, ficando com a posse definitiva da concessão, refere-se ao terceiro tipo. No quarto, a concessão acontece em um ambiente no qual a infra-estrutura já está desenvolvida, cabendo ao concessionário então, operar e executar eventuais ampliações. Semelhantemente ao tipo anterior, o último não objetiva a venda, mas sim, a conclusão de um contrato de arrendamento e operação.

É importante lembrar que a idéia básica que permeia o contexto abordado aqui, reflete a execução dos serviços públicos, portanto a flexibilidade dos contratos, adequada as várias possíveis situações que irão aparecer, deve se fazer presente, de modo que a continuidade da prestação desses serviços seja garantida (DI PIETRO, 1997: 34).

4.2. *Project Finance*

A questão do financiamento dos empreendimentos ligados à infra-estrutura básica está fortemente relacionada com uma ferramenta muito utilizada após sua aparição no cenário mundial ocorrida na década de oitenta. Chamada de *project finance*, esta “é um processo de engenharia financeira que atua como suporte para os processos de concessões” (YOU, 1997: 163).

Diferentemente do antigo investimento estatal, em que o Tesouro dava aval completo em termos de risco e retorno ao empreendedor, a proposta deste novo instrumento leva em consideração um estudo detalhado do negócio, abordando todos os componentes do cenário que abarca o empreendimento. O grau de profissionalismo dos concessionários envolvidos é tão grande que organizações de finalidades específicas são criadas para gerir o negócio: são as *special purpose companies* (REZENDE, DE PAULA, 1998: 24).

Cabe neste momento descrever dois âmbitos muito importantes para a constituição do *project finance*: as fases e os riscos do empreendimento. No primeiro, observa-se duas etapas distintas, no caso a construção e a operação¹⁰. Já no segundo, pode-se tipificar seis riscos pertinentes: político; de conversibilidade; de câmbio; de força maior; regulatório; e macroeconômico de crédito (REZENDE, DE PAULA, 1998: 25-6). Cada risco aqui identificados reflete possíveis incertezas que ladeiam a viabilização do empreendimento representado formalmente pelo *project finance*, portanto o tratamento dado à essa questão tem importância fundamental para o sucesso do negócio.

Por fim, destaca-se certas recomendações elaboradas por YOU (1997: 167-8), para que o *project finance* consiga desempenhar seu papel designado. A competição neste setor de mercado deve ser incentivada, pois quanto mais competidores aparecerem, os benefícios à sociedade aparecerão em maior número. Também é ressaltado que o processo de engenharia financeira, englobador do negócio, deve objetivar um grau ótimo de coesão

¹⁰ É importante destacar que o investimento e as incertezas na construção são bem maiores que na operação.

e coordenação entre todos os agentes envolvidos; a perfeita harmonia se observada, trará ganhos a todos.

4.3. Concessão no Setor de Transporte: Realidade Brasileira

Na Constituição Federal de 1967 a Lei de Concessões já havia sido referida, entretanto, apenas vinte e oito anos depois é que sua promulgação foi feita¹¹. Tal demora observada baseou-se na crença de que a concessão seria um instrumento para diminuir o tamanho do Estado (DI PIETRO, 1997: 35). Naquela época esta idéia não tinha força suficiente para ganhar espaço no cenário político, haja vista o nacionalismo exacerbado, caracterizado sob a Ditadura Militar.

Em paralelo, as mudança de paradigma, ocorrida ao longo dos anos 70 e 80, no tocante às infra-estruturas e sistemas operacionais, teve ótima repercussão, fundamentalmente no setor de transporte, dentro dos países desenvolvidos. A descoberta deste setor como sendo um “elo de complexas cadeias logísticas, provocaram o desenvolvimento de tecnologias [...] que ao buscar reduções de custos operacionais, enfatizam as especializações funcionais, assim como a inter e a multimodalidade” (BARAT, 1997: 147).

Alguns números fornecidos pelo DER (Departamento de Estrada e Rodagens), revelam que, na década de setenta, 29% dos investimentos do país destinava-se ao setor de transporte (SILVA, 1994: 27). Esta expressividade numérica tem fundamento no pioneirismo mundial do país em se destinar recursos tributários para financiar o sistema rodoviário. Porém, com o surgimento do neoliberalismo na década de oitenta, ocasionado pela falência do Estado, e com a redução brusca dos recursos mencionados anteri-

¹¹ É importante destacar que o investimento e as incertezas na construção são bem maiores que na operação.

ormente, em 1982, este setor entrou em franca deterioração e a queda da qualidade dos serviços prestados à sociedade foi significativa (BARAT, 1997: 154).

4.3.1. Importância do BNDES

Desde sua criação, o BNDES exerce um papel extremamente importante no cenário nacional, no que diz respeito ao financiamento de infraestrutura, seja privatização ou concessão. Trabalhando como *finance advisor*, esse agente surge com o propósito de “baixar o custo de financiamento e aumentar a rentabilidade do empreendimento para os clientes, para os patrocinadores do projeto” (YOU, 1997: 164). Portanto, uma atuação crucial para o desenvolvimento do país.

Entretanto, vale salientar que deve ser encontrada novas formas para o financiamento de obras voltadas à infra-estrutura. A premissa de que é dever do Estado pagar esta conta precisa ser reavaliada, pois nota-se claramente que o setor privado detém capital suficiente para investir nestes projetos. Basta apenas as autoridades competentes elaborarem um *project finance* sério, organizado, ponderado, tendo condições de atrair a atenção de potenciais investidores, principalmente internacionais.

É importante observar que o Estado ainda tem participação essencial dentro deste cenário de investimento em infra-estrutura. Muitos acreditam que a privatização irá resolver todos os problemas hoje enfrentados. Porém, percebe-se que o único agente capaz de financiar obras, desde seu início, é o Estado, pois nenhum *player* do setor privado iria arcar com o alto risco deste investimentos. Uma vez o “produto” pronto, pode-se negocia-lo; o grande problema a ser enfrentado é quem irá dar o primeiro passo.

4.3.2. Peculiaridades dos Contratos no Brasil

Mudado o prisma de análise, atualmente é visto que dentro do setor de transporte brasileiro, o rodoviário é responsável por 60% das cargas transportadas (BARAT, 1997: 157). Sendo assim, a importância das estradas no território nacional fica evidenciada; há, portanto, necessidade de se planejar com máxima atenção este setor. A grande maioria dos projetos rodoviários, de acordo com a nomenclatura anteriormente descrita, “não são BOT (construir, operar e transferir), mas MOT (modernizar, operar e transferir)” (YOU, 1997: 165). Por isso, a possibilidade de se investir nesta área é muito satisfatória, principalmente por parte de entidades estrangeiras.

Essas, por sua vez, ponderarão a magnitude do investimento no setor de transporte através de estudos acerca da relação custo-benefício. ALMEIDA apud SILVA (1994: 31), recomenda uma agenda que retrata o assunto de maneira idônea e séria. Diz o autor que os potenciais investidores devem se preocupar com quatro tópicos de vital importância para tomada de decisão final. O primeiro refere-se à grande dimensão do investimento inicial, uma vez que, até o concessionário ter acesso à sua principal fonte de receita, no caso o pedágio, esse terá de considerar gastos com a construção de novas facilidades, a recuperação do efetivo existente, entre outros. O segundo diz respeito às fontes de financiamento, pois deve-se ponderar o contexto econômico da país, tendo em vista a atração de novos parceiros para o negócio. Já o terceiro é relativo à rentabilidade do empreendimento, levando sempre em consideração o prazo de maturação, e o custo de oportunidade. Por fim, o quarto responde às incerteza e riscos do investimento, tanto por parte do concessionário, quanto do poder concedente;

previsão de demanda, comportamento dos custos face a uma perda de estabilidade macroeconômica do país, efeitos de “força maior”, entre outros.

Entretanto, antes do processo licitatório, previsto na Constituição Federal através do art. 175, que escolherá o concessionário que irá assumir a exploração de um serviço público determinado, o poder concedente é obrigado a fornecer certas informações que visam especificar as reais necessidades de uma concessão, acerca dos seguintes temas: plano de expansão completo do investimento; plano de tarifas; contrato de concessão; regulamentos dos usuários; estatutos da empresa concessionária; e levantamento dos ativos fixos (PENNAFORT, 1994: 51-2).

Por fim, é certo destacar que o aprimoramento do ato de adotar corretas medidas objetivando a concessão de serviços públicos, intrinsecamente ligados à infra-estrutura, reduzirão a dependência, por parte destes empreendimentos, dos cofres públicos. Portanto, será observada uma utilização mais racional dos recursos destinados à infra-estrutura, reduzindo assim, o Custo Brasil.

4.3.3. Questão da Tarifa

O problema do preço da tarifa reflete, em grande medida, nos três principais agentes envolvidos no processo de concessão de serviços públicos: o poder concedente, o concessionário e o usuário. Seu fundamental objetivo é o de “assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da exploração e a garantia do suprimento dos serviços aos usuários” (REZENDE, DE PAULA, 1998: 164).

Há duas maneiras de se fixar as tarifas do serviço público concedido, com o poder concedente atribuindo de forma direta ou indireta (ANDRADE,

1997: 200-1). Na primeira, o governo atua sobre a tarifa que será cobrada, fixando o seu valor máximo. Entretanto, tal procedimento exige pleno conhecimento das curvas de demanda e oferta do serviço a ser prestado; e, geralmente, a esfera privada conhece mais o mercado, caracterizando assim, assimetria de informação. Já na segunda, existe a regulação da taxa de retorno e o *price cap*, sendo esse, muito usado pelo Reino Unido, visa limitar os reajustes a serem feitos nas tarifas; enquanto que aquele, utilizado nos EUA, foi criado para controlar a lucratividade da empresa concessionária.

Portanto, pôde-se observar que o grau de importância da questão aqui tratada é muito grande, pois suas formas de regulação são obrigadas a permear a realidade dos serviços públicos, que, obviamente, não objetiva o lucro.

4.4. ECOVIAS: Estudo do Caso

4.4.1. Processo de Concessão

Na data 16 de março de 1995, o Governador do Estado de São Paulo, Mário Covas, através do Decreto n.º 40.000, instituiu o Programa Estadual de Participação da Iniciativa Privada na Prestação de Serviços Públicos e na Execução de Obras e Infra-Estrutura. A partir deste momento, o processo de concessão do sistema rodoviário estava se iniciando.

O Sistema Anchieta-Imigrantes (doravante SAI) constitui um sistema rodoviário, conforme Decreto n.º 41.371, de 28 de novembro de 1996, e n.º 42.321, de outubro de 1997, expedido pelo Governo do Estado de São Paulo. Por esses atribuiu-se à iniciativa privada explorar o SAI, mediante concessão. A empresa à qual foi adjudicada a licitação, de acordo com o

Edital de Licitação DER no. 15/CIC/97, firmou, no dia 27 de maio de 1998, o Contrato de Concessão Rodoviária no. 007/CR/98, junto ao Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo (doravante DER).

Criou-se então, a ECOVIAS dos Imigrantes S/A, pessoa jurídica de direito privado, união da empresa do Grupo CR Almeida e da Impregilo S.P.A., empresa pertencente ao Grupo Fiat e a bancos europeus. O prazo acordado, entre as partes, para a exploração e manutenção do SAI foi de 20 anos, sendo devolvido ao Governo do Estado de São Paulo, ao término do prazo, devidamente ampliado e modernizado.

4.4.2. Análise do Contrato

Conforme o capítulo II do contrato firmado entre as partes, o objeto da concessão refere-se à exploração do sistema rodoviário, compreendendo assim, a execução, gestão e fiscalização dos serviços delegados (funções operacionais, de conservação e de ampliação); o apoio na execução dos serviços não delegados (de competência exclusiva do Poder Público); e gestão e fiscalização dos serviços complementares (considerados como convenientes, mas não essenciais).

A previsão de investimentos da ECOVIAS dos Imigrantes chegará às cifras de R\$ 1 bilhão no SAI. Fundamentalmente este dinheiro vai ser gasto, ao longo dos 20 anos, na segunda pista da Imigrantes, trecho da Serra do Mar, compreendendo assim 21 km; na construção e reforma de prédios destinados ao sistema de atendimento ao usuário, sistema de pesagem, postos de Polícia Rodoviária e passarelas; na informatização e instalação de dispositivos de segurança; no alargamento e restauração do pavimento do SAI; e em melhorias ao longo da concessão.

É importante ressaltar que risco da concessão é de integral responsabilidade do concessionário, ou seja, da empresa ECOVIAS dos Imigrantes. Mesmo havendo variações de receita decorrentes de alterações da demanda de tráfego, previstos no Plano de Negócio para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, o risco continua com a parte já citada. Por outro lado, acerca deste equilíbrio econômico-financeiro, cabe dizer que as partes contratantes terão direito à recomposição do contrato, de acordo com a cláusula 26 do mesmo, caso ocorra resumidamente: vontade unilateral imposta pelo contratante ou pelo Poder Concedente; casos de força maior; eventos excepcionais, que possam significar grandes modificações no mercado financeiro e cambial; e alterações legais de caráter específico que recaiam sobre receitas ou custos, para mais e para menos.

Outro ponto de destaque no contrato, diz respeito às receitas de exploração previstas no capítulo XII do mesmo, mais especificamente sobre a cobrança do pedágio e o respectivo reajustamento da tarifa. Sendo o pedágio a principal fonte de renda, o Poder Concedente, no momento em que calcula ou reajusta o preço da tarifa deve levar em consideração tanto o lado do concessionário, visando o equilíbrio econômico-financeiro, quanto o do usuário, que deseja pagar o menor preço possível pela utilização do serviço público prestado. No caso da ECOVIAS dos Imigrantes, observa-se que o valor da tarifa é reajustado com periodicidade anual, respeitando o equilíbrio econômico-financeiro, o que denota um estreito paralelo com o modelo de taxa de retorno usado nos EUA¹².

Cabe comentar, que após o estudo do contrato, pôde ser observado que a forma de atuação do Poder Concedente, garantiu ao contratante, no

¹² Item já discutido nas páginas 41 e 42, no tópico “Questão da Tarifa”.

caso o DER, uma posição privilegiada no negócio, fazendo com que o risco do empreendimento ficasse com o concessionário. Por um lado é sabido e notório que o equilíbrio econômico-financeiro dificilmente se alterará por causa de variações na demanda, haja vista que a região pode ser considerada um grande polo turístico e faz ligação entre a região metropolitana da capital do Estado de São Paulo e as indústrias e fábricas do ABCD, com o Pólo Petroquímico de Cubatão e o Porto de Santos, o maior da América Latina. Entretanto, a preocupação com a prestação do serviço público, fez com que o Poder Concedente centralizasse demais o processo decisório. O que está sendo questionado é a ausência total da esfera pública neste empreendimento. Talvez um equilíbrio por parte deste poder, entre coordenação e prestação, produção e produção, e regulação e intervenção, ou seja, ter participação no risco do negócio, fizesse com que as partes envolvidas tivesse um maior engajamento no cumprimento do objetivo principal da relação público-privado, ou seja, a otimização da prestação do serviço público.

De acordo com a avaliação do trabalho das concessionárias feita no mês de agosto de 1999, pela Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo, através da Comissão de Acompanhamento e Fiscalização¹³, a empresa ECOVIAS dos Imigrantes, recebeu nota 3 (regular) na escala que varia de 1 (insuficiente) a 5 (excelente)¹⁴. O principal motivo, que ocasionou tal nota recebida, foi o atraso de algumas obras que deveriam estar concluídas na época da avaliação.

Dessa forma, acredita-se que o contexto rumo ao aprimoramento da parceria entre a esfera pública e privada está amadurecendo cada vez mais.

¹³ Comissão composta por representantes do Governo, da sociedade civil e por deputados.

¹⁴ Esta informação foi retirada do jornal FOLHA DE SP, Caderno Dinheiro; artigo intitulado *Maioria das estradas recebe regular*, 10/08/1999, pp. 2-11.

5. CONCLUSÕES

5.1. O Novo Papel do Estado

A parceria público-privado nasce frente a uma incipiente resposta do Estado às demandas que surgem em cenário inovador e flexível, no qual, concentrar esforços visando responder às expectativas dos cidadãos (que não deixam de ser clientes). Justamente esse é um paradigma vital para a sobrevivência de uma firma inserida num mercado competitivo. OSBORNE (1996: 19-20) chama esta nova forma de atuar como empreendedora.

O mesmo autor atenta para o fato de que hoje em dia, a grande maioria das organizações públicas são regidas por orçamentos, regulamentos e regras, ao invés de serem orientadas por missões e objetivos, característica notória de uma instituição empreendedora. Um ponto crucial, salientado por OSBORNE (1996: 23-4), é que o sistema orçamentário encoraja os administradores a desperdiçar, simplesmente pelo fato deste focalizar e enfatizar sistemas de controle e não resultados.

O que se pode extrair desta argumentação é que o governo notoriamente não sabe que seus clientes, são os cidadãos, e, por isso, a concentração de esforços deve focar a satisfação das necessidades da sociedade e não da burocracia ou do Poder Legislativo. Pode-se afirmar que a instalação da parceria entre o setor público e o privado está ajudando a mudança desse paradigma. A inserção de empresas acostumadas a viver no mundo competitivo, uma vez dentro do cotidiano público, gerará a mudança cultural desejada.

