

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

Programa Nacional de Desestatização  
Conselho Nacional de Desestatização

EDITAL Nº A-3, DE 28 DE MARÇO DE 1996

**SELIÇÃO DE EMPRESA PARA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORT FERRUVIARIO DE CARGA NA MALHA CENTRO-LESTE**  
O CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, em cumprimento e para efeito do disposto no Art. 12, inciso I, da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 1.349, de 12 de março de 1996, no Decreto nº 1.204, de 29 de julho de 1994, através do BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONOMICO E SOCIAL - BNDES, designado GESTOR DO FUNDO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, nos termos do Art. 1º da citada Medida Provisória, que deu nova redação ao Art. 20 da Lei nº 8.031/90, pelo presente EDITAL, bem como com o disposto no Art. 29, e seu parágrafo único, da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, torna públicas as condições de desestatização do serviço público federal de transporte ferroviário de desestatização do concessão da União Federal, na MALHA CENTRO-LESTE, localizada nos Estados de Minas Gerais, Goiás, Bahia, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Distrito Federal, destinada do sistema ferroviário explorado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), e a transferência de bens operacionais por arrendamento e venda de bens de pequeno valor, pela RFFEA, alocados naquela ferrovia.

Os procedimentos relativos à concessão, arrendamento e venda regular-se-ão por este EDITAL, pelo PROSPECTO e por atos normativos expedidos pelo CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO.

**CAPITULO 1 - ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES**

**1.1 DEFINIÇÕES E ABRÉVIATURAS**

No presente EDITAL, as expressões abaixo enumeradas terão o significado indicado a seguir:  
I **ADITROR EXTERNO**: Coopers & Lybrand, Biedermann, Bordsach Auditores Independentes, com sede à Rua Geraldo Flausino nº 33, 1º andar, São Paulo - SP, inscrita no CCC sob o nº 48.038.242/0001-17, empresa contratada pelo GESTOR para verificar e atestar a lisura e a observância das regras estabelecidas no EDITAL, bem como acompanhar o PROCESSO;

**BENS OPERACIONAIS**: bens de propriedade da RFFEA vinculados à MALHA CENTRO-LESTE, descritos no CONTRATO DE ARRENDAMENTO;

**BVLJ**: Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, com sede na Praça XV de Novembro nº 20, Rio de Janeiro - RJ, inscrita no CCC sob o nº 13.660.648/0001-43;

**CLC**: Câmara de Liquidação e Custódia S.A., encarregada de liquidar as operações de títulos e valores mobiliários no SENN, com sede na Rua do Mercado, nº 11, Rio de Janeiro - RJ, inscrita no CCC sob o nº 39.106.794/0001-08;

**COMISSÃO DIRETORA DO FND**: órgão de deliberação colegiada instituído pela Lei nº 8.031/90, sucedido pelo CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO;

**CONCEDENTE**: União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes;

**CONCESSÃO**: concessão do serviço público federal de transporte ferroviário de carga, nos termos do art. 2º, inciso II, da Lei nº 9.987, de 13 de fevereiro de 1995, e do art. 29 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995;

**CONCESSIONÁRIA**: é a empresa à qual será outorgada a CONCESSÃO;

**CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO** ou **CND**: é o órgão superior de deliberação do PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO, de que trata o Art. 5º da LII, que veio suceder à COMISSÃO DIRETORA DO FND;

**CONSULTOR**: Associação Nova Ferrovia, liderada por Ernst & Young consultores S/C Ltda., integrada por Zalcberg Sodre Advogados S/C, RTBank S.A., Máxima Corretora de Commodities e Consultoria Ltda. e Sital Data Engenharia e Representações Ltda;

**CONTRATO DE ARRENDAMENTO**: contrato de arrendamento de bens operacionais, a ser celebrado entre a RFFEA e a CONCESSIONÁRIA, tendo por objeto regular as condições de uso dos referidos bens na exploração do serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO NA MALHA CENTRO-LESTE, cuja minuta encontra-se anexa ao EDITAL, dele fazendo parte integrante;

**CONTRATO DE COMPRA E VENDA**: contrato de venda de bens de pequeno valor, a ser celebrado entre a RFFEA e a CONCESSIONÁRIA, cuja minuta encontra-se anexa ao EDITAL, dele fazendo parte integrante;

**CONTRATO DE CONCESSÃO**: é o contrato de outorga da CONCESSÃO, a ser celebrado entre a CONCEDENTE e a vencedora da licitação, que tem por objeto regular as condições de exploração do serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO NA MALHA CENTRO-LESTE, cuja minuta encontra-se anexa ao EDITAL, dele fazendo parte integrante;

**CRONOGRAMA**: o registro das datas dos principais eventos do PROCESSO, apresentado no item 11.3 do EDITAL;

**EDITAL**: o presente instrumento jurídico, com seus anexos;

**EMPREGADO(S)**: empregados da RFFEA e da Rede Federal de Armaras e Linhas Ferroviárias S.A. (AGLF), registrados em 31.12.94, e os associados destas empresas que, individualmente, se habilitarem para exercer o direito de aquisição de ações do capital da CONCESSIONÁRIA, conforme disposto no EDITAL e no PROSPECTO SINTETICO S EMPREGADOS;

**FUNDO**: é o Fundo Nacional de Desestatização, de que trata o Art. 20 da LII;

**GESTOR** ou **BNDES**: é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, empresa pública federal com sede em Brasília - DF e escritório na cidade do Rio de Janeiro - RJ, na Av.