5.2. Experiência Reguladora

Em concomitância à realidade exposta no item anterior, deve ser observada a questão da função reguladora do Estado. O simples fato de transferir à iniciativa privada alguns setores da economia, papel antes executado pela esfera estatal, fez com que a atuação governamental tomasse novos rumos.

O Estado, então, atuaria nos setores privatizados “menos como executor e mais como regulador, essa segunda função abrangendo tanto o nível setorial como o da regulação geral, que compreende a defesa da concorrência e do consumidor” (PENNAFORT, 1994: 49). Neste momento, merece ser destacada a pouca educação que a população recebe, para utilizar as ferramentas que visam garantir seus direitos. Pois, como é sabido, baixo é o número dos indivíduos que realmente conhecem a existência de instrumentos como o Código do Consumidor¹⁵ e o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), por exemplo (PENNAFORT, 1994: 50-1).

Portanto, é válido ressaltar que a nova competência da esfera estatal, seja tanto na criação de agências reguladoras ou de órgãos garantam a defesa da concorrência e do consumidor, o objetivo principal de tais medidas, visa propiciar ao cidadão que a prestação de bens e serviços, anteriormente ofertados pelo Estado, esteja cuidada para que sua finalidade não seja desvirtuada. Mais ainda, que também os cidadãos tenham seus direitos plenamente assegurados, na qualidade de consumidores.

¹⁵ Lei no. 8.078, de 11 de setembro de 1990.

5.3. Reforma do Estado e Contrato Social

A característica marcante do Estado, durante o século XX, foi a social-burocracia. Social, pois visava o desenvolvimento das nações e a garantia dos direitos dos cidadãos; e burocrático, porque, através de um sistema caracterizado pela impessoalidade e formalidade, utilizava-se da racionalidade instrumental para realizar suas funções cotidianas (BRESSER, GRAU, 1999: 16).

A Reforma do Estado, que está ocorrendo nos anos 90, visa, justamente, adequar o Estado a um caminho no qual seu sistema gerencial obedeça critérios de eficiência e suas finanças sejam recuperadas. Fundamentalmente, esta reforma atenta para a renovação do sistema político, objetivando a participação do cidadão no controle social (BRESSER, GRAU, 1999: 17-8).

Em paralelo, LOBO (1989: 79) acredita que “quando se fala de contrato social entre o Estado e a sociedade, fala-se de um acordo que foi feito, que é feito, constantemente renovado, entre o Poder Público e aqueles junto aos quais ele pretende intervir, que é a população ou a sociedade”.

Por fim, vale ressaltar, que o ponto de discussão deste tópico relaciona-se estreitamente com o processo de democratização das nações e, em principal o Brasil. A partir do momento em que, numa coletividade, fatores como a descentralização política e a diversidade social se expressam, ocorrerá um maior controle social, ou seja, a preocupação com a defesa do patrimônio Público (BRESSER, GRAU, 1999: 18).

5.4. Conclusões Relativas ao Estudo de Caso

Seria pertinente agora estabelecer relações entre o caso prático analisado e o embasamento teórico abordado ao longo deste trabalho.

Sobre o ponto de vista jurídico é certo observar que o Contrato de Concessão, firmado entre o DER e a ECOVIAS dos Imigrantes, se mostrou bem articulado, ratificando assim, o que GIACARDDI teorizou sobre as responsabilidades dos agentes envolvidos, citado neste trabalho, nas páginas 19 e 20.

O principal problema detectado, neste momento, estendendo a análise para o âmbito organizacional, foi o de que houve uma centralização exacerbada das atribuições do Poder Concedente, caracterizando assim, numa participação não adequada. Na verdade, o risco do negócio está a encargo do contratante. Entretanto, segundo BORGONIVI e CAPELLIN, já mencionados, a administração estatal necessita desenvolver sua empresarialidade, ratificar princípios orientadores; porém, com a centralização observada, nota-se uma certa dificuldade por parte da esfera pública em atingir esses objetivos.

Pela ótica financeira, vale comentar que ônus do financiamento, ao contrário do que acontecia tempos atrás, está agora sob a responsabilidade da esfera privada. Além disso, a principal fonte de recurso do empreendimento, no caso o pedágio, foi articulada de forma a proporcionar aos três agentes envolvidos, o contratante, o concessionário e os usuários, um equilíbrio sobre o aspecto financeiro. Mesmo quando tal equilíbrio não for observado, o contrato celebrado garante mecanismos para que a situação harmônica retorne.

Por fim, cabe colocar que a articulação entre os agentes ainda é incipiente. Portanto, erros estão sendo, e serão cometidos. Porém, só pela concretização prática das parcerias é que essas poderão ser aprimoradas, transformando-se assim, em instrumentos de desenvolvimento.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Thompson Almeida. Privatização e regulação das tarifas das empresas prestadoras de serviços públicos. In: GONÇALVEZ, Maria Beatriz Ribeiro de Oliveira. (Coordenação). *Seminário Concessões de Serviços Públicos e Regulamentação, 1996, Belo Horizonte – Anais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Escola de Governo, 1997, pp. 199-204.
- BARAT, Josef. Tendências e perspectivas do transporte rodoviário. In: GONÇALVEZ, Maria Beatriz Ribeiro de Oliveira. (Coordenação). *Seminário Concessões de Serviços Públicos e Regulamentação, 1996, Belo Horizonte – Anais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Escola de Governo, 1997, pp. 147-62.
- BERNAREGGI, Gian Maria. Falências do mercado e falências do Estado. Uma introdução. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 13-26.
- BETIOL, Laércio F. (Direção). *Novas formas de gestão dos serviços públicos: a relação público-privado*. São Paulo: Edições FUNDAP, 1997.
- BORGONIVI, Elio, CAPPELLIN, Riccardo. Capacidades empresariais e gerenciais no manejo dos recursos públicos. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 137-50.

BRESSER, L. C., GRAU, N. C. Entre o Estado e o mercado: o público não-estatal. In: BRESSER, L. C., GRAU, N. C. (Organizadores). *O público não estatal na reforma do Estado*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1999, pp. 15-50.

CALOIA, Angelo. Finanças públicas e privadas na organização da intervenção pública. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 53-60.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Aspectos Legais da Concessão de Serviços Públicos. In: GONÇALVES, Maria Beatriz Ribeiro de Oliveira. (Coordenação). *Seminário Concessões de Serviços Públicos e Regulamentação, 1996, Belo Horizonte – Anais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Escola de Governo, 1997, pp. 33-48.

ECOVIAS DOS IMIGRANTES S/A. <<http://www.ecovias.com.br>>

GENNARO, Pietro. Novas fórmulas organizacionais para a criação de infra-estruturas públicas com a participação da iniciativa privada. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 151-156.

GIACCARDI, Giorgio. Negociação entre planejamento urbano e implementação de obras públicas. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 113-36.

GOLDMANN, Alberto. Concessão de Serviços Públicos. In: *Reorganização da Administração Pública Federal: Estado e Sociedade*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público – FUNCEP, 1989, v. 1. pp. 223-30.

KNOX, Paul. Uma resenha crítica das experiências dos EUA. In: FINGERMANN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 2 (Experiências em Confronto), pp. 123-36.

LOBO, Thereza. Sistemas de Prestação de Serviços Básicos: Experiências Administrativas. In: *Reorganização da Administração Pública Federal: Administração do Desenvolvimento e Reordenamento dos Sistemas Administrativos*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público – FUNCEP, 1989, v. 3. pp. 79-84.

LONGHI, Guiseppe. A experiência da França na gestão da cidade imaterial. In: FINGERMANN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 2 (Experiências em Confronto), pp. 187-98.

LOUREIRO, Maria Rita, FINGERMANN, Henrique. Mudança na relação público-privado e a problemática do controle social: algumas reflexões sobre a situação brasileira. In: FINGERMANN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 27-42.

MARCOU, Gérard. As experiências das sociedades de economia mista na França. In: FINGERMANN, H. *Parceria público-privado: cooperação fi-*

nanceira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 2 (Experiências em Confronto), pp. 137-72.

MAZZOCCHI, Giancarlo. Transformações, novas funções e necessidades para uma relação adequada entre o setor público e o privado nas metrópoles, hoje. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 2 (Experiências em Confronto), pp. 43-52.

OSBORNE, David. Reinventando o Governo. In: MENDONÇA, Jacy de Souza. (Coordenação). *Anuário do Instituto Liberal de São Paulo 1995*. Rev. Link Comunicação. São Paulo: IL, 1996, pp. 13-32.

PENNAFORT, Ciro Guarani. (Coordenação). *Subsídio para a Reforma do Estado: desregulamentação e novas resoluções*. Convênio IBAM, IPAE, ENAP. Rio de Janeiro: IBAM, 1994, v. 3.

PERICU, Giuseppe. Rumo a novos modelos jurídicos na relação público-privado. In: FINGERMAN, H. *Parceria público-privado: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e as administrações públicas locais*. 1.ed. São Paulo: Summus, 1992, v. 1 (Teoria e Prática), pp. 95-106.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.
<<http://portal.prodiam.sp.gov.br>>.

REZENDE, Fernando. DE PAULA, Tomás Bruginski. (Coordenação) *Infraestrutura: perspectivas de reorganização – financiamento*. Brasília: IPEA, 1998.

SILVA, Hélio Eduardo da. (Coordenação). *Subsídio para a Reforma do Estado: concessão de serviços públicos no Brasil*. Convênio IBAM, IPAE, ENAP. Rio de Janeiro: IBAM, 1994, v. 2.

TEIXEIRA, Aníbal. *Reengenharia no Governo: paradigmas para o Brasil* 2000. São Paulo: Makron Books, 1996.

YOU, Mu Hak. *Project Finance: alternativa para o financiamento do investimento em infra-estrutura*. In: GONÇALVES, Maria Beatriz Ribeiro de Oliveira. (Coordenação). *Seminário Concessões de Serviços Públicos e Regulamentação, 1996, Belo Horizonte – Anais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Escola de Governo, 1997, pp. 163-74.

ANEXO

Contrato de Concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes



DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO DE ENTREGA

LOTE 22 - SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI

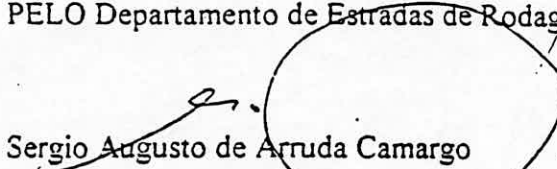
EDITAL DE LICITAÇÃO DER Nº15/CIC/97

Em cumprimento ao disposto no item 28.2. do Edital epigrafado, o CONTRATANTE, representado pelo Superintendente Eng. Sergio Augusto de Arruda Camargo e, de outro, a CONCESSIONÁRIA, representada pelos Diretores Presidente, Sr. Irineu Berardi Meireles, e Diretor Administrativo, Sr. Hamilton Amadeo, após a vistoria conjunta do SISTEMA EXISTENTE, realizada pelas PARTES, consoante TERMO DE VISTORIA anexo, que integra o presente, efetivam neste ato a TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE DO SISTEMA EXISTENTE, constituído pelo atual conjunto de pistas de rolamento do SISTEMA RODOVIÁRIO, suas respectivas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos nela contidos, compreendendo os seguintes trechos de rodovia:


- I — SP-150 (Rodovia Anchieta), entre Km 9+700m e Km 65+600m;
- II — SP-150 (Rodovia dos Imigrantes), entre Km 11+460m e Km 70;
- III — SP-41 (Interligação Pianaito), entre Km 0 e Km 8;
- IV — SP-59 (Interligação Baixada), entre Km 0 e Km 1+800m;
- V — SP-248/55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 0 e Km 8+400m;
- VI — SP-55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 248+50m e Km 270+600; e
- VII — SP-55 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), entre Km 270+600m e Km 292+200m.

São Paulo, 27 de maio de 1998

PELO Departamento de Estradas de Rodagem - DER/SP


Sergio Augusto de Arruda Camargo

PELA Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A


Diretor Presidente - Irineu Berardi Meireles
Diretor Administrativo - Hamilton Amadeo



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CONTRATO Nº 007/CR/98
TERMO DE CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA
SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI
EDITAL DE LICITAÇÃO DER Nº 15/CIC/97

Aos 27 dias do mês de maio de 1998, São Paulo, na sede do DER - Departamento de Estradas de Rodagem, comparecem as partes, a saber, de um lado o DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM - DER/SP, doravante neste instrumento denominado CONTRATANTE, autarquia estadual com sede no município de São Paulo, Estado de São Paulo, à Av. do Estado, 777, neste ato representada pelo seu Superintendente, Eng.º Sergio Augusto de Arruda Camargo, e, de outro lado a PRIMAV Construções e Comércio Ltda., com sede à Rua Teófilo Ottoni, 63 - 3º and., Rio de Janeiro, Estado de São Paulo, inscrita no CGC/MF sob nº 81.110.124/0001-21, doravante neste instrumento denominada CONTRATADA, representada por seu Procurador, Sr. Marcelino Rafart de Seras, brasileiro, casado, engenheiro, Identidade nº 373.267 - SSP/PR e CPF/MF nº 428.355.429-49, conforme poderes estabelecidos no Estatuto Social da CONTRATADA, na forma dos documentos arquivados no CONTRATANTE.

CONSIDERANDO QUE:

O Governo do Estado de São Paulo decidiu atribuir, por intermédio do CONTRATANTE, à iniciativa privada a exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário constituído pelo SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI, doravante neste instrumento designado SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme Decreto nº 41.371, de 28 de novembro de 1996, e nº 42.321, de 7 de outubro de 1997.

Em consequência dessa decisão, o CONTRATANTE, na qualidade de órgão setorial de execução, devidamente autorizado pelo Decreto nº 41.370, de 28 de novembro de 1996, já referido, e pela Resolução do Secretário dos Transportes nº 02, de 30 de janeiro de 1997, alterada pela Resolução ST-27 de 10 de outubro de 1997, realizou o certame licitatório, na modalidade concorrência pública internacional, regulada pelas Leis Federais nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 8.666, de 21 de junho de 1993, com a redação dada pela Lei nº 8.883, de 8 de junho de 1994 e nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e pelas Leis Estaduais, nº 7.835, de 8 de maio de 1992, nº 9.361, de 5 de julho de 1996 e nº 6.544, de 22 de novembro de 1989, e pelo Decreto nº 41.371, de 28 de novembro de 1996, e nº 42.321, de 7 de outubro de 1997, e pelo Edital de Licitação DER nº 15/CIC/97.

A CONTRATADA é a sociedade à qual foi adjudicado o objeto da LICITAÇÃO, de conformidade com ato da Comissão Julgadora da LICITAÇÃO, aprovado pelo Superintendente do DER, publicado no Diário Oficial do Estado de 1 de abril de 1998.

Pelas mesmas foi acordada a celebração do presente CONTRATO DE CONCESSÃO, que se regerá pelas cláusulas e condições seguintes.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

CLÁUSULA 1.ª - DEFINIÇÕES

1.1. Neste CONTRATO e nos seus ANEXOS, sempre que em maiúsculas, e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos a seguir indicados terão o seguinte significado:

- I AGENTE TÉCNICO: entidade fiscalizadora da execução dos serviços objeto da CONCESSÃO;
- II AMPLIAÇÃO PRINCIPAL: duplicação da rodovia SP-160, do km 41 ao km 58 (trevo da SP-055), implantação do VD12 na SP-160 e implantação da quarta faixa entre os km 59, (após o VD 12) e 62 da SP 160, nos termos do Anexo 7 do Edital;
- III CONCESSÃO: delegação do serviço público de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO;
- IV CONTRATADA: empresa isolada à quem foi adjudicada a LICITAÇÃO;
- V CONTRATO: contrato de concessão da exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO;
- VI CONSTRUTOR: empresa ou empresas contratadas pela CONCESSIONÁRIA para a execução de serviços que integram as FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e as FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO;



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- VII DERSA: DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A;
- VIII FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO: os serviços objeto do Art. 5º, inciso III, do REGULAMENTO DA CONCESSÃO;
- IX FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO: os serviços objeto do Art. 5º, inciso II, do REGULAMENTO DA CONCESSÃO;
- X FUNÇÕES OPERACIONAIS: os serviços objeto do Art. 5º, inciso I, do REGULAMENTO DA CONCESSÃO;
- XI INSTITUIÇÕES FINANCIADORAS: instituições financeiras que suprirão a CONCESSIONÁRIA com os recursos financeiros necessários ao desenvolvimento da CONCESSÃO;
- XII LICITAÇÃO: o processo de seleção para a escolha da Empresa ou Consórcio para efeito de atribuição da CONCESSÃO, nos termos do Edital nº 15/CIC/97;
- XIII PARTES: O CONTRATANTE e a CONCESSIONÁRIA;
- XIV PODER CONCEDENTE: o Estado de São Paulo;
- XV PROJEÇÕES FINANCEIRAS: o conjunto de informações econômico-financeiras incluído no Envelope da Proposta Financeira, integrante da PROPOSTA;
- XVI PROJETISTA: empresa ou empresas contratadas para a elaboração dos projetos necessários ao desenvolvimento dos serviços correspondentes a FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e a FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO;
- XVII PROPOSTA: o conjunto de informações e documentos apresentados pelo LICITANTE, autor da Proposta que serviu de base à adjudicação do objeto da LICITAÇÃO, bem como das informações e esclarecimentos prestados posteriormente, relativamente à mesma;
- XVIII REGULAMENTO DA CONCESSÃO: Regulamento da Concessão dos Serviços Públicos de Exploração do Sistema Rodoviário constituído pelo - SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI, instituído pelo Decreto nº 41.371, de 28 de novembro de 1996, e nº 42.321, de 7 de outubro de 1997.
- XIX SECRETARIO DOS TRANSPORTES: Secretário de Estado dos Negócios dos Transportes do Estado de São Paulo;
- XX SERVIÇO ADEQUADO: características dos serviços a serem prestados pela CONCESSIONÁRIA, definidas no Art. 6º, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- XXI SERVIÇOS COMPLEMENTARES: os serviços considerados como convenientes, mas não essenciais, para manter o SERVIÇO ADEQUADO em todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, a serem prestados por terceiros que não a CONCESSIONÁRIA;
- XXII SERVIÇOS DELEGADOS: serviços a serem prestados pela CONCESSIONÁRIA, compreendendo aqueles correspondentes a FUNÇÕES OPERACIONAIS, a FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e a FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO;
- XXIII SERVIÇOS NÃO DELEGADOS: os serviços de competência exclusiva do Poder Público, não compreendidos no objeto da CONCESSÃO;
- XXIV SISTEMA EXISTENTE: o atual conjunto de pistas de rolamento do Sistema Rodoviário, suas respectivas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos nelas contidos, nos termos do REGULAMENTO DA CONCESSÃO e do EDITAL;
- XXV SISTEMA RODOVIÁRIO: o conjunto composto, na situação atual, pelo SISTEMA EXISTENTE e, no futuro, pelas ampliações decorrentes dos serviços correspondentes às funções de ampliação, inclusive aquelas a serem executadas pelo PODER CONCEDENTE, nos termos do Edital.
- XXVI VALOR DA CONTRATAÇÃO: R\$ 4.481.301.180,00 (quatro bilhões, quatrocentos e oitenta e um milhões, trezentos e um mil e cento e oitenta reais), reajustado pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio;
- XXVII VALOR DOS INVESTIMENTOS: R\$ 953.215.730,00 (novecentos e cinquenta e três milhões, duzentos e quinze mil e setecentos e trinta reais), reajustado pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio.