República do Chile nº 100, inscrito no CCC sob o nº 13.657.248/0001-89, designado GESTOR DO FUNDO, conforme o Art. 20 da LII;

**XIX GRUPO CONTROLADOR**: grupo de acionistas detentor do controle acionário da CONCESSIONÁRIA, conforme estabelecido no EDITAL;

**XX LII**: é a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, alterada pela Medida Provisória nº 1.349, de 12 de março de 1996;

**XXI LEILÃO**: é o leilão especial para a concessão onerosa da exploração do serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO NA MALHA CENTRO-LESTE, cumulado com o arrendamento de bens operacionais e a venda de bens de pequeno valor da RFFEA;

**XXII MALHA CENTRO-LESTE**: é o conjunto de ferrovias localizadas nos Estados de Minas Gerais, Goiás, Bahia, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Distrito Federal, destinada do sistema ferroviário operado pela RFFEA, nos termos do MODELO, descrita no CONTRATO DE CONCESSÃO;

**XXIII MANUAL DE INSTRUÇÃO**: é o documento elaborado pela CLC, que detalha os procedimentos operacionais do LEILÃO, bem como os meios de pagamento a serem utilizados;

**XXIV MODELO**: é o modelo de desestatização do serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO DA RFFEA, aprovada pela COMISSÃO DIRETORA DO FND;

**XXV PROCESSO**: é o conjunto dos procedimentos relativos à desestatização de serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO NA MALHA CENTRO-LESTE, mediante CONCESSÃO, arrendamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor e estoques;

**XXVI PROGRAMA DO FND**: é o Programa Nacional de Desestatização criado pela LII;

**XXVII PROSPECTO**: é o documento que reúne informações básicas sobre o PROCESSO e que completa e integra o EDITAL;

**XXVIII PROSPECTO SINTETICO AOS EMPREGADOS**: é o documento dirigido aos EMPREGADOS, que apresenta, de modo resumido, informações concernentes ao PROCESSO e que completa e integra o EDITAL;

**XXIX REFER**: é a Fundação Rede Ferroviária de Segurança Social - REFER, instituída nos termos da Lei nº 6.435, de 15 de julho de 1977, inscrita no CCC sob o nº 30.277.688/0001-89, com sede e foro na cidade do Rio de Janeiro - RJ, na Rua da Quitanda nº 173;

**XXX RFFEA**: é a Rede Ferroviária Federal S.A. (R.F.F.S.A.), sociedade de economia mista federal, com sede na cidade do Rio de Janeiro - RJ, à Praça Procópio Ferreira nº 86, inscrita no CCC sob o nº 33.613.132/0001-09, incluída no FND pelo Decreto nº 473, de 10 de março de 1992;

**XXXI SERVIÇO ADEQUADO**: é o serviço público que satisfaz todas as condições definidas no Art. 6º da Lei nº 8.987/95;

**XXXII SISTEMA ELETRONICO DE NEGOCIAÇÃO NACIONAL** ou **SENN**: é o sistema de negociação nacional de títulos e valores mobiliários, da CNBV - Comissão Nacional de Bolsas de Valores, operacionalizado e supervisionado pela BVLJ;

**XXXIII TRANSPORT FERRUVIARIO**: é o transporte ferroviário de carga;

**XXXIV UNIÃO**: é a União Federal.

**1.2. DISCIPLINA JURIDICA**

**1.2.1. LEGISLAÇÃO BASICA DO PROCESSO**  
O PROCESSO está sendo desenvolvido em conformidade com as disposições da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995; da disciplina legislativa e regulamentar concernente à exploração dos serviços de TRANSPORT FERRUVIARIO; da legislação complementar e das normas balizadas pela CONCEDENTE; e da disciplina legislativa e regulamentar do FND.

**1.2.2. PARTICIPANTES**  
I **NACIONAIS**: quaisquer pessoas jurídicas brasileiras que satisfaçam os requisitos de pré-identificação;  
II **ESTRANGEIROS**: quaisquer pessoas jurídicas estrangeiras que satisfaçam os requisitos de pré-identificação. Não existe limite

participação de pessoas jurídicas estrangeiras no PROCESSO, salvo determinação expressa em contrário do Poder Executivo, conforme disposto no art. 13 da LII.

**1.2.3. PARTICIPAÇÃO DE ENTIDADES DO SETOR PUBLICO**  
Conforme aprovado pelo CONSELHO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO em reunião realizada em 31 de outubro de 1995, a participação de entidades integrantes da Administração Pública indireta e fundacional, de quaisquer dos poderes da UNIÃO, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios, no PROCESSO, em conjunto, fica limitada ao máximo de 20% (vinte por cento) de capital votante da CONCESSIONÁRIA.

**1.2.4. PARTICIPAÇÃO DE ENTIDADES DE PREVIDENCIA OU ASSISTENCIA SOCIAL OU DOS FUNDOS DE COMPLEMENTAÇÃO PREVIDENCIARIA VINCULADOS A ADMINISTRAÇÃO PUBLICA, DIRETA OU INDIRETA, NO PROCESSO**  
A participação de Entidades de Previdência ou Assistência Social ou dos Fundos de Complementação Previdenciária vinculados a Administração Pública, direta ou indireta, no PROCESSO está sujeita aos limites estabelecidos em regulamentação própria.

**1.2.5. INCLUSÃO DA RFFEA NO FND**  
A RFFEA foi incluída no FND pelo Decreto nº 473, de 10 de março de 1992, e seu processo de desestatização teve início com o depósito das ações de titularidade da UNIÃO, do BNDES e do Fundo Nacional de Desenvolvimento no FUNDO.

**1.2.6. MODELO DE DESESTATIZAÇÃO**  
O MODELO estabelece a divisão do sistema ferroviário operado pela RFFEA em seis malhas, denominadas ESTRADA DE FERRO TEREZA CRISTINA, MALHA CENTRO-LESTE, MALHA NORDESTE, MALHA OESTE, MALHA SUDESTE e MALHA SUL, com outorga, pela UNIÃO, de CONCESSÃO para a exploração do serviço público de TRANSPORT FERRUVIARIO e, pela RFFEA, arrendamento de bens operacionais e venda de bens de pequeno valor, de cada uma.