CLÁUSULA 2.ª - ANEXOS

- 2.1. Integram o CONTRATO, para todos os efeitos legais e contratuais, os documentos relacionados nesta Cláusula.
- ANEXO I: Edital de Concorrência Nº 15/CIC/97, incluídos os esclarecimentos prestados aos interessados;
 - ANEXO II: DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO;
 - ANEXO III: PROPOSTA (Metodologia de Execução e Proposta Financeira);
 - ANEXO IV: Esclarecimentos prestados sobre a PROPOSTA;
 - ANEXO V: Composição acionária da CONCESSIONÁRIA;



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- f) ANEXO VI: Estatuto Social da CONCESSIONÁRIA;
- g) ANEXO VII: Composição dos órgãos da Administração da CONCESSIONÁRIA;
- h) ANEXO VIII: Compromisso de Integralização do Capital Social;
- i) ANEXO IX: Documentos de Financiamento;
- j) ANEXO X: Minuta do Contrato de Conservação;
- k) ANEXO XI: Minuta do Contrato de Projeto;
- l) ANEXO XII: Minuta do Contrato de Construção;
- m) ANEXO XIII: Garantias;
- n) ANEXO XIV: Apólices de Seguro;
- o) ANEXO XV: Tabela de Multas (Anexo 11 do Edital);
- p) ANEXO XVI: Estrutura Tarifária (Anexo 4 do Edital);
- q) ANEXO XVII: Cupons de Pedágio.

- 2.2. Os títulos dos Capítulos e das Cláusulas do CONTRATO e de seus ANEXOS não fazem parte dos mesmos para efeito de sua aplicação, sendo incluídos apenas para facilitar a localização dos assuntos.

CLÁUSULA 3.ª - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

- 3.1. A CONCESSÃO reger-se-á pelo Art. 175 da Constituição, pelas Leis Federais nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 8.666, de 21 de julho de 1993, com a redação atualizada pela Lei nº 8.883, de 08 de junho de 1994, pela Lei Estadual nº 7.835, de 8 de maio de 1992, e nº 9.361, de 5 de julho de 1.996, pelo REGULAMENTO DA CONCESSÃO e pelas demais normas regulamentares aplicáveis.

CLÁUSULA 4.ª - INTERPRETAÇÃO

- 4.1. Na interpretação, integração ou aplicação de qualquer disposição do CONTRATO, deverão ser consideradas em primeiro lugar as cláusulas contratuais e, depois, as disposições dos ANEXOS que nele se consideram integrados, conforme cláusula 2ª, que tenham maior relevância na matéria em causa.
- 4.1.1. Se nos Projetos Executivos apresentados pela CONCESSIONÁRIA e aprovados pelo CONTRATANTE, existirem divergências entre as peças, que não se possam resolver através de recurso às regras gerais de interpretação, observar-se-á o seguinte:
- 4.1.1.1. As peças desenhadas prevalecerão sobre todas as outras quanto à localização, especificações, características dos serviços e especificações relativas às suas diferentes partes;
 - 4.1.1.2. No que se refere à natureza e aos métodos construtivos dos trabalhos, prevalecerão as condições do Projeto Básico constante do Edital de Concorrência;
 - 4.1.1.3. Nos demais aspectos prevalecerá o que constar da memória descritiva e escrita das restantes peças do Projeto Básico.

CAPÍTULO II OBJETO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA 5.ª - OBJETO DA CONCESSÃO

- 5.1. A CONCESSÃO tem por objeto a exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, compreendendo, nos termos deste CONTRATO:
- I — execução, gestão e fiscalização dos SERVIÇOS DELEGADOS;
 - II — apoio na execução dos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS;
 - III — gestão e fiscalização dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES.
- 5.2. A transferência, a qualquer título, da concessão somente poderá ser feita com a prévia e expressa autorização do CONTRATANTE, aprovada pelo PODER CONCEDENTE.
- 5.3. A execução dos serviços e a exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO deverão obedecer ao disposto no REGULAMENTO DA CONCESSÃO, nas normas, nos padrões e nos procedimentos dispostos no EDITAL (ANEXO I) e na PROPOSTA (ANEXO III).



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 6.ª - ESPÉCIE DA CONCESSÃO

- 6.1. A CONCESSÃO é de serviço público precedida da execução da obra pública e será explorada em regime de cobrança de pedágio e de outros serviços prestados aos usuários, nos termos estabelecidos no Capítulo XI deste CONTRATO.

**CAPÍTULO III
PRAZO DA CONCESSÃO**

CLÁUSULA 7.ª - PRAZO DA CONCESSÃO

- 7.1. O prazo da CONCESSÃO é de 240 (duzentos e quarenta) meses, contados da data da Transferência de Controle do SISTEMA EXISTENTE.
- 7.2. A alteração do prazo da CONCESSÃO será admitida para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, nas hipóteses previstas na Cláusula 26..

**CAPÍTULO IV
BENS DA CONCESSÃO**

CLÁUSULA 8.ª - BENS INTEGRANTES DA CONCESSÃO

- 8.1. Integram a CONCESSÃO:
- I Todos os equipamentos, máquinas, aparelhos, acessórios e, de modo geral, todos os demais bens vinculados à exploração e manutenção do SISTEMA EXISTENTE, transferidos à CONCESSIONÁRIA, conforme relações constantes do TERMO DE ENTREGA; e
 - II Os bens adquiridos pela CONCESSIONÁRIA, ao longo de todo o prazo da CONCESSÃO, que sejam utilizados na exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO.
- 8.2. A CONCESSIONÁRIA somente poderá alienar bens que integram a CONCESSÃO, não afetados em decorrência de sua destinação especial de utilização pelos usuários, se proceder a sua imediata substituição por outros com condições de operacionalidade e funcionamento idênticas ou superiores as dos substituídos.
- 8.2.1. Qualquer alienação ou aquisição de bens que a CONCESSIONÁRIA pretenda realizar, nos últimos 5 (cinco) anos do prazo da CONCESSÃO, deverá ser prévia e expressamente autorizada pelo CONTRATANTE.
- 8.2.1.1. O CONTRATANTE se pronunciará, por escrito, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sobre a solicitação da CONCESSIONÁRIA, devendo esta, no seu pedido, explicitar claramente, quanto aos bens a serem adquiridos, se a sua amortização não puder ocorrer totalmente dentro do prazo da CONCESSÃO, qual o tratamento que deverá ser dado ao saldo não amortizado.

CLÁUSULA 9.ª - BENS DE DOMÍNIO PÚBLICO

- 9.1. O bens do SISTEMA RODOVIÁRIO, incluindo os bens imóveis adquiridos pela CONCESSIONÁRIA, por qualquer forma, para a realização dos serviços correspondentes a FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, afetados em decorrência de sua destinação especial de utilização pelos usuários, não poderão, por se tratar de bens fora de comércio, ser, a nenhum título, cedidos, alienados ou onerados, nem arrendados ou dados em comodato ou, de qualquer modo, ser permitida a sua ocupação, arresto, penhora ou qualquer providência dessa mesma natureza, exceto no caso de bem móvel e equipamento quando oferecido em garantia de financiamento à sua aquisição.

**CAPÍTULO V
CONCESSIONÁRIA**

✓ **CLÁUSULA 10.ª - ESTATUTOS SOCIAIS**

- 10.1. Os estatutos sociais da CONCESSIONÁRIA são os constantes do ANEXO VI, e seu objeto social específico e exclusivo, durante todo o prazo da CONCESSÃO, será o de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO.
- 10.1.1. Qualquer alteração dos estatutos sociais dependerá de prévia e expressa autorização do CONTRATANTE.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 11. - ESTRUTURA ACIONÁRIA

- 11.1. A transferência de concessão ou do controle societário da CONCESSIONÁRIA sem prévia anuência do CONTRATANTE implicará a caducidade da concessão.

CLÁUSULA 12. - CAPITAL SOCIAL

- 12.1. O capital social subscrito da CONCESSIONÁRIA é de R\$ 173.351.120,00 (cento e setenta e três milhões, trezentos e cinquenta e um mil e cento e vinte reais), devendo o mesmo ser integralizado nos termos estabelecidos no Compromisso de Integralização do Capital Social, firmado pelos acionistas e que constitui o ANEXO VIII.

12.1.1. Até a data da Transferência de Controle do SISTEMA RODOVIÁRIO, a CONTRATADA deverá integralizar, em dinheiro, no mínimo 10% (dez por cento) do capital subscrito da CONCESSIONÁRIA.

12.1.2. O saldo do capital social a integralizar, de R\$ 156.014.120,00 (cento e cinquenta milhões quatorze mil e cento e vinte reais), será reajustado anualmente, pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio, não podendo, em nenhuma hipótese, o capital social integralizado ser inferior a 10% (dez por cento) do montante do investimento realizado e a realizar no ano subsequente, a ser verificado em 31 de dezembro de cada ano.

12.1.3. Se eventualmente o capital subscrito tornar-se inferior ao valor referido no item anterior, deverá esse ser aumentado, conforme estabelecido no Compromisso de Integralização do Capital Social (ANEXO VIII).

12.2. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a manter o CONTRATANTE permanentemente informado sobre o cumprimento pelos acionistas do Compromisso de Integralização do Capital Social.

12.3. A CONCESSIONÁRIA não poderá proceder à redução de seu capital social ou adquirir as suas próprias ações, durante todo o prazo da CONCESSÃO, sem a prévia e expressa autorização do CONTRATANTE.

12.4. A CONCESSIONÁRIA somente poderá efetuar a distribuição de dividendos a seus acionistas ou o pagamento de participações nos resultados a seus administradores, com base nos resultados apurados no exercício seguinte ao da entrada em operação total da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, que tenham prazo de execução explicitado no ANEXO I.

12.4.1. Para fins do Estatuto da CONCESSIONÁRIA a ser constituída, exige-se que a previsão do limite de distribuição de dividendos a seus acionistas não ultrapasse 1% (um por cento) do resultado do capital subscrito e integralizado, a partir do segundo exercício, até a entrada em operação total da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, nos termos da Lei nº 9.467/97, que altera a lei 6.404/76.

CLÁUSULA 13. - PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES

- 13.1. Durante todo o prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a:

- I Dar conhecimento imediato de todo e qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o pontual e tempestivo cumprimento das obrigações emergentes deste CONTRATO e que possa constituir causa de intervenção na CONCESSIONÁRIA, de caducidade da CONCESSÃO ou da rescisão do CONTRATO.
- II Apresentar, até 31 de agosto de cada ano, um relatório auditado da sua situação contábil, incluindo, dentre outros, o balanço e a demonstração de resultado correspondente ao semestre encerrado em 30 de junho.
- III Apresentar, até 31 de março de cada ano, as demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior, incluindo, dentre outros, o Relatório da Administração, o Balanço anual, a Demonstração de Resultados, os Quadros de Origem e Aplicação de fundos, as Notas do Balanço, o Parecer dos Auditores Externos e do Conselho Fiscal, se permanente ou se instalado no respectivo exercício social.
- IV Dar conhecimento imediato de toda e qualquer situação que corresponda a fatos que alterem de modo relevante o normal desenvolvimento dos serviços ou da exploração, apresentando, por escrito e no prazo mínimo necessário, relatório detalhado sobre esses fatos, incluindo, se for o caso, contribuição de entidades especializadas, externas à CONCESSIONÁRIA, com as medidas tomadas ou em curso para superar ou sanar os fatos referidos.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- V Apresentar mensalmente relatório com informações detalhadas das estatísticas de tráfego e acidentes, elaboradas na forma e nos modelos definidos pelo CONTRATANTE.
- VI Apresentar, 90 (noventa) dias após o encerramento de cada semestre civil, informação atualizada das PROJEÇÕES FINANCEIRAS da CONCESSÃO, considerando os resultados reais obtidos desde o início da CONCESSÃO até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo da CONCESSÃO, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das PROJEÇÕES FINANCEIRAS integrantes da PROPOSTA.
- VII Apresentar, no prazo estabelecido pelo CONTRATANTE, outras informações adicionais ou complementares, que este, razoavelmente e sem que implique ônus adicional significativo para a CONCESSIONÁRIA, venha formalmente solicitar.
- 13.2. A CONCESSIONÁRIA deverá obedecer o Plano de Contas Contábil que o PODER CONCEDENTE venha a definir para as concessões outorgadas dentro do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo.
- 13.2.1. Esse Plano de Contas Contábil só poderá ser alterado pelas partes consensualmente.

CLÁUSULA 14. - LICENÇAS E REGIME FISCAL

- 14.1. É de única e exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a obtenção, em tempo hábil, de todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício de todas as atividades objeto da CONCESSÃO, especialmente no que se refere à proteção ao meio ambiente, ressalvado o disposto no item 18.1.I do Edital.
- 14.1.1. Serão da exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA o atendimento, em tempo hábil, de todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a concessão das licenças necessárias ao pleno exercício de suas atividades, correndo por sua conta as despesas correspondentes.
- 14.2. A CONCESSIONÁRIA apresentará ao CONTRATANTE, com a periodicidade que este determinar, relatório sobre os impactos ambientais decorrentes da execução dos SERVIÇOS DELEGADOS e SERVIÇOS COMPLEMENTARES, bem como das ações tomadas para a sua eliminação ou minimização.

**CAPÍTULO VI
FINANCIAMENTO**

CLÁUSULA 15. - OBTENÇÃO DO FINANCIAMENTO

- 15.1. A CONCESSIONÁRIA é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários ao normal desenvolvimento dos serviços abrangidos pela CONCESSÃO, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, todas as obrigações assumidas neste CONTRATO.
- 15.1.1. Para a obtenção dos recursos financeiros, adicionais ao capital social, necessários ao normal desenvolvimento das atividades abrangidas pela CONCESSÃO, a CONTRATADA celebrou em 20 de maio de 1998, os Contratos de Financiamento do empréstimo-ponte, através de abertura de limite em conta corrente com o Banco Schain Cury S.A. e possui compromisso firme de mobilização de empréstimos e/ou colocação de obrigações de longo prazo com o Banco Schain Cury S.A. e Indusuez Capital D.T.V.M. S.A, que constituem o ANEXO IX..
- 15.1.1.1. Na Transferência de Controle os direitos e obrigações dos contratos a que se referem a cláusula 15.1.1. serão subrogados à CONCESSIONÁRIA.
- 15.1.2. A CONCESSIONÁRIA não poderá alegar qualquer disposição, cláusula ou condição dos Contratos de Financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para se eximir, total ou parcialmente, das obrigações assumidas neste CONTRATO, cujos termos são de pleno conhecimento das INSTITUIÇÕES FINANCIADORAS.
- 15.2. Não havendo comprometimento da operacionalização e da continuidade dos serviços o CONTRATANTE autoriza a CONCESSIONÁRIA a oferecer em garantia, nos contratos de financiamento, os direitos emergentes da CONCESSÃO.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 15.2.1. As ações correspondentes ao controle da CONCESSIONÁRIA poderão ser dadas em garantia de financiamentos, ou como contragarantia de operações, vinculadas ao cumprimento de obrigações decorrentes do CONTRATO e desde que previamente autorizadas pelo CONTRATANTE.

CAPÍTULO VII
DESAPROPRIAÇÕES

CLÁUSULA 16. - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

- 16.1. As desapropriações e a instituição de servidões administrativas, necessárias à realização dos serviços compreendidos pelas FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, exceto aquelas em andamento na data de apresentação da proposta, serão efetuadas pela CONCESSIONÁRIA, às suas expensas e sob sua responsabilidade, com obediência às disposições da legislação aplicável.
- 16.2. Para dar cumprimento às suas obrigações relacionadas com as desapropriações ou instituição de servidões administrativas, a CONCESSIONÁRIA deverá:
- I. Apresentar tempestivamente ao CONTRATANTE todos os elementos e documentos necessários para a declaração de utilidade pública dos imóveis a serem desapropriados ou sobre os quais serão instituídas servidões administrativas, nos termos da legislação vigente,
 - II. Conduzir os processos desapropriatórios ou de instituição de servidões administrativas, responsabilizando-se por todos os custos relacionados com os mesmos, incluindo os referentes à aquisição dos imóveis, o pagamento de indenizações ou de quaisquer outras compensações decorrentes da desapropriação ou da instituição de servidões ou de outros ônus ou encargos relacionados, incluindo eventual uso temporário de bens imóveis ou a realocação de bens ou pessoas, bem como as despesas com custas processuais, honorários advocatícios e de peritos.
 - III. Proceder, às suas expensas, em presença de representante do CONTRATANTE, que lavrará o respectivo auto, à demarcação dos terrenos que façam parte integrante dos serviços compreendidos pelas FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, incluindo o levantamento da respectiva planta cadastral, identificando os terrenos que integram a CONCESSÃO e as áreas remanescentes.
- 16.2.1. A demarcação e a respectiva planta cadastral, como estabelecido no inciso III, deverão estar concluídas antes da realização da vistoria necessária à autorização da entrada em operação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, sendo de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a permanente atualização desse cadastro sempre que for necessário.
- 16.3. A CONCESSIONÁRIA apresentará mensalmente ao CONTRATANTE relatório sobre o andamento dos processos de desapropriação ou de instituição de servidões administrativas, bem como de negociações que estejam em andamento visando à aquisição de imóveis por negociação direta.

CLÁUSULA 17. - DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

- 17.1. São de responsabilidade do CONTRATANTE as providências necessárias à declaração de utilidade pública, pelo PODER CONCEDENTE, dos imóveis a serem desapropriados para a realização do objeto da CONCESSÃO, incluindo aqueles de uso temporário ou objeto de instituição de servidões.
- 17.1.1. As PARTES, de comum acordo, estabelecerão um programa de trabalho, estabelecendo os prazos para a obtenção da declaração de utilidade pública dos imóveis, para fins de desapropriação ou de instituição de servidões, e os elementos necessários que deverão ser fornecidos pela CONCESSIONÁRIA, dentro das condições previstas na legislação aplicável e compatível com os prazos fixados para a realização dos serviços compreendidos pelas FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.
- 17.2. O CONTRATANTE fiscalizará a condução, pela CONCESSIONÁRIA, dos processos desapropriatórios ou de instituição de servidões e poderá prestar o apoio que esta venha a solicitar para o adequado desenvolvimento dos procedimentos respectivos, sem prejuízo das responsabilidades da CONCESSIONÁRIA.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO VIII
PROJETOS

CLÁUSULA 18. - ELABORAÇÃO DOS PROJETOS

- 18.1. A CONCESSIONÁRIA é responsável por elaborar e manter atualizados os projetos necessários à execução dos serviços abrangidos pelas FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, com observância das condições e especificações constantes do Edital de Concorrência e da PROPOSTA.
- 18.1.1. Para o cumprimento da obrigação assumida nesta Cláusula, será firmado contrato com o PROJETISTA para a realização dos projetos, nos termos da minuta que constitui o ANEXO XI.
- 18.1.2. A substituição, total ou parcial, do PROJETISTA, por outra ou outras empresas especializadas ou pela utilização de pessoal próprio da CONCESSIONÁRIA ou do CONSTRUTOR, deverá ser objeto de prévia e expressa comunicação ao CONTRATANTE, para o que serão apresentados elementos de informação sobre a capacidade do novo projetista indicado ou dos profissionais integrantes do corpo técnico da CONCESSIONÁRIA ou do CONSTRUTOR, para o desempenho dessas atividades.
- 18.2. A CONCESSIONÁRIA apresentará ao CONTRATANTE, nos prazos estabelecidos na PROPOSTA, compatíveis com as datas estabelecidas no Edital de Licitação, os projetos, devidamente acompanhados, quando for o caso, de estudos e pareceres de consultores independentes e das aprovações das autoridades competentes.
- 18.2.1. O CONTRATANTE, de acordo com programa estabelecido em conjunto com a CONCESSIONÁRIA, acompanhará permanentemente a elaboração dos projetos e estudos, para minimizar os prazos de aprovação.
- 18.3. Os projetos serão considerados aprovados: após 30 (trinta) dias de sua apresentação, no caso de serviços relativos à ampliação, e 15 (quinze) dias, no caso de serviços relativos à conservação especial, se, dentro desses prazos, o CONTRATANTE não tiver solicitado qualquer alteração nos mesmos. A solicitação, pelo CONTRATANTE, de esclarecimentos ou correções nos projetos apresentados, terá como consequência o reinício da contagem do prazo para a aprovação.
- 18.4. A aprovação, pelo CONTRATANTE, dos projetos ou estudos apresentados pela CONCESSIONÁRIA, não implica qualquer responsabilidade para o CONTRATANTE, nem a exime, total ou parcialmente, das suas obrigações decorrentes deste CONTRATO ou das disposições legais ou regulamentares pertinentes, permanecendo de sua responsabilidade eventuais imperfeições do projeto ou da qualidade dos serviços realizados.
- 18.5. A CONCESSIONÁRIA não poderá opor ao CONTRATANTE quaisquer exceções ou meios de defesa para se eximir, total ou parcialmente, de suas obrigações contratuais, com base em fatos que resultem das relações contratuais estabelecidas com o PROJETISTA.

CAPÍTULO IX
SERVIÇOS DAS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO

CLÁUSULA 19. - AMPLIAÇÃO PRINCIPAL

- 19.1. A CONCESSIONÁRIA é responsável pela implantação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, de conformidade com os projetos executivos a serem elaborados sob sua responsabilidade e aprovados pelo CONTRATANTE.
- 19.2. Serão de exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a elaboração dos estudos e projetos relativos a esses serviços, bem como a obtenção tempestiva de todas as licenças necessárias, incluindo as relacionadas com a proteção ao meio ambiente, ressalvado o disposto no item 18.1.1 do Edital.

CLÁUSULA 20. - OUTROS SERVIÇOS

- 20.1. Além da implantação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a executar os serviços compreendidos nas FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO descritos no Edital, nos prazos e nas condições estabelecidos na PROPOSTA.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

20.1.1. Não será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, excetuando-se a AMPLIAÇÃO PRINCIPAL e os serviços definidos como de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA no Anexo 7 do Edital (ANEXO I), a execução dos serviços de ampliação, nos casos decorrentes da necessidade de ajuste da oferta à demanda, que venha a exigir a implantação de novas pistas ou faixas:

- a) no trecho da Serra do Mar;
- b) no trecho da Baixada Santista; e
- c) quando prejudicados por interferência urbana.

20.2. Será de exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a elaboração dos estudos e projetos relativos aos serviços referidos na cláusula 20.1., bem como a obtenção de todas as licenças necessárias, em especial aquelas relacionadas com a proteção ao meio ambiente.

CLÁUSULA 21. - QUALIDADE DA CONSTRUÇÃO X

- 21.1. A CONCESSIONÁRIA garante ao CONTRATANTE a qualidade dos projetos e da execução e a manutenção dos serviços a seu cargo, responsabilizando-se pela sua durabilidade, em plenas condições de uso, funcionamento e operacionalidade durante todo o prazo da CONCESSÃO.
- 21.2. A CONCESSIONÁRIA responderá junto ao CONTRATANTE e a terceiros por quaisquer danos emergentes e lucros cessantes decorrentes de deficiência ou omissões dos projetos, da execução dos serviços e de sua manutenção, devendo essa responsabilidade ser coberta por seguro, nos termos da Cláusula 33.

CAPÍTULO X AMPLIAÇÃO A CARGO DO PODER CONCEDENTE

CLÁUSULA 22. - SERVIÇOS DE AMPLIAÇÃO A CARGO DO PODER CONCEDENTE

- 22.1. Serão de responsabilidade do PODER CONCEDENTE a elaboração de estudos e de projetos, as desapropriações e instituições de serviços administrativos, a obtenção das licenças necessárias, em especial as ambientais, e a execução e a fiscalização dos serviços de ampliação discriminados no item 2.5. do Anexo 7 do Edital (ANEXO I):
- 22.2. O prazo máximo para a execução dos serviços descritos no item 2.5. do Anexo 7 do Edital (ANEXO I) é de 60 meses, a contar da data de Transferência de Controle do SISTEMA RODOVIÁRIO.
- 22.3. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar ao CONTRATANTE que lhe seja transferida, total ou parcialmente, a responsabilidade prevista no item 22.1..

CAPÍTULO XI X EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

CLÁUSULA 23. - TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

- 23.1. O SISTEMA EXISTENTE será transferido para a CONCESSIONÁRIA dentro de até 30 (trinta) dias contados desta data, mediante a assinatura do TERMO DE ENTREGA, tornando-se daí em diante, até a extinção da CONCESSÃO, de responsabilidade exclusiva da CONCESSIONÁRIA a prestação de um SERVIÇO ADEQUADO, mediante a execução dos SERVIÇOS DELEGADOS, SERVIÇOS COMPLEMENTARES e apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS, competindo-lhe a cobrança de pedágio e dos serviços prestados aos usuários, nos termos deste CONTRATO.
- 23.2. As instalações e equipamentos existentes, utilizados para a operação e manutenção do SISTEMA EXISTENTE, relacionados no TERMO DE ENTREGA, serão transferidos à CONCESSIONÁRIA simultaneamente com a TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE.
- 23.2.1. Qualquer alteração nos sistemas de cobrança de pedágio e na dimensão ou localização dos postos respectivos somente poderá ser feita após aprovação do CONTRATANTE.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 24. - AMPLIAÇÃO PRINCIPAL

- 24.1. A CONCESSIONÁRIA deverá, após a conclusão dos trabalhos indispensáveis à entrada em operação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, solicitar ao CONTRATANTE a realização da vistoria respectiva, que será efetuada, em conjunto, pelo CONTRATANTE e pela CONCESSIONÁRIA, através de representantes especialmente designados, no prazo máximo de 10 (dez) dias, dela sendo formalizada a autorização para entrada em operação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, para fins do item 12.4.
- ✓ 24.1.1. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar a antecipação da entrada em operação de partes da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, com a cobrança ou não de pedágio, para o que deverá apresentar previamente os estudos respectivos à aprovação do CONTRATANTE.
- ✓ 24.1.2. A CONCESSIONÁRIA deverá solicitar ao Poder Concedente, através do CONTRATANTE, a autorização para a início efetivo da operação de trechos da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL.
- ✓ 24.1.3. A solicitação, pela CONCESSIONÁRIA, da vistoria referida nesta Cláusula, deverá ser feita com a antecedência mínima de 20 (vinte) dias da data pretendida para a entrada em operação.
- ✓ 24.1.4. Consideram-se serviços indispensáveis, para a entrada em operação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, a efetiva conclusão das obras de arte, da pavimentação, da sinalização horizontal e vertical, da iluminação, da vedação, da instalação dos equipamentos de segurança, a obtenção das Licenças de Operação, nos termos da legislação ambiental, sistemas de drenagem e proteção contra ruído, bem como de todas as demais atividades que impliquem permanência de equipamentos de realização de obras ou serviços, nas faixas de rodagem ou acostamento.
- ✓ 24.2. A CONCESSIONÁRIA instalará os serviços de cobrança de pedágio, quando for o caso, na AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, conforme o estabelecido no Edital, seus Anexos e Projeto Básico, os quais incluirão ainda os serviços administrativos e instalações para o pessoal, devendo ser dotados dos meios de segurança e comodidade adequados, conforme constante da PROPOSTA.
- ✓ 24.3. A autorização para início efetivo de operação de cada trecho da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, não implica qualquer responsabilidade do CONTRATANTE, relativamente às condições de segurança ou de qualidade desse, nem exime ou diminui as responsabilidades da CONCESSIONÁRIA pelo cumprimento das obrigações decorrentes da CONCESSÃO e deste CONTRATO.
- ✓ 24.4. No prazo máximo de 6 (seis) meses a contar da data do Auto de Vistoria, a CONCESSIONÁRIA fornecerá ao CONTRATANTE 2 (dois) exemplares completos das peças escritas e desenhadas, definitivas, relativas aos serviços executados, em material que permita a sua reprodução e com suporte informático.

CLÁUSULA 25. - RISCOS DA CONCESSÃO

- 25.1. ~~A CONCESSIONÁRIA assume integral responsabilidade pelos riscos inerentes à exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, excetuados unicamente aqueles em que o contrário resulte expressamente deste CONTRATO.~~
- 25.2. ~~Variações de receita decorrentes de alterações da demanda de tráfego em relação ao previsto no Plano de Negócios apresentado na PROPOSTA não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA a correta avaliação do possível impacto sobre a exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO decorrente da evolução futura dessa demanda.~~
- 25.2.1. ~~A CONCESSIONÁRIA assume, especialmente, os riscos de redução do tráfego em relação às projeções consideradas na PROPOSTA, ressalvados os casos em que essa redução resulte de ato unilateral do CONTRATANTE ou do PODER CONCEDENTE, impactando o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.~~
- 25.2.2. A CONCESSIONÁRIA assumirá, integralmente, o risco das projeções das receitas acessórias.
- 25.3. Variações de custo decorrentes das obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIOS apresentado na proposta não serão consideradas para efeito do equilíbrio econômico-financeiro, sendo considerado risco exclusivo da CONCESSIONÁRIA sua correta avaliação.



DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 26. - EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

- 26.1. As PARTES terão direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, quando este for afetado, nos seguintes casos:
- I. ~~Modificação unilateral, imposta pelo CONTRATANTE ou pelo PODER CONCEDENTE nas condições do CONTRATO desde que, em resultado direto dessa modificação, verifique-se para a CONCESSIONÁRIA uma significativa alteração dos custos ou da receita, para mais ou para menos.~~
 - II. ~~Ocorrência de casos de força maior, nos termos previstos na Cláusula 51.~~
 - III. ~~Ocorrência de eventos excepcionais, causadores de significativas modificações no mercado financeiro e cambial, que impliquem alterações substanciais nos pressupostos adotados na elaboração das PROJEÇÕES FINANCEIRAS, para mais ou para menos.~~
 - IV. ~~Alterações legais de caráter específico, que tenham impacto significativo e direto sobre as receitas ou sobre os custos dos serviços pertinentes às atividades abrangidas pela CONCESSÃO, para mais ou para menos.~~
- 26.2. Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, essa recomposição será implementada tomando como base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, na forma como foram considerados nas PROJEÇÕES FINANCEIRAS.
- 26.3. Sempre que se deva fazer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, pela ocorrência dos fatos definidos no item 26.1. essa recomposição poderá ter lugar, caso não haja acordo entre as PARTES, pela forma que for escolhida pelo CONTRATANTE, e aprovada pelo PODER CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades:
- I. Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO;
 - II. Revisão extraordinária da tarifa de pedágio;
 - III. Uma combinação das modalidades anteriores.
- 26.4. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, efetuada nos termos desta Cláusula será, relativamente ao fato que lhe deu causa, única, completa e final para todo o prazo da CONCESSÃO.
- 26.5. A CONCESSIONÁRIA, para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, deverá apresentar ao CONTRATANTE requerimento fundamentado, justificando a ocorrência de qualquer fato que possa caracterizar o desequilíbrio.
- 26.6. Sempre que venha a ocorrer a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, as PROJEÇÕES FINANCEIRAS serão ajustadas para refletir a situação após essa recomposição.

**CAPÍTULO XII
RECEITAS DE EXPLORAÇÃO****CLÁUSULA 27. - COBRANÇA DE PEDÁGIO**

- 27.1. A CONCESSIONÁRIA tem o direito e o dever de cobrar pedágio no SISTEMA RODOVIÁRIO.
- 27.1.1. A CONCESSIONÁRIA somente poderá deixar de cobrar pedágio com prévia e expressa autorização do CONTRATANTE, excetuando-se apenas os casos de manifesta urgência, devidamente justificados pela CONCESSIONÁRIA.
- 27.1.2. As categorias de veículos para efeito de aplicação das tarifas de pedágio são as constantes do ANEXO XVI.
- 27.1.3. As Tarifas de Pedágio a serem efetivamente cobradas dos usuários do SISTEMA RODOVIÁRIO são as constantes do ANEXO XVI.