**1.2.7. JUSTIFICATIVA PARA A DESESTATIZAÇÃO**  
O processo de desestatização do serviço público de TRANSPORT

licitantes, e LEILÃO, a liquidação financeira e os meios de pagamento adotados, será divulgada na data prevista no CRONOGRAMA.

**1.8. AJUSTE PRÉVIO**

A RFFSA e a Companhia Vale do Rio Doce estão negociando a solução para a Travessia de Belo Horizonte, em especial no que se refere ao trecho entre as localidades de Capitão Eduardo e Pedreira do Rio das Velhas, bem como à construção da variante Monte Florestal - Capital Eduardo, que se constituirá em ajuste prévio ao LEILÃO e será objeto de Comunicação Adicional.

**CAPÍTULO 3 - PROCEDIMENTOS GERAIS DO LEILÃO**

**3.1. IDENTIFICAÇÃO DOS LICITANTES**

I - Os licitantes serão classificados como segue:

- a) Licitantes nacionais : entidades com sede no Brasil;
- b) Licitantes estrangeiros : as pessoas jurídicas que não se enquadrarem na definição estabelecida no inciso anterior;
- c) Entidades estatais : para o fim do EDITAL, são todas as empresas, públicas e privadas, controladas direta ou indiretamente pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, as autarquias e as fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público;
- d) Consórcios : no caso de consórcio ou de outras formas de associação com personalidade jurídica, a parcela nacional será considerada como participante nacional e a parcela estrangeira como participante estrangeiro, obedecido o disposto no artigo 33, parágrafo 1º, da Lei nº 8.666/93;
- e) Fundos : segundo definição expressa na Resolução CD/PND nº 17, de 16 de agosto de 1991, os Fundos são classificados como nacionais ou estrangeiros, em função da origem da maioria do capital aplicado na subscricção de suas quotas.

As fundações privadas, sociedades civis, cooperativas e outras pessoas jurídicas a elas semelhantes, cujos controles não possam ser atribuídos, em caráter permanente, a pessoas físicas, serão caracterizadas como licitantes nacionais ou estrangeiras, conforme a origem da maioria do seu capital.

II - Cada um dos licitantes deverá identificar os integrantes do seu GRUPO CONTROLADOR, especificando as quantidades de ações ordinárias que cada participante vincular à formação do GRUPO CONTROLADOR. Esta composição do GRUPO CONTROLADOR não poderá ser alterada a partir da pré-identificação, vedada a transferência destas ações e dos respectivos direitos inclusive entre os participantes do GRUPO CONTROLADOR, sem prévia autorização da CONCEDENTE. Todas as demais ações da companhia poderão ser negociadas livremente. Entenda-se por GRUPO CONTROLADOR o grupo de acionistas detentor de 50% (cinquenta por cento) mais uma das ações representativas do capital votante da CONCESSIONÁRIA.

III - Nenhum acionista poderá ter participação, direta ou indireta, superior a 20% (vinte por cento) do capital votante da CONCESSIONÁRIA.

**3.1.1. PRÉ-IDENTIFICAÇÃO**

Para acesso ao LEILÃO é obrigatória a pré-identificação dos licitantes, que se dará em processo sumário. A pré-identificação deverá atender as seguintes:

- I - limitação da participação estrangeira, se houver;
- II - restrição à participação de entidades do setor público;
- III - capacidade de liquidar financeiramente a primeira parcela do LEILÃO;
- IV - regularidade da situação fiscal;
- V - compromisso de que a participação, direta ou indireta, de cada acionista do membro de consórcio ou associação não será superior a 20% (vinte por cento) do capital votante da CONCESSIONÁRIA.

**3.1.2. DOCUMENTOS PARA A PRÉ-IDENTIFICAÇÃO**

- I - prova de inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes - CGC;
- II - declaração, no teor constante do MANUAL DE INSTRUÇÃO, sobre a inexistência de débitos para com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- III - prova de capacidade de liquidar financeiramente a primeira parcela do LEILÃO;
- IV - prova de capacidade técnica e de capacidade econômico-financeira para realizar o objeto da licitação.

No caso de consórcio ou associação, as comprovações exigidas nos itens I a III acima referem-se a cada uma das empresas integrantes.

As Entidades de Previdência Privada e outras pessoas jurídicas semelhantes, que não estejam obrigadas a recolher tributos às Fazendas Federal, Estadual e Municipal, deverão expedir declaração sobre sua situação ou, quando couber, comprová-la mediante documento hábil. As instituições administradoras de Fundos deverão apresentar, nacionalmente, os documentos relativos à constituição dos respectivos Fundos.

As regras sobre a capacidade de liquidar financeiramente a operação e a capacidade técnica e financeira para o desempenho da CONCESSÃO estão definidas no MANUAL DE INSTRUÇÃO.

3.1.2.1. Para avaliação da capacidade técnica, o interessado deverá comprovar ter, formalmente celebrados, na data de entrega dos documentos relativos à pré-identificação, contratos de prestação de serviços, em vigor ou sob condição para vigorarem a partir da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, se vitorioso na licitação, com profissionais de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentores de atestado de responsabilidade técnica por execução de serviços nas seguintes funções técnico-ferroviárias:

- a) operações de transporte;
- b) seguros;
- c) manutenção de material rodante;
- d) manutenção de via permanente.

3.1.2.2. No caso de interessado que tenha contrato de assistência

técnico-operacional com empresa ferroviária, nacional ou estrangeira, no contrato apresentado deverão estar identificados os profissionais que executarão os serviços das funções listadas no subitem 3.1.2.1. acima e, em anexo, deverão ser juntados os respectivos atestados de responsabilidade técnica ali exigidos.