CLÁUSULA 28. - REAJUSTAMENTO DA TARIFA DE PEDÁGIO

- 28.1. O valor da Base Tarifária Quilométrica será reajustado com periodicidade anual, sem prejuízo da possibilidade de redução desse prazo, nos termos do inciso III do §3º e §5º do artigo 28, conjugados com o §1º do artigo 70 da Lei nº 9.069 de 29 de junho de 1.995, ou de ampliação do mesmo prazo, por força de instituto legal superveniente, de acordo com os critérios, fórmula e datas constantes do ANEXO XVI.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 28.1.1. O valor base para o cálculo será aquele que efetivamente resultou da aplicação da fórmula de reajustamento no período anterior.
- 28.2. As Tarifas de Pedágio decorrentes da Base Tarifária Quilométrica reajustada serão recalculadas de acordo com o disposto no ANEXO XVI.
- 28.2.1. As Tarifas de Pedágio, que resultarem da aplicação do reajustamento, serão cobradas dos usuários do SISTEMA RODOVIÁRIO, com duas casas decimais.
- 28.3. A CONCESSIONÁRIA deverá comunicar ao CONTRATANTE até 20 (vinte) dias antes da data prevista para o reajustamento, as novas Tarifas de Pedágio que, por força da aplicação dos critérios, procedimentos, fórmula e datas definidos no ANEXO XVI, pretende aplicar no período seguinte.
- 28.3.1. As novas Tarifas de Pedágio serão consideradas homologadas pelo PODER CONCEDENTE 15 (quinze) dias após a comunicação prevista no item anterior.
- 28.3.2. Após a publicação da autorização emanada do PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA poderá aplicar, automaticamente, o primeiro reajuste da tarifa de pedágio, observando integralmente o ato autorizativo.
- 28.4. As alterações da Base Tarifária Quilométrica decorrentes de ampliações deverão ser solicitadas pela CONCESSIONÁRIA com 40 (quarenta) dias de antecedência da data de sua vigência.

CLÁUSULA 29. - FORMA DE PAGAMENTO DO PEDÁGIO

- 29.1. As formas de pagamento do pedágio incluirão os sistemas previstos no Anexos do Edital ou outras que venham a ser desenvolvidas pela CONCESSIONÁRIA, nos termos da PROPOSTA.
- 29.1.1. Qualquer alteração das formas de pagamento de pedágio, em relação às constantes da PROPOSTA, dependerá de prévia e expressa aprovação do CONTRATANTE.
- 29.1.2. O recebimento e o ressarcimento dos cupons emitidos pelo DER e pela DERSA, referidos no Anexo 5 do Edital, devem atender ao especificado no Anexo XVII deste CONTRATO.

CLÁUSULA 30. - ISENÇÕES DE PAGAMENTO

- 30.1. Não poderão ser concedidas isenções de pagamento de pedágio, exceto nos casos referidos expressamente nos itens seguintes.
- 30.2. São isentos de pagamento de pedágio os veículos:
- a) de propriedade do CONTRATANTE ou de seu AGENTE TÉCNICO
 - b) de propriedade da Polícia Militar Rodoviária;
 - c) de atendimento público de emergência, tais como, do Corpo de Bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;
 - d) das forças militares, quando em instrução ou manobra; e,
 - e) oficiais, desde que credenciados, em conjunto, pelo CONTRATANTE e pela CONCESSIONÁRIA.
- 30.3. Os veículos a que se refere o item 30.2. desta Cláusula, com exceção dos indicados nas letras "b", "c" e "d", deverão estar munidos dos respectivos comprovantes de isenção emitidos pela CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA 31. - FONTES ACESSÓRIAS DE RECEITA

- 31.1. Além das tarifas de pedágio, a CONCESSIONÁRIA poderá ainda ser remunerada pelas seguintes fontes acessórias de receita:
- I Rendimentos decorrentes de aplicações financeiras;
 - II Cobrança de serviços prestados aos usuários, com exceção dos previstos no Art. 5º, inciso I, alínea "d", do REGULAMENTO DA CONCESSÃO;
 - III Cobrança por publicidade;
 - IV Indenizações e penalidades pecuniárias previstas nos contratos celebrados entre a CONCESSIONÁRIA e terceiros;
 - V Cobrança de implantação e manutenção de acessos;



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- VI Cobrança pelo uso da faixa de domínio público, inclusive por outras concessionárias de serviço público, permitida pela legislação em vigor.
- 31.2. Os valores de cobrança dos serviços previstos nos incisos II, V e VI deverão ser aprovados pelo CONTRATANTE e serão reajustados pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio.
- 31.3. A revisão dos acessos existentes ou previstos na PROPOSTA, ou a implantação de novos, somente poderá ser executada após a autorização do CONTRATANTE, desde que aprovados pelo PODER CONCEDENTE.

CAPÍTULO XIII
GARANTIAS E SEGUROS

CLÁUSULA 32. - GARANTIAS

- ✓ 32.1. O cumprimento cabal e tempestivo das obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA junto ao CONTRATANTE será garantido, nos termos, montantes e condições constantes do ANEXO XIII, cumulativamente, através de:
- ✓ a) Garantia de cumprimento das funções operacionais e de conservação; 3% VR CN
b) Garantia de cumprimento das funções de ampliação; e 1,5% VR CN
c) Garantia de pagamento do valor fixo a que se refere o inciso II do item 47.1. 3120 VR Fixo
- ✓ 32.1.1. A garantia a que se refere a alínea "a" do item 32.1. ficará retida até a assinatura do Termo de Devolução Definitivo do SISTEMA RODOVIÁRIO e servirá para cobrir:
- a) o pagamento do valor mensal variável previsto no item 47.1., inciso I;
b) o pagamento de multas que forem aplicadas à CONCESSIONÁRIA com relação às funções operacionais e às funções de conservação;
c) o pagamento das multas estipuladas no item 46.1.; e
d) o ressarcimento de custos e despesas incorridas pelo CONTRATANTE para colocar o SISTEMA RODOVIÁRIO nas condições definidas no Anexo 10 do EDITAL - CONDIÇÕES DE DEVOLUÇÃO.
- ✓ 32.1.1.1. No caso de utilização de seguro-garantia, não haverá retenção e a última apólice, com vigência aprazada para a data de término da CONCESSÃO, deverá prever cobertura até a emissão do Termo de Devolução Definitivo respeitado o previsto na cláusula 32.4
- ✓ 32.1.2. A garantia a que se refere a alínea "b" do item 32.1. será liberada à proporção do cumprimento das funções de ampliação e servirá para cobrir o pagamento de multas que forem aplicadas à CONCESSIONÁRIA com relação às funções de ampliação.
- ✓ 32.1.2.1. No caso de utilização de seguro-garantia, as apólices deverão prever valor de cobertura proporcional às funções de ampliação a serem cumpridas pela CONCESSIONÁRIA até o final da CONCESSÃO.
- ✓ 32.1.3. A garantia a que se refere a alínea "c" do item 32.1. será liberada à proporção que for sendo pago o valor fixo:
- ✓ 32.1.3.1. No caso de utilização de seguro-garantia, as apólices deverão prever valor de cobertura proporcional ao valor fixo a serem pago pela CONCESSIONÁRIA no prazo restante da CONCESSÃO.
- 32.2. Sempre que o VALOR DA CONTRATAÇÃO for reajustado, nos termos do disposto no item 1.1., inciso XXVI., a CONCESSIONÁRIA deverá complementar as garantias, no prazo de 5 (cinco) dias, a contar da vigência do reajustamento, de molde a manter inalterada a proporção fixada, nos termos previstos no CONTRATO.
- ✓ 32.2.1. No caso de seguro-garantia a CONCESSIONÁRIA deverá providenciar a complementação do valor da apólice no prazo máximo de 30 (trinta) dias ou apresentar outra modalidade complementar de garantia.
- ✓ 32.3. Se o valor das multas impostas e/ou da cobertura de inadimplência no pagamento do valor fixo e no pagamento do valor variável for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, a CONCESSIONÁRIA responderá pela diferença mediante reposição do valor integral da garantia prestada no prazo de 48 (quarenta e oito) horas da respectiva notificação, sob pena de cobrança judicial.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

✓ 32.4. No caso de utilização de seguro-garantia, se a seguradora não renovar a apólice vigente, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar, para aprovação do CONTRATANTE, outra garantia de valor e condições equivalentes antes do vencimento da apólice, independentemente de notificação.

✓ 32.4.1. O descumprimento da condição estabelecida neste subitem caracterizará a inadimplência da CONCESSIONÁRIA.

32.5. Caso seja utilizada a modalidade de seguro-garantia a apólice deverá:

- a) atender ao especificado na cláusula 32.1.1.;
- b) ser ressegurada e estar acompanhada de carta de aceitação da operação pelo IRB - Brasil Resseguros S.A., ou, na hipótese de recusa do mesmo, estar acompanhada de sua expressa autorização à seguradora para contratar o resseguro diretamente no exterior, bem como da confirmação de resseguro junto às resseguradoras internacionais;
- c) ter vigência de 12 (doze) meses, com cláusula de renovação até a extinção das obrigações da CONCESSIONÁRIA vinculada à reavaliação do risco, desde que haja anuência formal da seguradora na prorrogação do prazo estipulado;
- d) conter disposição expressa de obrigatoriedade da seguradora informar seu interesse ou não na renovação ao CONTRATANTE e à CONCESSIONÁRIA, em até 60 (sessenta) dias antes do prazo final da validade;
- e) prever que, no caso de não renovação da apólice, o termo final de validade será automaticamente prorrogado por mais 120 (cento e vinte) dias; e
- f) prever que a inexistência da comunicação prevista na alínea "d" implicará a renovação automática da apólice por igual período e nas mesmas condições da apólice original.

32.5.1. As apólices de seguro-garantia inicialmente apresentadas deverão ser adequadas ao estipulado nesta cláusula no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias.

✓ 32.6. Além das garantias a favor do CONTRATANTE, a CONCESSIONÁRIA obriga-se a que sejam mantidas em plena vigência as garantias prestadas a favor da CONCESSIONÁRIA, quando esta exigir, pelas empresas contratadas para a realização dos serviços compreendidos pelas FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, incluindo o CONTRATANTE como beneficiário, nos termos do ANEXO XIII.

✓ 32.6.1. A CONCESSIONÁRIA deverá informar o CONTRATANTE, caso opte por exigir a garantia estabelecida neste item, sobre os termos, condições e demais dados relevantes dessa garantia.

✓ 32.7. A redução da garantia ou a sua extinção somente poderá ser efetivada com a prévia e expressa autorização do CONTRATANTE, observado o previsto no item 32.4..

CLÁUSULA 33. - SEGUROS

✓ 33.1. A CONCESSIONÁRIA deverá manter em vigor a(s) cobertura(s) de seguro(s), constante(s) do ANEXO XIV, necessária(s) para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela CONCESSÃO, nos termos deste CONTRATO.

✓ 33.1.1. O CONTRATANTE deverá ser co-segurado nas apólices de seguros contratadas pela CONCESSIONÁRIA, as quais conterão, ainda, cláusula expressa de renúncia pela Seguradora ao eventual exercício de sub-rogação nos direitos que tenha ou venha a ter contra o CONTRATANTE.

33.1.2. A CONCESSIONÁRIA deverá fazer constar das apólices de seguro, a obrigação da Seguradora de informar, por escrito, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, à CONCESSIONÁRIA e ao CONTRATANTE, quaisquer fatos que possam implicar o cancelamento, total ou parcial, dos seguros contratados, redução de coberturas, aumento de franquias ou redução dos valores segurados.

33.1.3. No caso de descumprimento pela CONCESSIONÁRIA da obrigação de manter em plena vigência as coberturas de seguro previstas, o CONTRATANTE poderá proceder à contratação e ao pagamento direto dos prêmios respectivos, correndo os respectivos custos por conta da CONCESSIONÁRIA.

33.1.4. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer, em prazo não superior a 30 (trinta) dias do início de cada ano da CONCESSÃO, certificado emitido por seguradora(s) confirmando que todas as coberturas contratadas estão em plena vigência e que os respectivos prêmios vencidos se encontram pagos.

33.1.5. A obrigação de manter em vigor as coberturas de seguros, de que trata esta Cláusula, inicia-se na data da Transferência de Controle do SISTEMA EXISTENTE para a CONCESSIONÁRIA e termina com a assinatura do Termo de Devolução Definitivo do SISTEMA RODOVIÁRIO.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 33.1.6. Os valores das coberturas de seguro contratados pela CONCESSIONÁRIA serão reajustados pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio.
- 33.1.7. A CONCESSIONÁRIA poderá, sujeito à previa e expressa autorização do CONTRATANTE, alterar coberturas e franquias, bem como quaisquer outras condições das apólices contratadas, para adequá-las às várias fases do desenvolvimento das atividades objetos da CONCESSÃO.
- 33.2. Para cumprimento do disposto nesta Cláusula, a CONCESSIONÁRIA, além das coberturas de seguro exigíveis de acordo com a legislação aplicável, manterá em vigor, diretamente, as apólices de seguro previstas nos itens seguintes.
- 33.2.1. Seguros do tipo "Todos os Riscos" para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano em ou de todos os bens que integram a CONCESSÃO, devendo esse seguro cobrir aquilo que se inclui, normalmente, de acordo com padrões internacionais para empreendimentos desta natureza, nas seguintes modalidades:
- I. Todos os riscos de construção;
 - II. Projetista;
 - III. Maquinaria e equipamento de obra;
 - IV. Danos patrimoniais;
 - V. Avaria de máquinas; e
 - VI. Perda de receitas.
- 33.2.1.1. As coberturas contratadas para danos materiais deverão ser na base dos custos de reposição, com o limite mínimo de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), e eventuais franquias não poderão exceder R\$ 2.000.000,00 (dois milhões reais) acumulados por ano.
- 33.2.1.2. A cobertura de perda de receitas deverá abranger as consequências financeiras de eventuais atrasos na entrada em operação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL ou da interrupção da exploração parcial ou total do SISTEMA RODOVIÁRIO, sempre que esse atraso ou interrupção seja decorrente de perdas, destruições ou danos cobertos pelos seguros de danos materiais.
- 33.2.1.3. O valor limite de cobertura para perdas de receita deverá ser, em cada ano, no mínimo, equivalente à média receita mensal de pedágio do primeiro semestre do ano anterior, sendo que, no primeiro ano, o limite mínimo será de R\$ 12.700.000,00 (doze milhões e setecentos mil reais).
- 33.2.1.4. Qualquer indenização devida em decorrência de sinistros cobertos pelo seguro previsto neste item deverá ser objeto de comunicação ao CONTRATANTE, com 15 (quinze) dias de antecedência ao pagamento, condição esta que sempre deverá constar explicitamente da apólice correspondente.
- 33.2.1.5. A CONCESSIONÁRIA deverá registrar na comunicação referida no item anterior o montante devido, bem como as causas que deram origem à indenização e a data de ocorrência.
- 33.2.1.6. As apólices de seguro contratadas pela CONCESSIONÁRIA, previstas neste item, deverão conter expressamente a cláusula de recomposição automática dos valores segurados.
- 33.2.2. Seguro de responsabilidade civil, geral e de veículos, na base de ocorrência, cobrindo a CONCESSIONÁRIA e o CONTRATANTE, bem como os seus administradores, empregados, funcionários, contratados, prepostos ou delegados, pelos montantes por que possam ser responsabilizados a título de danos, indenizações, custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados com a morte ou lesão de pessoas ou com danos a bens, decorrentes das atividades abrangidas pela CONCESSÃO.
- 33.2.2.1. O limite de cobertura de seguro de responsabilidade civil (incluindo cobertura para operações, cobertura para ações relacionadas com empregados e cobertura para ações resultantes do uso de veículos próprios, contratados e contingentes), não deverá ser inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) para cada sinistro e eventuais franquias não poderão ser superiores a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) acumulados por ano, englobando tanto danos materiais quanto danos pessoais.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO XIV
FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA 34. - FISCALIZAÇÃO

- 34.1. Os poderes de fiscalização do cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA, serão exercidos diretamente pelo CONTRATANTE ou por AGENTE TÉCNICO, obedecido procedimento definido pela Comissão Técnica.
- 34.2. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a colocar à disposição do CONTRATANTE e do AGENTE TÉCNICO, a partir da transferência de controle do SISTEMA EXISTENTE, instalações adequadas ao funcionamento da fiscalização, nos termos constantes da PROPOSTA.
- 34.3. A CONCESSIONÁRIA facultará ao CONTRATANTE, ou a qualquer outra entidade por ela credenciada, o livre acesso a todo o SISTEMA RODOVIÁRIO, a todos os livros e documentos relativos à CONCESSIONÁRIA, bem como a livros, registros e documentos relacionados com as atividades abrangidas pela CONCESSÃO, incluindo estatísticas e registros administrativos, e prestará sobre esses, no prazo que lhe for estabelecido, todos os esclarecimentos que lhe forem formalmente solicitados.
- 34.3.1. As informações de que trata este item deverão estar disponíveis em bancos de dados com base informática e a CONCESSIONÁRIA facultará ao CONTRATANTE acesso irrestrito aos mesmos, em tempo real.
- 34.4. O CONTRATANTE, diretamente ou através de seus representantes credenciados, poderá realizar, na presença de representantes da CONCESSIONÁRIA, ou solicitar que essa execute às suas expensas, dentro de um programa que será estabelecido de comum acordo pelas PARTES, testes ou ensaios que permitam avaliar adequadamente as condições de funcionamento e as características dos equipamentos, sistemas e instalações.
- 34.5. As determinações que o CONTRATANTE ou o AGENTE TÉCNICO vierem a fazer, no âmbito de seus poderes de fiscalização, deverão ser imediatamente acatadas pela CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de apresentar o recurso cabível, nos termos deste CONTRATO.
- 34.6. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a apresentar, trimestralmente, ao CONTRATANTE o cronograma atualizado de suas atividades relacionadas com a execução dos serviços pertinentes às FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e às FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.
- 34.7. Eventuais desvios entre o andamento dos serviços e o cronograma em vigor deverão ser objeto de explicações detalhadas e, tratando-se de atrasos, de apresentação das medidas que estão sendo tomadas para superá-los.
- 34.8. A fiscalização da CONCESSÃO, abrangendo todas as atividades da CONCESSIONÁRIA, durante todo o prazo da CONCESSÃO, será executada pelo CONTRATANTE, ou por AGENTE TÉCNICO, e acompanhada, nos termos previstos no REGULAMENTO DA CONCESSÃO, por Comissão de Acompanhamento e Fiscalização, com caráter opinativo, composta por representantes, em igual número, do Poder Legislativo, do Poder Executivo e dos usuários.

CLÁUSULA 35. - NÃO ACATAMENTO DE DETERMINAÇÕES

- 35.1. Se a CONCESSIONÁRIA não acatar as determinações do CONTRATANTE ou do AGENTE TÉCNICO, dentro de seus poderes de fiscalização, esse terá o direito de tomar, diretamente ou através de terceiros, as providências necessárias para corrigir a situação, correndo por conta da CONCESSIONÁRIA todos os custos incorridos.
- 35.1.1. O CONTRATANTE poderá utilizar-se das garantias para cobertura dos custos incorridos por força da aplicação do disposto nesta Cláusula, sem prejuízo do direito da CONCESSIONÁRIA de apresentar o recurso cabível nos termos da legislação aplicável.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO XV
RESPONSABILIDADE PERANTE TERCEIROS

CLÁUSULA 36. - RESPONSABILIDADE GERAL

- 36.1. A CONCESSIONÁRIA responderá, nos termos da legislação aplicável, por quaisquer prejuízos causados a terceiros, por si ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela CONCESSÃO, não sendo assumida pelo CONTRATANTE qualquer espécie de responsabilidade dessa natureza.

CLÁUSULA 37. - CONTRATOS COM TERCEIROS

- 37.1. Sem prejuízo de suas responsabilidades, a CONCESSIONÁRIA deverá executar os serviços correspondentes às funções de conservação especial e de ampliação, obrigatoriamente, através de terceiros, por sua conta e risco.
- 37.2. A CONCESSIONÁRIA deverá, obrigatoriamente, informar a contratação de terceiros para a prestação de serviços relevantes para o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços objetos da CONCESSÃO, tais como elaboração dos projetos, manutenção, conservação e construção, ou a modificação dos contratos previstos na PROPOSTA.
- 37.2.1. O fato de o contrato ter sido de conhecimento do CONTRATANTE não poderá ser alegado pela CONCESSIONÁRIA para eximir-se do cumprimento, total ou parcial, de suas obrigações decorrentes do CONTRATO, ou justificar qualquer atraso ou modificação nos custos e investimentos constantes da PROPOSTA.
- 37.3. Os contratos de prestação de serviços entre a CONCESSIONÁRIA e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não estabelecendo nenhuma relação de qualquer natureza entre os terceiros e o CONTRATANTE.

CAPÍTULO XVI
EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA 38. - CASOS DE EXTINÇÃO

- 38.1. A CONCESSÃO extinguir-se-á por:
- a) advento do termo contratual;
 - b) encampação;
 - c) caducidade;
 - d) rescisão; e
 - e) falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.
- 38.2. Extinta a CONCESSÃO, haverá a assunção imediata dos serviços pelo CONTRATANTE, com a ocupação por este das instalações e a utilização de todos os bens da CONCESSÃO, os quais reverterão ao CONTRATANTE, nos termos previstos neste CONTRATO.

CLÁUSULA 39. - ADVENTO DO TERMO CONTRATUAL

- 39.1. A Concessão extingue-se quando se verificar o termo do prazo de sua duração, de conformidade com o disposto nos itens 7.1. e 7.2., terminando, por consequência, as relações contratuais entre as PARTES, com exceção daquelas expressamente previstas neste CONTRATO.
- 39.2. Verificando-se o advento do termo contratual, a CONCESSIONÁRIA será inteira e exclusivamente responsável pelo encerramento de quaisquer contratos de que seja parte, não assumindo o CONTRATANTE qualquer responsabilidade quanto aos mesmos.

CLÁUSULA 40. - ENCAMPAÇÃO

- 40.1. O CONTRATANTE, autorizado pelo PODER CONCEDENTE, poderá, a qualquer tempo, encampar a CONCESSÃO sempre que motivos de interesse público justifiquem, mediante notificação



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CONCESSIONÁRIA com a antecedência que o PODER CONCEDENTE determinar, que não poderá ser inferior a 90 (noventa) dias.

- 40.2. Em caso de encampação, a CONCESSIONÁRIA terá direito a uma indenização paga previamente, nos termos da legislação vigente, sobretudo no artigo 37 da Lei 8.987/95, combinado com os artigos 78, inciso XII e 79, § 2º da Lei 8.666/93.

CLÁUSULA 41. - CADUCIDADE

- 41.1. Poderá ser declarada a caducidade da CONCESSÃO quando houver, por parte da CONCESSIONÁRIA, a inexecução total ou parcial das suas obrigações contratuais, especialmente quando:
- I. os serviços estiverem sendo prestados de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade dos serviços, nos termos deste CONTRATO;
 - II. a CONCESSIONÁRIA descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à CONCESSÃO;
 - III. ocorrer desvio da CONCESSIONÁRIA de seu objeto social;
 - IV. houver alteração do controle social da CONCESSIONÁRIA ou oneração de suas ações, sem a prévia e expressa aprovação do CONTRATANTE;
 - V. a CONCESSIONÁRIA paralisar os serviços ou contribuir para tanto, ressalvados os casos de força maior;
 - VI. ocorrer a cobrança de pedágio de valores diferentes dos fixados nos termos deste CONTRATO;
 - VII. ocorrer reiterada oposição ao exercício da fiscalização, não acatamento das determinações do CONTRATANTE ou sistemática desobediência às normas de operação, e as demais penalidades previstas neste CONTRATO se mostrarem ineficazes;
 - VIII. a CONCESSIONÁRIA perder as condições econômico-financeiras, técnicas ou operacionais para manter um SERVIÇO ADEQUADO;
 - IX. a CONCESSIONÁRIA não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos prazos estabelecidos;
 - X. a CONCESSIONÁRIA não atender à intimação do CONTRATANTE para regularizar a prestação dos serviços;
 - XI. a CONCESSIONÁRIA for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação tributária, incluindo contribuições sociais;
 - XII. ocorrer o previsto na cláusula 32.4..
- 41.2. O CONTRATANTE, ocorrendo qualquer dos fatos acima relacionados, notificará a CONCESSIONÁRIA para corrigir falhas e transgressões apontadas, determinando os prazos respectivos.
- 41.3. Se a CONCESSIONÁRIA, no prazo que lhe for fixado pelo CONTRATANTE, não corrigir as falhas e transgressões apontadas, este instaurará o competente processo administrativo para configurar a inadimplência da CONCESSIONÁRIA.
- 41.4. Comprovada a inadimplência, no processo administrativo, o CONTRATANTE proporá ao PODER CONCEDENTE a declaração, por decreto, da caducidade da CONCESSÃO, independentemente de qualquer pagamento de prévia indenização, que tenha sido apurada no processo administrativo, já descontado o valor das multas e dos danos causados pela CONCESSIONÁRIA, pelos quais responderão as garantias estipuladas no item 32.1..
- 41.5. Declarada a caducidade não resultará para o PODER CONCEDENTE qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA 42. - RESCISÃO

- 42.1. Este CONTRATO poderá ser rescindido por iniciativa da CONCESSIONÁRIA, no caso de descumprimento pelo CONTRATANTE de suas obrigações, mediante ação judicial movida especialmente para esse fim.
- 42.1.1. Os serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA não poderão ser interrompidos ou paralisados até que a decisão judicial, decretando a rescisão do CONTRATO, transite em julgado.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO XVII
INTERVENÇÃO

CLÁUSULA 43. - INTERVENÇÃO

- 43.1. Em caso de descumprimento, pela CONCESSIONÁRIA, das obrigações decorrentes deste CONTRATO, que o CONTRATANTE entender, a seu exclusivo critério, não justifique a caducidade da CONCESSÃO, nos termos da Cláusula 41, este poderá propor ao PODER CONCEDENTE a decretação da intervenção para tomar a seu cargo a realização dos serviços pertinentes à CONCESSÃO.
- 43.2. Entre as situações que podem dar lugar à intervenção, incluem-se as seguintes:
- I. Cessação ou interrupção, total ou parcial, dos serviços correspondentes às FUNÇÕES OPERACIONAIS ou FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO;
 - II. Deficiências graves na organização da CONCESSIONÁRIA ou no normal desenvolvimento das atividades abrangidas pela CONCESSÃO;
 - III. Situações que ponham em risco a segurança de pessoas ou bens; e
 - IV. Atrasos na implantação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, que ponham em risco o cumprimento do prazo estabelecido para a sua entrada em operação e não sejam sanados de acordo com os procedimentos previstos neste CONTRATO.
- 43.3. Verificando-se qualquer situação que possa dar lugar à intervenção na CONCESSÃO, o CONTRATANTE deverá notificar a CONCESSIONÁRIA para, no prazo que lhe for fixado, sanar as irregularidades indicadas.
- 43.3.1. Decorrido o prazo fixado sem que a CONCESSIONÁRIA sane as irregularidades ou tome providências que, a critério do CONTRATANTE, demonstrem o efetivo propósito de saná-las, este proporá ao PODER CONCEDENTE a decretação da intervenção.
- 43.4. Decretada a intervenção, o CONTRATANTE, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurará procedimento administrativo, que deverá estar concluído no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades, assegurado à CONCESSIONÁRIA amplo direito de defesa.
- 43.5. Cessada a intervenção, se não for extinta a CONCESSÃO, os serviços voltarão à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.
- 43.6. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a disponibilizar o SISTEMA RODOVIÁRIO para o CONTRATANTE imediatamente após a decretação da intervenção.
- 43.6.1. As receitas realizadas durante o período da intervenção, especialmente as resultantes da cobrança do pedágio, serão utilizadas para cobertura dos encargos resultantes do desenvolvimento das atividades correspondentes aos SERVIÇOS DELEGADOS e de apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS, necessárias para restabelecer o normal funcionamento do SISTEMA RODOVIÁRIO, pagamento dos encargos com seguros e garantias, dos encargos decorrentes de financiamento e ressarcimento dos custos de administração.
- 43.6.2. O eventual saldo remanescente da exploração, finda a intervenção, será entregue à CONCESSIONÁRIA, a não ser que seja extinta a CONCESSÃO, situação em que se aplicarão as disposições específicas.
- 43.6.3. Se, eventualmente, as receitas não forem suficientes para cobrir as despesas pertinentes ao desenvolvimento da CONCESSÃO, o CONTRATANTE poderá recorrer às garantias estipuladas no item 32.1. para cobri-las integralmente.

CAPÍTULO XVIII
REVERSÃO DOS BENS

CLÁUSULA 44. - REVERSÃO DOS BENS

- 44.1. Extinta a CONCESSÃO, retornam ao CONTRATANTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, transferidos à CONCESSIONÁRIA, ou por ela implantados, no âmbito da CONCESSÃO.



DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 44.2. A reversão será gratuita e automática, com os bens em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção e livres de quaisquer ônus ou encargos.
- 44.3. Caso a reversão dos bens não ocorra nas condições estabelecidas nesta Cláusula, a CONCESSIONÁRIA indenizará o CONTRATANTE, devendo a indenização ser calculada nos termos da legislação aplicável.
- 44.4. A CONCESSIONÁRIA terá direito à indenização correspondente ao saldo não amortizado dos bens cuja aquisição, devidamente autorizada pelo CONTRATANTE, tenha ocorrido nos últimos 5 (cinco) anos do prazo da CONCESSÃO, desde que realizada para garantir a continuidade e a atualidade dos serviços abrangidos pela CONCESSÃO.
- 44.5. Extinta a CONCESSÃO, o CONTRATANTE procederá a uma vistoria dos bens a serem revertidos, da qual participará um representante da CONCESSIONÁRIA, destinada a verificar o estado de conservação e manutenção dos bens, lavrando-se, no prazo de 15 (quinze) dias, o TERMO PROVISÓRIO DE DEVOLUÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO.
- 44.5.1. O TERMO DEFINITIVO DE DEVOLUÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO deverá ser assinado no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a lavratura do TERMO PROVISÓRIO DE DEVOLUÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO, desde que atendidas as condições para tanto estabelecidas.
- 44.6. Após a extinção da CONCESSÃO, não poderá ser feito qualquer pagamento aos acionistas da CONCESSIONÁRIA, a dissolução ou a partilha do patrimônio da CONCESSIONÁRIA, antes que o CONTRATANTE, através do TERMO DEFINITIVO DE DEVOLUÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO, ateste que os bens revertidos encontram-se na situação prevista no item 44.2., ou sem que esteja cabalmente assegurado o pagamento das importâncias devidas ao CONTRATANTE, a título de indenização ou a qualquer outro título.

CAPÍTULO XIX SANÇÕES E PENALIDADES

CLÁUSULA 45. - MULTAS MORATÓRIAS

- 45.1. Os atrasos no cumprimento de prazos, de cronogramas de execução física dos serviços objetos da CONCESSÃO, em qualquer de suas fases, bem como de cronogramas físicos que forem ajustados no decorrer deste CONTRATO, inclusive o relacionado com o refazimento de serviços deficientemente executados, ou a demora no cumprimento de diretrizes, normas, especificações, regulamentos, índices e parâmetros fixados pelo CONTRATANTE para a execução dos serviços, importarão na aplicação das multas moratórias especificadas no ANEXO XV.
- 45.1.1. A aplicação da multa prevista nesta Cláusula não impede seja decretada a intervenção ou declarada a caducidade da CONCESSÃO ou, ainda, que sejam aplicadas outras sanções previstas neste CONTRATO ou na legislação pertinente.
- 45.1.2. As multas serão aplicadas através de processo administrativo, iniciado a partir da intimação, emitida pela Fiscalização à CONCESSIONÁRIA, garantida a sua defesa prévia no prazo de 5 (cinco) dias úteis.
- 45.1.3. Os valores das multas constantes do ANEXO XV serão reajustados pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio.
- 45.1.4. Não serão imputáveis à CONCESSIONÁRIA os atrasos nos cronogramas de execução física, referidos no item 45.1., quando houver descumprimento do programa de trabalho previsto no sub-item 17.1.1., decorrente de atrasos na declaração de utilidade pública pelo PODER CONCEDENTE, na imissão provisória de posse pelo Poder Judiciário ou causados por questionamentos ambientais em relação às obras, salvo se decorrente de ação ou omissão de comprovada responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.
- 45.1.5. A CONCESSIONÁRIA não estará sujeita a multa, relativa aos serviços correspondentes às FUNÇÕES OPERACIONAIS, desde que tenham sido implantados os esquemas operacionais extraordinários, inclusive as operações especiais, mencionadas na alínea "f" do inciso I, artigo 5º do REGULAMENTO DE CONCESSÃO, desde que tenham sido aprovados pelo CONTRATANTE e implantados e executados com eficiência.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 46. - PENALIDADES POR INEXECUÇÃO

46.1. Pela inexecução parcial ou total das obrigações estabelecidas no CONTRATO, o CONTRATANTE poderá, garantida a prévia defesa:

I. aplicar à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções:

- a) advertência;
- b) multa de até 10% (dez por cento) do valor da receita de pedágio, calculado com base na média dos últimos 6 (seis) meses, multiplicado pelo número de meses remanescentes da CONCESSÃO, para o caso de inexecução total; e
- c) multa de até 10% (dez por cento) do valor da receita de pedágio, calculado com base na média dos últimos 6 (seis) meses, multiplicado pelo número de meses que a CONCESSIONÁRIA estiver inadimplente, para o caso de inexecução parcial, ou a multa prevista no ANEXO XV, para os casos ali especificados.

II. declarar a caducidade da CONCESSÃO.

46.1.1. A caducidade da CONCESSÃO poderá ser declarada sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no inciso I do item anterior.

46.1.2. As multas previstas nas alínea "b" e "c" do inciso I do item anterior, respeitados os limites estabelecidos, serão aplicadas pelo CONTRATANTE segundo a gravidade da infração cometida.

46.1.3. Para efeito do disposto no sub-item anterior deverá ser obedecido ato do Superintendente do CONTRATANTE, a ser baixado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias da Transferência de Controle, com graduação dos tipos de infração, segundo a sua gravidade, fixando os respectivos valores de multa, podendo ser delegada sua aplicação ao AGENTE TÉCNICO.

46.2. O processo da aplicação das penalidades de advertência e multa tem início com a lavratura do auto respectivo pela Fiscalização.

46.2.1. Lavrado o auto, a CONCESSIONÁRIA será intimada no prazo de 10 (dez) dias úteis e terá um prazo de 5 (cinco) dias úteis para recurso, com efeito suspensivo.

46.2.2. A CONCESSIONÁRIA terá prazo de 15 (quinze) dias para o pagamento da multa, a partir da decisão final no âmbito da Secretaria dos Transportes.

46.2.3. A multa deverá ser paga na Divisão de Finanças do CONTRATANTE, situada à Av. do Estado, 777, 3º andar, sala 311, São Paulo, Capital.