3.1.2.3. O atestado de capacidade técnica poderá ser fornecido pela empresa em que o profissional trabalha ou trabalhou, ou pela entidade competente da área técnica do profissional, e deverá especificar a experiência por ele acumulada por execução de serviços na função que desempenhará na futura CONCESSIONÁRIA e contar a qualificação completa do profissional.

3.1.2.4. No caso de profissionais atualmente empregados na RFFSA, lotados nas Superintendências Regionais de Belo Horizonte (SR-2), Salvador (SR-7) e Campos (SR-8), será suficiente a indicação, feita pelo interessado, do número de empregados que assinará para atendimento do subitem 3.1.2.1., a partir de relação fornecida pela RFFSA contemplando a atestação de todos os funcionários das referidas SR's que atender às funções acima descritas.

3.1.2.5. Para avaliação da capacidade econômico-financeira o licitante deverá comprovar, cumulativamente, e seguinte:

- a) índice de liquidez maior que 1 (um), apurado com a divisão do ativo circulante pelo passivo circulante;
- b) patrimônio líquido não inferior a R\$ 31.690.000,00 (trinta e um milhões, seiscentos e noventa mil reais).

3.1.2.6. No caso de empresas em consórcio, observar-se-á o seguinte:

- a) o valor do patrimônio líquido de que trata a alínea "b" do subitem anterior não poderá ser inferior a R\$ 41.197.000,00 (quarenta e um milhões, cento e noventa e sete mil reais);
- b) a comprovação exigida na alínea anterior será considerada pelo somatório dos valores do patrimônio líquido de cada consorciado, na proporção de sua participação no consórcio, dos quais, pelo menos R\$ 31.690.000,00 (trinta e um milhões, seiscentos e noventa mil reais) representados pelas empresas integrantes do GRUPO CONTROLADOR;
- c) a comprovação exigida no subitem 3.1.2.5 (a) será exigida de cada empresa consorciada.

3.1.2.7. As comprovações exigidas nos subitens 3.1.2.5. e 3.1.2.6. acima deverão ser feitas com o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados pelo IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas se encerrados a mais de 3 (três) meses da data de sua entrega para a pré-identificação.

**3.1.3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DOCUMENTOS**

Os documentos deverão ser apresentados, pelos interessados, nas datas previstas no CRONOGRAMA, à sociedade corretora de sua livre escolha, que os representará no LEILÃO.

Os documentos relacionados nos subitens 3.1.2. (I), (II) e (III) do EDITAL serão analisados pela sociedade corretora, que elaborará relatório escrito contendo o resultado da análise. O relatório deverá ser encaminhado pela sociedade corretora à CLC, conforme indicado no CRONOGRAMA.

Os documentos relativos ao subitem 3.1.2. (IV) do EDITAL serão entregues pela sociedade corretora à CLC, que os encaminhará a CONCEDENTE. No caso de eventual impugnação de candidato, por parte da CONCEDENTE, esta comunicará, por escrito, à CLC, até a data prevista no CRONOGRAMA.

A inobservância, pelas sociedades corretoras, das regras e critérios de pré-identificação implicará a aplicação, pelo GESTOR, à infratora de multa equivalente a 20% (vinte por cento) do seu capital social, acrescido de reservas, sem prejuízo de outras sanções administrativas e penais. A CLC será responsável pela confirmação prévia da capacidade de liquidação financeira do LEILÃO por parte dos participantes pré-identificados. Para assegurar a boa liquidação da oferta vencedora no LEILÃO, a CLC exigirá das sociedades corretoras: bloqueio, a seu favor, de moeda corrente ou dos demais ativos aceitos como garantia, mencionados no MANUAL DE INSTRUÇÃO, a partir dos quais serão estabelecidos os limites dos montantes que cada sociedade corretora poderá licitar no LEILÃO.

Concluído o LEILÃO, serão afetados o desbloqueio das disponibilidades e a liberação das garantias, conforme estabelecido no MANUAL DE INSTRUÇÃO.

**3.1.4. DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS DA PRÉ-IDENTIFICAÇÃO**

Na data indicada no CRONOGRAMA, será divulgada, em jornais de grande circulação, a relação dos interessados que cumprirem os requisitos da pré-identificação, inclusive dos grupos participantes representados por sociedade corretora na qualidade de licitante.

**3.2. INSTRUÇÕES SOBRE O LEILÃO**

**3.2.1. REPRESENTAÇÃO NO LEILÃO**

A União e a RFFSA serão representadas pela EVRJ no LEILÃO e não pagará emolumentos e taxas de corretagem. O acesso dos licitantes ao LEILÃO se dará exclusivamente pelas sociedades corretoras habilitadas a operar em Bolsas de Valores no País. Cada licitante somente poderá estar representado e dar lances no LEILÃO por uma única sociedade corretora.

**3.2.2. MECÂNICA DO LEILÃO E LIQUIDACÃO FINANCEIRA**

O GESTOR promoverá reuniões prévias com a CLC, as Bolsas de Valores e as sociedades corretoras, com o objetivo de esclarecer a mecânica do LEILÃO e da liquidação financeira da operação.

**3.2.3. CUSTOS PARA OS PARTICIPANTES**

As corretagens serão livremente negociadas entre os participantes e as sociedades corretoras.

**3.2.4. EMOLUMENTOS DO SENH E DA CLC**

Os seguintes emolumentos são devidos pela sociedade corretora representante do licitante vencedor:



verificadas na aquisição da ação.  
Esta proibição não se aplica na hipótese de alienação vinculada à realização de capital de sociedade, de condomínio ou de clube de investidores formados por empregados com o objetivo de participar do capital da CONCESSIONÁRIA.