46.2.4. Recebida a defesa, os autos serão encaminhados pela Fiscalização ao Superintendente da CONTRATANTE, devidamente instruídos, para decisão.

46.2.5. Da decisão que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da intimação, para a autoridade competente.

46.2.5.1. No caso de fiança bancária ou seguro-garantia o CONTRATANTE manterá o promitente informado sobre as penalidades eventualmente aplicadas à CONCESSIONÁRIA.

46.2.5.2. O CONTRATANTE manterá as INSTITUIÇÕES FINANCIADORAS informadas sobre as penalidades eventualmente aplicadas à CONCESSIONÁRIA.

46.3. Os valores das multas serão reajustados pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio, até a data do efetivo pagamento.

46.4. Caso a CONCESSIONÁRIA não proceda ao pagamento da multa imposta, no prazo estabelecido, após a decisão final, o CONTRATANTE utilizará as garantias prestadas nos termos deste CONTRATO.

46.5. A aplicação das penalidades previstas neste CONTRATO e o seu cumprimento não prejudicam, de nenhum modo, a aplicação de outras sanções previstas na legislação.

46.6. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas se reverterão ao CONTRATANTE.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO XX
PREÇO DA DELEGAÇÃO

CLÁUSULA 47. - PREÇO DA DELEGAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO

- 47.1. A CONCESSIONÁRIA pagará ao CONTRATANTE pela delegação dos serviços públicos de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO o preço seguinte:
- I. Valor correspondente a 3% (três por cento) da receita bruta efetivamente obtida pela CONCESSIONÁRIA no mês anterior ao do pagamento, excetuada a receita financeira, durante todo o prazo da CONCESSÃO; e
 - II. O valor fixo de R\$ 87.000.000,00 (oitenta e sete milhões de reais), a ser pago da seguinte forma:
 - a) 12 (doze) parcelas mensais, iguais e consecutivas, cada uma correspondendo a 0,923334% (novecentos e vinte e três mil, trezentos e trinta e quatro milionésimos por cento) do valor estipulado neste item, vencendo a primeira no último dia útil do mês da assinatura deste CONTRATO;
 - b) 228 (duzentos e vinte e oito) parcelas mensais, iguais e consecutivas, cada uma correspondendo a 0,39% (trinta e nove centésimos por cento) do valor estipulado neste item, vencendo a primeira no último dia útil do 13º (décimo terceiro) mês após a assinatura deste CONTRATO.
- 47.1.1. Os valores previstos no inciso I serão devidos desde o primeiro mês da CONCESSÃO e serão sempre pagos até o último dia útil do mês subsequente.
- 47.1.2. As parcelas previstas no inciso II serão reajustadas pela mesma fórmula e nas mesmas datas em que o reajustamento for efetivamente aplicado à Tarifa de Pedágio e o seu pagamento é objeto da garantia prestada nos termos do ANEXO XIII.
- 47.1.3. A CONCESSIONÁRIA poderá efetuar os pagamentos previstos no inciso II, alínea "b" desse item utilizando títulos de emissão da Companhia Paulista de Administração de Ativos - CPA, até o limite de 30% (trinta por cento) de cada parcela.
- 47.1.4. Aos pagamentos referidos nos incisos I e II desta cláusula (47.1.) aplica-se o disposto no item 4.3. do Anexo XVII.

CAPÍTULO XXI
DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

CLÁUSULA 48. - DIREITOS E OBRIGAÇÕES

- 48.1. Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável, são direitos e obrigações dos usuários do SISTEMA RODOVIÁRIO:
- I. receber SERVIÇO ADEQUADO, como contrapartida do pagamento de pedágio, ressalvadas as isenções aplicáveis;
 - II. receber do CONTRATANTE e da CONCESSIONÁRIA informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos e para o uso correto do SISTEMA RODOVIÁRIO;
 - III. dar conhecimento ao CONTRATANTE e à CONCESSIONÁRIA de irregularidades de que tenham tomado conhecimento, referentes à execução dos SERVIÇOS DELEGADOS, SERVIÇOS COMPLEMENTARES e de apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS;
 - IV. contribuir para que o SISTEMA RODOVIÁRIO permaneça em boas condições;
 - V. cumprir as normas do Código Nacional de Trânsito, dos regulamentos de trânsito do CONTRATANTE e contribuir para a segurança de pessoas e de veículos.
- 48.2. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a manter, durante todo o prazo da CONCESSÃO, em sua estrutura organizacional, no mínimo no nível imediatamente abaixo dos órgãos de sua Administração, uma área para cuidar exclusivamente das relações com os usuários do SISTEMA RODOVIÁRIO, chefiada por uma pessoa que reúna as condições necessárias para exercer as atividades normalmente desempenhadas por um ouvidor (ombudsman).



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CAPÍTULO XXII
OBRIGAÇÕES DAS PARTES

CLÁUSULA 49. - OBRIGAÇÕES DO CONTRATANTE

- 49.1. O CONTRATANTE, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a:
- I. assinar o Termo de Entrega do SISTEMA EXISTENTE, no ato de Transferência de Controle e os Termos Provisório e Definitivo de Devolução do SISTEMA RODOVIÁRIO;
 - II. responsabilizar-se, exclusiva e diretamente, por todos os pagamentos e indenizações e eventuais medidas judiciais, decorrentes de atos ou fatos anteriores à Transferência de Controle;
 - III. aprovar, desde que autorizado pelo PODER CONCEDENTE, as solicitações da CONCESSIONÁRIA quanto à construção, reformulação ou remoção de acessos ao SISTEMA RODOVIÁRIO;
 - IV. dar apoio aos necessários entendimentos com as Prefeituras Municipais, quanto à construção, reformulação ou remoção de acessos;
 - V. dar apoio aos necessários entendimentos, junto a outras Concessionárias de Serviço Público, sempre que a execução dos serviços de responsabilidade destas, dentro da faixa de domínio, interfiram nas atividades da CONCESSÃO;
 - VI. dar apoio aos necessários entendimentos com os órgãos competentes, nas questões relacionadas com a proteção ambiental;
 - VII. analisar e aprovar, se for o caso, os projetos dos serviços a serem implantados ou modificados, bem como os respectivos pareceres e relatórios emitidos por empresas independentes;
 - VIII. fiscalizar, diretamente ou através do AGENTE TÉCNICO, a execução dos SERVIÇOS DELEGADOS, dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES e do apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS, incluindo o recebimento e a apuração de queixas dos usuários;
 - IX. submeter à aprovação do SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES o reajustamento de Tarifas de Pedágio e dos preços dos serviços cobrados dos usuários, de acordo com os critérios estabelecidos neste CONTRATO, na forma da cláusula 28.;
 - X. realizar auditorias anuais e obrigatórias nas contas e registros da CONCESSIONÁRIA, por si ou por terceiros.

CLÁUSULA 50. - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

- 50.1. A CONCESSIONÁRIA, sem prejuízo de outras obrigações estabelecidas neste CONTRATO ou na legislação aplicável, obriga-se, de modo geral, a:
- I. prestar SERVIÇO ADEQUADO;
 - II. executar os SERVIÇOS DELEGADOS;
 - III. apoiar a execução dos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS;
 - IV. não transferir, sob qualquer forma, os direitos de exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, sem a prévia e expressa autorização do CONTRATANTE;
 - V. assegurar livre acesso, em qualquer época, das pessoas encarregadas, pelo CONTRATANTE ou pelo AGENTE TÉCNICO, da Fiscalização, às suas instalações e aos locais onde estejam sendo desenvolvidas atividades relacionadas com o objeto da CONCESSÃO;
 - VI. prestar todas as informações que lhe sejam solicitadas pelo CONTRATANTE, nos prazos e periodicidade por este determinados;
 - VII. obter as licenças e tomar todas as providências relacionadas com a proteção ambiental, ressalvado o disposto no item 18.1.1 do Edital;
 - VIII. zelar pela integridade dos bens que integram a CONCESSÃO e pelas áreas remanescentes, tomando todas as providências necessárias, incluindo as que se referem à faixa de domínio e seus acessos;
 - IX. dar ciência, a todas as empresas contratadas para a prestação de serviços relacionados com o objeto da CONCESSÃO, das disposições deste CONTRATO, das normas aplicáveis ao desenvolvimento das atividades para as quais foram contratadas, e das disposições referentes aos direitos dos usuários, ao pessoal contratado e à proteção ambiental;
 - X. publicar as demonstrações financeiras anuais;
 - XI. dar apoio ao regular funcionamento da Comissão de Acompanhamento e Fiscalização;
 - XII. reparar todos e quaisquer danos causados em vias de comunicação, tubulações de água, esgotos, redes de eletricidade, gás, telecomunicações e respectivos equipamentos, e em quaisquer bens de terceiros, em decorrência da execução dos serviços de sua responsabilidade.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- XIII. promover as ampliações necessárias para a manutenção dos níveis de serviço de tráfego definidos no Edital e seus Anexos.

CLÁUSULA 51. - FORÇA MAIOR

- 51.1. ✓ Consideram-se casos de força maior, com as consequências estabelecidas neste CONTRATO, os eventos imprevisíveis e irresistíveis, alheios às PARTES, e que tenham um impacto direto sobre o desenvolvimento das atividades da CONCESSÃO.
- 51.2. ✓ Sem prejuízo do disposto no item seguinte, a ocorrência de um caso de força maior terá por efeito exonerar as PARTES de responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações decorrentes do CONTRATO, afetadas pela ocorrência de um caso de força maior, na estrita medida em que o cumprimento, pontual e tempestivo, da obrigação tenha sido impedido em virtude de ocorrência desta natureza.
- 51.2.1. ✓ Um evento não será considerado, para os efeitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, caso de força maior se, ao tempo de sua ocorrência, corresponder a um risco segurável, no Brasil ou no exterior, até o limite dos valores de apólices comercialmente aceitáveis independentemente de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado.
- 51.2.1.1. O previsto no item 51.2.1. não será aplicado nos trechos da Serra do Mar:
- a) desde que, a critério da Comissão Técnica, a CONCESSIONÁRIA tenha tomado todas as ações preventivas e corretivas, a tempo, para evitar ou corrigir as consequências do evento; e
 - b) respeitados os limites estabelecidos para os seguros e garantias estabelecidos no CONTRATO.
- ✓ 51.3. A PARTE que tiver o cumprimento de suas obrigações afetado por casos de força maior deverá comunicar imediatamente à outra PARTE a ocorrência de qualquer evento por ela considerado como caso de força maior, nos termos desta Cláusula.
- ✓ 51.4. Na ocorrência de um caso de força maior, cujas consequências não sejam cobertas por seguro, as PARTES acordarão se haverá lugar à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO ou à extinção da CONCESSÃO, podendo recorrer-se, se não houver acordo, ao procedimento de conciliação.
- ✓ 51.4.1. Verificando-se a extinção da CONCESSÃO, nos termos do disposto neste item, aplicar-se-ão, no que couber, as regras e procedimentos válidos para a extinção da CONCESSÃO por advento do termo contratual.

**CAPÍTULO XXIII
SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS**

CLÁUSULA 52. - DIVERGÊNCIAS TÉCNICAS

- 52.1. Para a solução de eventuais divergências de natureza técnica, será constituída, nos 30 (trinta) dias seguintes à assinatura do CONTRATO, por ato do SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES, uma Comissão Técnica, composta por 3 (três) membros efetivos e 3 (três) membros suplentes, que substituirão os membros efetivos em suas ausências ou impedimentos.
- 52.1.1. A Comissão Técnica será competente para definir o procedimento para fiscalização e emitir pareceres fundamentados sobre as questões que lhe forem submetidas pelo CONTRATANTE ou pela CONCESSIONÁRIA, relativamente a divergências que venham a surgir quanto aos aspectos técnicos dos serviços correspondentes a FUNÇÕES OPERACIONAIS, a FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e a FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.
- 52.1.2. Os membros da Comissão Técnica serão designados da seguinte forma:
- I. Um membro efetivo, e o respectivo suplente, pelo CONTRATANTE;
 - II. Um membro efetivo, e o respectivo suplente, pela CONCESSIONÁRIA;
 - III. Um membro efetivo, que será o Presidente da Comissão, e o respectivo suplente, pelo SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES.
- 52.1.2.1. O membro efetivo e o respectivo suplente, designados pelo SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES, deverão ser profissionais independentes, de conceito reconhecido.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 52.1.3. O procedimento para solução de divergências iniciar-se-á mediante a comunicação, pela PARTE que solicitar o pronunciamento da Comissão Técnica, à outra PARTE, de sua solicitação fornecendo cópia de todos os elementos apresentados.
- 52.1.4. No prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento da comunicação referida no item anterior, a PARTE reclamada apresentará as suas alegações relativamente à questão formulada, encaminhando à outra PARTE cópia de todos os elementos apresentados.
- 52.1.5. O parecer da Comissão Técnica será emitido em um prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento, pela Comissão, das alegações apresentadas pela PARTE reclamada, se outro prazo não for estabelecido pelas PARTES, de comum acordo, e aceito pela Comissão Técnica.
- 52.1.6. Os pareceres da Comissão Técnica serão considerados aprovados se contarem com o voto favorável de, pelo menos, 2 (dois) de seus membros.
- 52.1.7. As despesas com o funcionamento da Comissão Técnica e os honorários de seu Presidente, e do respectivo suplente, serão rateados entre as PARTES.
- 52.1.8. A submissão de qualquer questão à Comissão Técnica não exonera a CONCESSIONÁRIA de dar integral cumprimento às suas obrigações contratuais e às determinações do CONTRATANTE, incluindo as emitidas após a apresentação da questão, nem permite qualquer interrupção no desenvolvimento das atividades relacionadas com a CONCESSÃO.
- 52.1.9. Se qualquer das PARTES não aceitar o parecer aprovado pela Comissão Técnica, poderá, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento da comunicação respectiva, solicitar à outra que a questão seja submetida à Comissão de Conciliação.

CLÁUSULA 53. - DIVERGÊNCIAS CONTRATUAIS

- 53.1. Além das questões submetidas à Comissão Técnica, cujo parecer não seja aceito por qualquer das PARTES, estas poderão pôr-se de acordo para dirimir outras eventuais divergências que possam surgir, sobre a aplicação ou interpretação das disposições do CONTRATO, através da Comissão de Conciliação.
- 53.2. A Comissão de Conciliação será composta por 3 (três) membros, cabendo a cada uma das PARTES a indicação de um membro, sendo o terceiro escolhido de comum acordo pelos outros dois membros designados pelas PARTES, devendo a escolha recair sobre profissional de comprovada experiência em Direito Administrativo.
- 53.2.1. Será considerada constituída a Comissão de Conciliação na data em que o terceiro membro aceitar a escolha e comunicar essa aceitação às PARTES.
- 53.2.2. A Comissão de Conciliação poderá ser assistida por técnicos que considere conveniente convocar.
- 53.3. A Comissão de Conciliação decidirá segundo o direito constituído e se pronunciará no prazo máximo de 6 (seis) meses.

**CAPÍTULO XXIV
DISPOSIÇÕES DIVERSAS**

CLÁUSULA 54. - COMUNICAÇÕES

- 54.1. As comunicações entre as PARTES serão efetuadas por escrito e remetidas:
- a) em mãos, desde que comprovadas por protocolo;
 - b) por fax, desde que comprovada a recepção;
 - c) por correio registrado, com aviso de recebimento.
- 54.2. Consideram-se, para os efeitos de remessa das comunicações, na forma desta Cláusula, os seguintes endereços e números de fax:
- a) CONTRATANTE: Av. do Estado, 777, CEP- 01107.000, Fax-011-2273576
 - b) CONTRATADA: PRIMAV Construções e Comércio Ltda.: Rua Teófilo Ottoni, 63 - 3º and., Rio de Janeiro.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

- 54.3. Qualquer das PARTES poderá modificar o seu endereço e número de fax, mediante simples comunicação à outra PARTE.

CLÁUSULA 55. - CONTAGEM DE PRAZOS

- ✓ 55.1. Os prazos estabelecidos em dias, neste CONTRATO, contar-se-ão em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.

✓ **CLÁUSULA 56. - EXERCÍCIO DE DIREITOS**

- 56.1. O não exercício, ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista a qualquer das PARTES por este CONTRATO, não importa na renúncia a este direito, nem impede o seu exercício posterior, nem constitui novação da respectiva obrigação.

✓ **CLÁUSULA 57. - INVALIDADE PARCIAL**

- 57.1. Se qualquer das disposições deste CONTRATO for declarada nula ou inválida, essa declaração não afetará a validade das demais disposições contratuais, que se manterão em pleno vigor.

CLÁUSULA 58. - DA ALTERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA


- 58.1. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a assinatura deste CONTRATO, a CONTRATADA deverá alterar seus estatutos ou contrato social, ou poderá criar subsidiária integral, para assumir a forma de sociedade anônima mantendo o mesmo controle acionário pré-existente.
- 58.2. Na hipótese do não cumprimento da obrigação referida no item 58.1., no prazo ali previsto, o contrato será rescindido e a CONCESSIONÁRIA sujeita à multa correspondente a 1% (um por cento) do valor estimado da contratação.

CLÁUSULA 59. - FORO

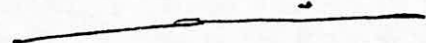
- ✓ 59.1. É competente para dirimir as questões relativas a este CONTRATO o foro da Capital do Estado de São Paulo.

E, por estarem assim ajustados, assinam o presente CONTRATO, em 3 (três) vias:

PELO Departamento de Estradas de Rodagem – DER/SP


Eng.º Sergio Augusto de Arruda Camargo
SUPERINTENDENTE DO DER

PELA PRIMAV Construções e Comércio Ltda.


Marcelino Rafart de Seras
Procurador

TESTEMUNHAS



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 1.ª - DEFINIÇÕES	1
CLÁUSULA 2.ª - ANEXOS	2
CLÁUSULA 3.ª - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	3
CLÁUSULA 4.ª - INTERPRETAÇÃO	3
CLÁUSULA 5.ª - OBJETO DA CONCESSÃO	3
CLÁUSULA 6.ª - ESPÉCIE DA CONCESSÃO	4
CLÁUSULA 7.ª - PRAZO DA CONCESSÃO	4
CLÁUSULA 8.ª - BENS INTEGRANTES DA CONCESSÃO	4
CLÁUSULA 9.ª - BENS DE DOMÍNIO PÚBLICO	4
CLÁUSULA 10.ª - ESTATUTOS SOCIAIS	4
CLÁUSULA 11.ª - ESTRUTURA ACIONÁRIA	5
CLÁUSULA 12.ª - CAPITAL SOCIAL	5
CLÁUSULA 13.ª - PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES	5
CLÁUSULA 14.ª - LICENÇAS E REGIME FISCAL	6
CLÁUSULA 15.ª - OBTENÇÃO DO FINANCIAMENTO	6
CLÁUSULA 16.ª - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	7
CLÁUSULA 17.ª - DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA	7
CLÁUSULA 18.ª - ELABORAÇÃO DOS PROJETOS	8
CLÁUSULA 19.ª - AMPLIAÇÃO PRINCIPAL	8
CLÁUSULA 20.ª - OUTROS SERVIÇOS	8
CLÁUSULA 21.ª - QUALIDADE DA CONSTRUÇÃO	9
CLÁUSULA 22.ª - SERVIÇOS DE AMPLIAÇÃO A CARGO DO PODER CONCEDENTE	9
CLÁUSULA 23.ª - TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE	9



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CLÁUSULA 24. - AMPLIAÇÃO PRINCIPAL	10
CLÁUSULA 25. - RISCOS DA CONCESSÃO	10
CLÁUSULA 26. - EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO	11
CLÁUSULA 27. - COBRANÇA DE PEDÁGIO	11
CLÁUSULA 28. - REAJUSTAMENTO DA TARIFA DE PEDÁGIO	11
CLÁUSULA 29. - FORMA DE PAGAMENTO DO PEDÁGIO	12
CLÁUSULA 30. - ISENÇÕES DE PAGAMENTO	12
CLÁUSULA 31. - FONTES ACESSÓRIAS DE RECEITA	12
CLÁUSULA 32. - GARANTIAS	13
CLÁUSULA 33. - SEGUROS	14
CLÁUSULA 34. - FISCALIZAÇÃO	16
CLÁUSULA 35. - NÃO ACATAMENTO DE DETERMINAÇÕES	16
CLÁUSULA 36. - RESPONSABILIDADE GERAL	17
CLÁUSULA 37. - CONTRATOS COM TERCEIROS	17
CLÁUSULA 38. - CASOS DE EXTINÇÃO	17
CLÁUSULA 39. - ADVENTO DO TERMO CONTRATUAL	17
CLÁUSULA 40. - ENCAMPAÇÃO	17
CLÁUSULA 41. - CADUCIDADE	18
CLÁUSULA 42. - RESCISÃO	18
CLÁUSULA 43. - INTERVENÇÃO	19
CLÁUSULA 44. - REVERSÃO DOS BENS	19
CLÁUSULA 45. - MULTAS MORATÓRIAS	20
CLÁUSULA 46. - PENALIDADES POR INEXECUÇÃO	21



CLÁUSULA 47. - PREÇO DA DELEGAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO.....	22
CLÁUSULA 48. - DIREITOS E OBRIGAÇÕES	22
CLÁUSULA 49. - OBRIGAÇÕES DO CONTRATANTE	23
CLÁUSULA 50. - OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	23
CLÁUSULA 51. - FORÇA MAIOR.....	24
CLÁUSULA 52. - DIVERGÊNCIAS TÉCNICAS	24
CLÁUSULA 53. - DIVERGÊNCIAS CONTRATUAIS.....	25
CLÁUSULA 54. - COMUNICAÇÕES	25
CLÁUSULA 55. - CONTAGEM DE PRAZOS.....	26
CLÁUSULA 56. - EXERCÍCIO DE DIREITOS.....	26
CLÁUSULA 57. - INVALIDADE PARCIAL.....	26
CLÁUSULA 58. - DA ALTERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	26
CLÁUSULA 59. - FORO	26



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO DE CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI

EDITAL DE LICITAÇÃO DER Nº 15/CIC/97

ANEXO XVII - Cupons de Pedágio

1. DA ARRECADAÇÃO DE CUPONS DE PEDÁGIO
 - 1.1. A CONCESSIONÁRIA deverá inutilizar todos os cupons de pedágio no ato do recebimento na cabina de pedágio, registrando a data de arrecadação de cada cupom, o número da cabina, praça de pedágio e nome da concessionária, de acordo com o modelo a ser divulgado pelo DER.
 - 1.1.1. A CONCESSIONÁRIA que não cumprir o estabelecido neste item ficará sujeita à multa equivalente a 1.000 (mil) tarifas básicas de pedágio a cada constatação, correspondendo, nesta data a R\$4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).
 - 1.1.2. Para infração cometida no período de 1 a 30 de junho a multa referida no item anterior será de 10.000 (dez) mil tarifas básicas de pedágio a cada constatação, nesta data correspondente a R\$42.000,00 (quarenta e dois mil reais).
2. DA ENTREGA E VERIFICAÇÃO DE CUPONS DE PEDÁGIO
 - 2.1. A CONCESSIONÁRIA deverá entregar cupons arrecadados no período de 1 a 15 de cada mês e no período de 16 até o último dia do mês no primeiro dia útil subsequente a cada período.
 - 2.1.1. Os cupons deverão ser entregues na respectiva entidade emissora (DER ou DERSA).
 - 2.2. Os cupons deverão ser entregues separados por categoria e em lotes de 100 (cem) unidades, acompanhados de resumo da quantidade, valor unitário, sub-total por categoria e total geral de todos os cupons entregues, em duas vias, de acordo com modelo a ser divulgado pelo DER, em tantos envelopes lacrados quantos necessários.
 - 2.2.1. O DER ou a DERSA deverão acusar o recebimento do lote de cupons em uma das vias do resumo, registrando a data e horário programado para a conferência dos cupons, que deverá ocorrer no máximo 4 (quatro) dias úteis após o recebimento.
 - 2.3. Na data e horário programados a CONCESSIONÁRIA deverá fazer comparecer representante autorizado que acompanhará a conferência dos cupons, sendo que, o não comparecimento na data e horário programado, implicará reconhecimento da CONCESSIONÁRIA dos valores declarados pelo DER ou DERSA.
 - 2.3.1. Será admitido um mesmo representante para mais de uma CONCESSIONÁRIA.
 - 2.4. O DER ou a DERSA emitirão recibo especificando a quantidade de cupons por categoria, valor unitário, subtotal por categoria e total geral dos cupons conferidos, registrando a respectiva data da entrega.
 - 2.4.1. A tarifa a ser considerada será a da data de arrecadação do cupom.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

3. DO PAGAMENTO

- 3.1. A CONCESSIONÁRIA emitirá Nota de Débito contra o DER, acompanhada de cópia do recibo emitido conforme item 2.4..
- 3.1.1. O DER encaminhará à DERSA cópia das Notas de Débito referentes aos cupons por ela emitidos na mesma data de seu recebimento.
- 3.2. O DER liquidará a Nota de Débito no 10º (décimo) dia após a data de entrega dos cupons, através de depósito em conta corrente da CONCESSIONÁRIA, na NOSSA CAIXA NOSSO BANCO, agência DER, comunicando o fato através de fax.

4. DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- 4.1. O DER e a DERSA informarão à CONCESSIONÁRIA nome, telefone, fax, local e endereço dos responsáveis pelo recebimento, pela conferência e emissão de recibos.
- 4.2. A CONCESSIONÁRIA informará ao DER o número da conta corrente onde deverá ser efetuado o depósito referido no item 3.2. e o nome, telefone, fax e endereço de seu representante.
- 4.3. A CONCESSIONÁRIA poderá utilizar as Notas de Débito vencidas, referidas no item 3.1., para pagamentos ao DER previstos nos contratos de concessão.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO DE ENTREGA

LOTE 22 - SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI

EDITAL DE LICITAÇÃO DER Nº15/CIC/97

Em cumprimento ao disposto no item 28.2. do Edital epigrafado, o CONTRATANTE, representado pelo Superintendente Eng. Sergio Augusto de Arruda Camargo e, de outro, a CONCESSIONÁRIA, representada pelo Diretor Presidente, Sr. Irineu Berardi Meireles, e Diretor Administrativo, Sr. Hamilton Amadeo, após a vistoria conjunta do SISTEMA EXISTENTE, realizada pelas PARTES, consoante TERMO DE VISTORIA anexo, que integra o presente, efetivam neste ato a TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE do SISTEMA EXISTENTE, constituído pelo atual conjunto de pistas de rolamento do SISTEMA RODOVIÁRIO, suas respectivas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos nela contidos, compreendendo os seguintes trechos de rodovia:

- I — SP-150 (Rodovia Anchieta), entre Km 9+700m e Km 65+600m;
- II — SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), entre Km 11+460m e Km 70;
- III — SP-41 (Interligação Planalto), entre Km 0 e Km 8;
- IV — SP-59 (Interligação Baixada), entre Km 0 e Km 1+800m;
- V — SP-248/55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 0 e Km 8+400m;
- VI — SP-55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 248+50m e Km 270+600; e
- VII — SP-55 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), entre Km 270+600m e Km 292+200m.

São Paulo, 27 de maio de 1998

PELO Departamento de Estradas de Rodagem – DER/SP

Sergio Augusto de Arruda Camargo

PELA Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A

Diretor Presidente – Irineu Berardi Meireles

Diretor Administrativo – Hamilton Amadeo



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO ADITIVO E MODIFICATIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

LOTE 22 - SISTEMA RODOVIÁRIO ANCHIETA/IMIGRANTES - SAI

CONTRATO nº 007/CR/98

PARTES : DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM, denominado CONTRATANTE, neste ato representado por seu Superintendente, Sergio Augusto de Arruda Camargo; PRIMAV CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO LTDA, denominada CONTRATADA, neste ato representada por Marcelino Rafart de Seras, R.G. 373.267-PR; e CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DOS IMIGRANTES S/A, CGC nº 02509491/0001/26, com sede na Rua dos Buritis, nº 128, 4º andar, Jabaquara, CEP 04321-000, denominada CONCESSIONÁRIA, representada por Irineu Berardi Meireles, R.G. 4.194.000 e Hamilton Amadeo, R.G. 9.497.760.

OBJETO

Constitui objeto do contrato a exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário Anchieta - Imigrantes- SAI.

ADIÇÕES E MODIFICAÇÕES

Pelo presente termo, a CONTRATADA transfere à CONCESSIONÁRIA todos os direitos e obrigações relativos ao objeto contratual, nos termos do item 17.1.2. do instrumento editalício, permanecendo a CONTRATADA solidariamente responsável por todos os direitos e obrigações decorrentes do contrato de concessão nº 007/CR/98.

Permanecem em vigor todas as demais cláusulas e condições contratuais.

E, por estarem assim ajustados, assinam o presente em 3 (três) vias.

DER, 27 de maio de 1998

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Sergio Augusto de Arruda Camargo

CONTRATADA
Marcelino Rafart de Seras

CONCESSIONÁRIA
Irineu Berardi Meireles - Hamilton Amadeo

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO ADITIVO E MODIFICATIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

LOTE 22 - SISTEMA RODOVIÁRIO ANCHIETA/IMIGRANTES - SAI

CONTRATO nº 007/CR/98

PARTES : DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM, denominado CONTRATANTE, neste ato representado por seu Superintendente, Sergio Augusto de Arruda Camargo; PRIMAV CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO LTDA, denominada CONTRATADA, neste ato representada por Marcelino Rafart de Seras, R.G. 373.267-PR; e CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DOS IMIGRANTES S/A, CGC nº 02509491/0001/26, com sede na Rua dos Buritis, nº 128, 4º andar, Jabaquara, CEP 04321-000, denominada CONCESSIONÁRIA, representada por Irineu Berardi Meireles, R.G. 4.194.000 e Hamilton Amadeo, R.G. 9.497.760.

OBJETO

Constitui objeto do contrato a exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário Anchieta - Imigrantes- SAI.

ADIÇÕES E MODIFICAÇÕES

Pelo presente termo, a CONTRATADA transfere à CONCESSIONÁRIA todos os direitos e obrigações relativos ao objeto contratual, nos termos do item 17.1.2. do instrumento editalício, permanecendo a CONTRATADA solidariamente responsável por todos os direitos e obrigações decorrentes do contrato de concessão nº 007/CR/98.

Permanecem em vigor todas as demais cláusulas e condições contratuais.

E, por estarem assim ajustados, assinam o presente em 3 (três) vias.

DER, 27 de maio de 1998

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Sergio Augusto de Arruda Camargo

CONTRATADA
Marcelino Rafart de Seras

CONCESSIONÁRIA
Irineu Berardi Meireles - Hamilton Amadeo

TESTEMUNHA

TESTEMUNHA



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO DE VISTORIA

EDITAL 015/CIC/97

Sistema Rodoviário Anchieta – Imigrante – Lote 22

O DER representado pelo Assistente da Diretoria de Operações Eng. Sebastião Antônio Araujo Silva e a Empresa Concessionária do Sistema Anchieta – Imigrantes – ECOVIAS, representada pelo seu Diretor Presidente, Eng. Irineu Bernadi Meireles e pelo Diretor Administrativo Eng. Hamilton Amadeo, realizaram a “VISTORIA CONJUNTA DO SISTEMA EXISTENTE”, prevista no item 28.2 do Edital em referência, destinada à formalização da sua transferência de controle.

Vistoriado pelos signatários, o SISTEMA RODOVIÁRIO, que constitui o lote 22 objeto do presente Edital, foi constatado e descrito nos anexos abaixo, que integram o presente termo.


ANEXO I - Relação de pista de rolamento, dispositivos, edificações e instalações.


ANEXO II - Termo de transferência DERSA / DER

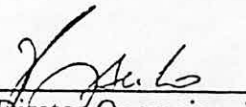
ANEXO III - Parecer Técnico a respeito dos problemas geotécnicos relacionados aos apoios 6, 7 e 8 do viaduto VA-19 da Rodovia dos Imigrantes e avaliação preliminar das soluções propostas para a estabilização do local, elaborado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo - ECOVIAS

- Relatório Diagnóstico do Dr. Augusto Carlos de Vasconcelos - ECOVIAS

São Paulo, 29 de maio de 1998


Assistente da Diretoria
De Operações


Diretor Presidente
ECOVIAS


Diretor Operacional
ECOVIAS



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

TERMO DE ENTREGA

LOTE 22 - SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES - SAI

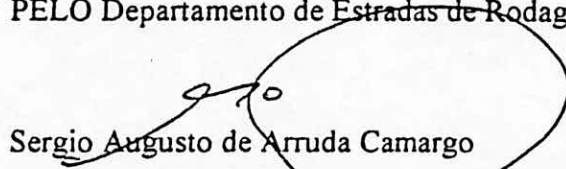
EDITAL DE LICITAÇÃO DER Nº15/CIC/97

Em cumprimento ao disposto no item 28.2. do Edital epigrafado, o CONTRATANTE, representado pelo Superintendente Eng. Sergio Augusto de Arruda Camargo e, de outro, a CONCESSIONÁRIA, representada pelos Diretor Presidente, Sr. Irineu Berardi Meireles, e Diretor Administrativo, Sr. Hamilton Amadeo, após a vistoria conjunta do SISTEMA EXISTENTE, realizada pelas PARTES, consoante TERMO DE VISTORIA anexo, que integra o presente, efetivam neste ato a TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE do SISTEMA EXISTENTE, constituído pelo atual conjunto de pistas de rolamento do SISTEMA RODOVIÁRIO, suas respectivas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos nela contidos, compreendendo os seguintes trechos de rodovia:

- I — SP-150 (Rodovia Anchieta), entre Km 9+700m e Km 65+600m;
- II — SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), entre Km 11+460m e Km 70;
- III — SP-41 (Interligação Planalto), entre Km 0 e Km 8;
- IV — SP-59 (Interligação Baixada), entre Km 0 e Km 1+800m;
- V — SP-248/55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 0 e Km 8+400m;
- VI — SP-55 (Rodovia Cônego Domênico Rangoni), entre Km 248+50m e Km 270+600; e
- VII — SP-55 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), entre Km 270+600m e Km 292+200m.

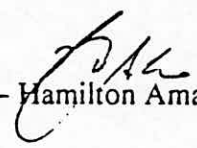
São Paulo, 27 de maio de 1998

PELO Departamento de Estradas de Rodagem - DER/SP


Sergio Augusto de Arruda Camargo

PELA Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A


Diretor Presidente - Irineu Berardi Meireles


Diretor Administrativo - Hamilton Amadeo

93