**CAPÍTULO 7 - RESPONSABILIDADE POR PASSIVOS**

**7.1. NOVA GERAL**

A RFFEA continuará como única responsável por todos os seus passivos, a qualquer título e de qualquer natureza jurídica, obrigando-se a indenizar à CONCESSIONÁRIA os valores que esta venha a pagar, decorrentes de atos e fatos ocorridos antes da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO, mesmo quando reclamados ou objeto de decisão judicial posteriormente ao evento aqui referido.

Caso a CONCESSIONÁRIA seja cobrada ou demandada a cumprir obrigação que, de acordo com o estabelecido no EDITAL, seja de responsabilidade da RFFEA, a CONCESSIONÁRIA deverá, obrigatoriamente, notificar a RFFEA.

**7.2. PASSIVOS TRABALHISTAS**

As obrigações trabalhistas da RFFEA para com seus empregados transferidos para a CONCESSIONÁRIA, relativas ao período anterior à data da transferência de cada contrato de trabalho, sejam ou não objeto de resolução judicial, continuando de responsabilidade da RFFEA.

**7.3. CERTIFICADOS DE CRÉDITO DE FRETES FUTUROS**

As obrigações representadas por Certificados de Crédito de Fretes Futuros serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a partir da assinatura do CONTRATO DE CONCESSÃO.

**CAPÍTULO 8 - INFORMAÇÕES SOBRE A MALHA CENTRO-LESTE**

**8.1. INTRODUÇÃO**

A área de concessão da Malha Centro-Leste corresponde a das atuais Superintendências Regionais de Belo Horizonte (SR-2), Salvador (SR-7) e Campos (SR-8), cujas linhas se estendem por sete Estados da Federação, a saber:

SR	ESTADO	ESTADOS ABRANGIDOS
2	Belo Horizonte	Goiás
		Distrito Federal
		Minas Gerais
7	Salvador	Rio de Janeiro
		Sergipe
		Bahia
8	Campos	Minas Gerais
		Minas Gerais
		Espirito Santo
		Rio de Janeiro

Viso sob uma ótica histórica, a SR-2 e a sucessora da Viação Férrea Centro-Oeste (VFCCO), a SR-7 e a sucessora da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) e a SR-8 da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL).

**8.1.1. A VIACÃO FÉRREA CENTRO-OESTE (VFCCO)**

As origens da Viação Férrea Centro-Oeste remontam aos anos 70 e 80 do século passado, quando foram constituídas a E.F. Oeste de Minas, a E.F. Minas e Rio, a V.F. Sepocai, a E.F. Muzambinho e outras menores. As três últimas foram reunidas formando a Rede Viação Sul Mineira. Em 1931 foi formada a Rede Mineira de Viação (RMV) pela junção da Rede Viação Sul Mineira, a E.F. Oeste de Minas e a E.F. Paracatu. Com a criação da RFFEA, em 1957, a RMV foi a ela incorporada, constituindo-se em uma unidade operacional da nova empresa. Já no âmbito da RFFEA, foi constituída em 1965 uma nova unidade operacional, a Viação Férrea Centro-Oeste (VFCCO) que reuniu a RMV, a E.F. Goiás e a E.F. Bahia e Minas, tendo as linhas desta última sido desativadas pouco depois.

**8.1.2. A VIACÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO (VFFLB)**

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, tem suas origens em uma das mais antigas ferrovias brasileiras, a E.F. Bahia ao São Francisco, cuja concessão data de 1853, tendo sido aberta ao tráfego em 28 de junho de 1860. Essa estrada, a E.F. Central da Bahia e a E.F. Centro-Oeste da Bahia foram arrendadas em conjunto à Chemins de Fer du l'Est Brésilien (CFEB) em 1910, que as operou até 1935. Nesse ano o Governo Federal encomendou a CFEB, passando a operá-la sob a designação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), a qual veio a incorporar, ainda, a E.F. Santo Amaro e a E.F. Petrolina e Teresina. Em 1950 deu-se a integração do sistema ferroviário nacional com a ligação dos trilhos da VFFLB e os da Estrada de Ferro Central do Brasil em Monte Azul. Em 1957, a VFFLB foi incorporada à RFFEA, constituindo-se em uma de suas unidades operacionais.

**8.1.3. A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA (EFL)**

Os primórdios da Estrada de Ferro Leopoldina remontam a 1871, quando lhe foi concedida a exploração de uma estrada de ferro entre Porto Novo do Cunha, nas margens do Rio Paraíba, e Leopoldina (MG). A EFL cresceu rapidamente, basicamente pela absorção de outras companhias ferroviárias, cerca de 25, das quais 19 o foram no período 1884-1890. Em 1891 foi adquirida pela Cia. Geral de Estradas de Ferro, liquidada judicialmente em 1897. Assumiu então o seu controle a The Leopoldina Railway Co. Ltd., constituída em Londres, que a explorou até 1950, quando foi encomendada pelo Governo Federal, que a transformou em autarquia, sob a denominação de Estrada de Ferro Leopoldina (EFL). Em 1957 foi incorporada à RFFEA, constituindo-se em uma de suas unidades operacionais.

**8.1.4. AS SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS**

A VFCCO, a VFFLB e a EFL constituíram inicialmente unidades operacionais da RFFEA, mantendo sua identidade. Com a reestruturação administrativa feita em 1969, conforme a Resolução de Diretoria RD 21/69 de 31/10/69, foram criados quatro Sistemas Regionais, administrados por Superintendentes Regionais. Nessa ocasião a VFCCO

(5ª Divisão) e a EFL (7ª Divisão) ficaram afetadas ao Sistema Regional Centro com sede no Rio de Janeiro, e a VFFLB (6ª Divisão) ao Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife. Seguiram-se outras reestruturações administrativas que acabaram por constituir ainda uma delas em uma Superintendência Regional, de forma que a Superintendência Regional de Belo Horizonte - SR-2 corresponde basicamente a VFCCO, a Superintendência Regional de Salvador - SR-7 corresponde a VFFLB e a Superintendência Regional de Campos - SR-8 e a sucessora da EFL.

**8.2. ÁREA DE INFLUÊNCIA**

A Malha Centro-Leste é formada por diversas linhas - troncos, ramais e variantes. Sua grande extensão, posição geográfica, e o fato de atravessar áreas economicamente importantes conferem-lhe uma posição de alto integrador do sistema ferroviário brasileiro, com o qual apresenta diversos pontos de conexão. A tabela a seguir relaciona as linhas, variantes e ramais da Malha Centro-Leste em tráfego, em dezembro/88.

**CARACTERIZAÇÃO DA MALHA CENTRO-LESTE (Dez/88)**

LINHAS	BITOLA (m)	EXTENSÃO (km)
Belo Horizonte - Couto e Silva	Mista	27
Couto e Silva - Brasília	Métrica	1.136
Caracas de Minas - Amara dos Reis	Métrica	602
Belo Horizonte - Sete Lagoas	Mista	111
Sete Lagoas - Monte Azul	Métrica	658
Divinópolis - Três Corações	Métrica	272
General Carneiro - Itabirito	Métrica	64
Itabirito - Miguel Burnier	Mista	26
Linha Sul - atual SR-7	Métrica	854
Linha Norte - atual SR-7	Métrica	540
Linha Centro - atual SR-7	Métrica	451
Linha Tronco São Bento a Vitória	Métrica	21
Linha Tronco São Bento a Miguel	Métrica	658
Burnier		
Linha Transversal Campos a Resende	Métrica	168
SUB-TOTAL TRONCOS		6.147
Calafate - Eldorado	Mista	18
Itaú - Uberaba	Métrica	267
Coatá - Em 9 + 421 Ramal	Métrica	8
Em 469,8 Linha Visconde de Itaboraí a Vitória	Métrica	9
SUB-TOTAL VARIANTES		302
Araçá - Posto Araçatã	Métrica	12
Goiandira - Posto Poço Preto	Métrica	34
Araçá - CEN	Métrica	12
Três Corações - Varginha	Métrica	36
Barragem - CEN	Métrica	4
Abara - Siderópolis	Métrica	4
Corinto - Posto Pirapora	Métrica	157
Rondonópolis - Goiânia	Métrica	260
Leopoldo Bulhões - Anápolis	Métrica	44
Ramal de Camocari - atual SR-7	Métrica	12
Ramal de Porto de Salvador-Atual SR-7	Métrica	1
Ramal de FAFEN - atual SR-7	Métrica	4
Ramal de Campo Formoso-Atual SR-7	Métrica	10
Ramal de Porto de Aratu-Atual SR-7	Métrica	14
Ramal Fabricas de Cimento	Métrica	11
Ramal Fazenda União	Métrica	3
Ramal de Imbituba	Métrica	2
Ponte Nova - Palmares	Métrica	2
Morro Grande - Coutinho	Métrica	9
SUB-TOTAL RAMAIS		631
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>7.080</b>

A Malha Centro-Leste apresenta um intenso intercâmbio de cargas com as ferrovias vizinhas. A tabela abaixo apresenta os pontos de conexão interferroviária.

**PONTOS DE CONEXÃO INTERFERROVIÁRIA**

SR	RFFEA	FERROVIA MALHA	OBSERVAÇÕES
2	Ferrouçum Estação/Pátio Miguel Burnier Barragem	Malha Sudeste (SR-3)	Bitolas 1.000 mm / 1.600 mm
2	Uberaba Araçuaí Capitão Eduardo	FEPASA FEPASA F.F.V.M.	Bitolas 1.000 mm em todas
7	Própria	Malha Nordeste (SR-1)	Bitolas 1.000 mm em ambas
8	Três Rios	Malha Sudeste (SR-3)	Bitolas 1.000 mm / 1.600 mm

**MÁQUINAS ESPECIAIS DE VIA (DEZ / 95)**

TIPO	FABRICANTE	MODELO	QUANTIDADE
Reguladora	Plasser	PRR-102 RE	7
	Plasser	PRR-202 RE	6
	Plasser	PRR-400 RE	4
	TOTAL		
Secadora	Plasser	0616 BC	1
	Plasser	0716 BRBS	7
	Plasser	0716 SA	6
	Plasser	0816 SMA	9
	TOTAL		
Secadora de Chave	Plasser	07/275	1
	Plasser	PV 6	1
	Auto de Linha Div.	Div.	156

Em dezembro/95 havia 10 reguladoras e 8 secadoras em operação, estando as demais paralizadas. A secadora de chave e o carro controle estavam em operação.

O sistema de telecomunicações se apoia em linhas físicas aéreas abertas, com postação de trilhos, por onde trafegam os sinais de telegrafo, "staff", telefonia seletiva e circuitos de onda portadora para inteligência de centrais telefônicas PAX / PABX e entre assinantes remotos. Integra ainda o sistema de serviços de telex e telefonia fornecidas pelas concessionárias locais. O lincoamento é feito predominantemente por "staff" elétrico e por talões. Está em implantação na atual SR-2 o sistema de Controle de Tráfego Centralizado (CTC) no trecho Betim-Belo Horizonte-Sete Lagoas, cujo sistema de sinalização automática será comandado pelo despachador do Centro de Controle Operacional (CCO).

**8.5. FROTA DE MATERIAL RODANTE**

**8.5.1. LOCOMOTIVAS**

A Malha Centro-Leste conta em seus ativos (dezembro/95) com 394 locomotivas de diversos tipos, cujas características figuram no quadro a seguir:

**LOCOMOTIVAS EXISTENTES (1) (dez/95)**

Modelo	Quantidade	Ano de Fabricação	Potencia Nominal (HP)	Peso Aderente (t)
GE 244	2	1948	1.750	97
GE U-5B	19	1961/66	600	50
GE U-8B	26	1961	900	54
GE U-10 B	35	1972	1.050	60
GE U-12 B	4	1958	1.320	70
GE U-13 B	35	1967	1.420	70
GE U-15B	3	1963		70
GE U-20C	101	1974/81	2.150	108
GE U-22 C	10	1985	2.408	120
GM - G8	34	1956	950	68
GM - GL8	2	1961	950	59
GM - G12	48	1958/63	1.425	73
GE - 763	3	1958	130	15
ALCO MX 62C	72	1980/84	2.150	96
TOTAL	394			

(1) Não consideradas locomotivas aparilhadas para tração de trem de turismo.

Das 394 locomotivas existentes em dezembro de 1995, 268 encontravam-se em tráfego e 129 estavam paralizadas.

**8.5.2. VAGÕES**

A frota de vagões, segundo seu tipo e função e data no quadro seguinte:

**FROTA DE VAGÕES EXISTENTES Dezembro/95**

TIPO	SERVIÇO		TOTAL
	REMUNERADO	NAO REMUNERADO	
Galoes	1	1	2
Fechados	2.235	267	2.502
Condoias	2.727	128	2.855
Hopper	1.447	126	1.573
Plataforma	691	237	928
Tanque	1.460	32	1.492
Caboeste/Div.	-	28	28
Tota.	8.561	819	9.380

(1) Não inclui vagões separados para malha

A frota de vagões utilizada no serviço remunerado e relativamente nova, verificando-se que cerca de 85% dos mesmos tem menos que 25 anos. Todos os vagões são dotados de sistema de freio a ar comprimido e sua totalidade dispõe de mancais de rolamento.

**8.5.3. OFICINAS**

A Malha Centro-Leste dispõe de um parque de oficinas para reparo e manutenção de vagões e locomotivas, cuja localização e resumida a seguir:

LOCAL	ESPECIALIDADE
Divinópolis - MG	Oficinas de reparação de Locomotivas e de Vagões
Sete Lagoas - MG	Oficina de Manutenção de Vagões
Alagoinhas - BA	Oficinas de Reparação de Locomotivas e de Vagões
Iacu - BA	Oficina de Manutenção de Vagões
Praia Formosa - RJ	Oficina de Reparação e Manutenção de Locomotivas
Aimã da Paraíba - RJ	Oficina de Reparação de Vagões

Além destas oficinas, a Malha conta com 14 postos de manutenção de locomotivas e 28 postos para manutenção de vagões.

Os serviços de socorro são realizados com o apoio de guindastes ferroviários, existindo na Malha os seguintes:

QUANTIDADE	MARCA	CAPACIDADE MAX. / T	ANO FABRICAÇÃO
3	Orthon Crane	58	1949
2	Orthon Crane	68	1949
5	Orthon Crane	68	1958
1	Orthon Crane	100	1975
1	Orthon Crane	100	1976
TOTAL = 12			

**8.6. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

A tabela abaixo apresenta um retrospecto da evolução do quadro de pessoal da Malha Centro-Leste, com base nas posições existentes ao final de cada ano. Observa-se que o número de empregados existente ao final de 1995 era 18,7% inferior à posição de dois anos antes.

**EVOLUÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL DA MALHA CENTRO-LESTE**

	1993	1994	1995
TOTAL	13.505	13.092	10.988

Os empregados da Malha Centro-Leste são participantes da REFER, o fundo de pensão do qual a RFFSA é fundadora e patrocinadora. Os empregados da RFFSA têm direito também a um plano de saúde mantido pelo PLANSFER - Plano de Saúde Ferroviário, provido com contribuições da RFFSA e dos empregados.

**8.7. DESEMPENHO OPERACIONAL**

A seguir são apresentados os principais indicadores de produtividade na Malha Centro-Leste.

**ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE NA MALHA CENTRO-LESTE**

Unidade	1993	1994	1995	
TKU/empregado	mal	506	531	575
TKU/km	mal	959	974	885
TKU/loco (1)	mal	17.236	17.509	15.927
TKU/vaço (2)	mal	689	695	632
Consumíveis	l/mil TKU	13.18	12.63	13.68

(1) calculado sobre a frota total

(2) calculado sobre a frota própria total e a frota de terceiros

Comparando-se os indicadores acima com os de outras ferrovias, conclui-se que há espaço para que a Malha Centro-Leste possa apresentar melhores índices de produtividade.

**8.8. RECEITAS**

A receita operacional da Malha Centro-Leste é composta por cinco parcelas principais: exercício ferroviário (que tipicamente representa mais de 90% do total), gestão patrimonial, fornecimentos a terceiros, serviços anexos e serviços internos. Por sua vez, o exercício ferroviário engloba as receitas dos transportes ferroviários e não ferroviários, além das receitas acessórias dos transportes e as eventuais. O transporte ferroviário (que historicamente representa 98% do total do exercício ferroviário) inclui o transporte de mercadorias, animais, passageiros e taxas diversas. O transporte de mercadorias responde por 98% do transporte ferroviário total.

A receita do transporte de mercadorias na Malha Centro-Leste evoluiu como a seguir:

**RECEITA DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS NA MALHA CENTRO-LESTE (em US\$ milhões)**

Receita	1993	1994	1995
Mercadorias	203,3	189,4	190,2

Os principais agregados de mercadorias que contribuem para a receita expressa na tabela acima são os derivados de petróleo e álcool, calcário, clínquer e seccoria e soja e farelo de soja. A partir da análise da série histórica dos produtos médios por agregados de mercadorias da Malha Centro-Leste, chegou-se a uma tarifa média de referência global equivalente a US\$ 28.03/mil TKU.

**8.9. NEGOCIAÇÕES COM O BANCO MUNDIAL**

A UNIAO e a RFFSA estão desenvolvendo negociações com o Banco Mundial para a obtenção de recursos para a reestruturação do setor ferroviário federal, compreendendo financiamento ao Plano de Incentivo ao Desligamento - PID e investimentos emergenciais de recuperação da malha ferroviária.

Informações adicionais acerca da evolução dessa negociação serão objeto de Comunicado Relevante.

**CAPÍTULO 9 - APORTES DE RECURSOS DA UNIAO**

O aporte de recursos da UNIAO na RFFSA, desde 1985, está descrito no quadro a seguir. A RFFSA, desde a sua constituição, ainda não pagou dividendos à UNIAO

Ano	US mil
1985	568.235
1986	360.172
1987	765.906
1988	870.679
1989	326.841
1990	223.330
1991	415.052
1992	201.627
1993	377.942
1994	32.691
1995	6.140

Em 31 de outubro de 1995, o balanço da RFFSA aponta um Patrimônio Líquido de R\$ 15.703.439 mil, composto pelas seguintes contas: Capital Social: R\$ 11.156.806 mil; Reserva de Capital: R\$ 2.720.740 mil; Reserva de Reavaliação: R\$ 6.754.341 mil.



4.2 - DAS PARCELAS TRIMESTRAIS

O saldo não liquidado do lance vencedor do leilão será pago em 112 (cento e doze) parcelas trimestrais no valor de R\$ 470.250,00 (quatrocentos e setenta mil, duzentos e cinquenta reais) cada uma. As parcelas sofrerão reajuste, de acordo com a legislação aplicável, pela variação do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas, e, no caso de sua extinção, pelo índice que a CONCESSIONÁRIA indicar para o reajuste das tarifas, tomada como data base a do pagamento da primeira parcela. O vencimento da segunda parcela será no dia 15 (quinze) do mês seguinte ao encerramento do período de carência de 2 (dois) anos, contados a data do pagamento da primeira parcela, e o de cada uma das 111 (cento e onze) parcelas restantes, sucessivamente, no dia 15 (quinze) do primeiro mês de cada trimestre contado da data do pagamento da segunda parcela.

CLAUSULA QUINTA - DA QUALIDADE DO SERVIÇO

5.1 - DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

A CONCESSIONÁRIA deverá atingir, nos cinco primeiros anos, os níveis mínimos de produção anual abaixo discriminados, devendo prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas:

- 6,5 bilhões de toneladas.quilômetro úteis no primeiro ano;
- 7,0 bilhões de toneladas.quilômetro úteis no 2º ano;
- 8,0 bilhões de toneladas.quilômetro úteis no 3º ano;
- 9,1 bilhões de toneladas.quilômetro úteis no 4º ano; e
- 10,3 bilhões de toneladas.quilômetro úteis no 5º ano.

Parágrafo Único - A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais de produção de transporte que deverão ser pactuadas com a CONCESSIONÁRIA para cada quinquênio subsequente. Para servir de subsídio ao estabelecimento de tais metas, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE as projeções de demanda de transporte ferroviário, devidamente substantiadas por estudos específicos de mercado.

5.2 - DA SEGURANÇA DO SERVIÇO

A CONCESSIONÁRIA obedecerá às normas de segurança vigentes para a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO e para a operação e a manutenção dos ativos a ela vinculados.

A segurança do serviço oferecido será avaliada precipuamente pela frequência da ocorrência de acidentes, medida pelo seguinte índice: número de acidentes/milhão de trans.quilômetro.

Para a apuração do índice de segurança, serão considerados: o número total anual de acidentes apurado de acordo com as normas NBR 004 e NBR 005, da RFFEA, conciliados e classificados de acordo com a norma NBR 001, ambas da RFFEA; e o total de trans.quilômetro, por ano, de todos os tipos (carga, passageiros).

2º - A CONCESSIONÁRIA deverá atingir as seguintes metas mínimas de redução do número de acidentes, tendo como referência o índice de 05 acidentes/milhão de trans.quilômetro registrado na Malha Centro-oeste em 1995, de acordo com o critério estabelecido no parágrafo primeiro desta cláusula, devendo prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas:

- 5% até ao final do 2º ano;
- 15% no 3º ano;
- 30% no 4º ano; e
- 40% no 5º ano.

3º - A CONCEDENTE estabelecerá novas metas anuais, pactuadas com a CONCESSIONÁRIA, relativas à segurança do serviço por ela oferecido, para cada quinquênio subsequente.

CLAUSULA SEXTA - DO ACOMPANHAMENTO DO SERVIÇO CONCEDIDO

A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer regularmente à CONCEDENTE as informações de caráter estatístico relativas ao seu desempenho. As informações e as respectivas periodicidades estão definidas no Anexo I deste contrato.

CLAUSULA SETIMA - DAS TARIFAS

Tarifa e o valor cobrado pelo transporte ferroviário de uma unidade e carga da estação de origem a estação de destino.

1º - A CONCESSIONÁRIA poderá cobrar, pela prestação do serviço, as tarifas de seu interesse comercial, respeitadas os limites máximos das tarifas de referência homologadas pela CONCEDENTE, conforme tabela constante do Anexo III deste contrato. O limite mínimo das tarifas não poderá ser inferior aos custos variáveis de longo prazo.

As operações acessórias necessárias à prestação do serviço, tais como carga, descarga, transbordo, guarda de produto, serão remuneradas pela cobrança ao usuário de taxas adicionais, estabelecidas pela CONCESSIONÁRIA, que não constituirão fonte de receita alternativa.

3º - Os valores das tarifas de referência constantes do Anexo III deste contrato são reconhecidos pela CONCESSIONÁRIA como suficientes para a adequada prestação do serviço concedido e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste contrato.

4º - A tarifa para o usuário com elevado grau de dependência do transporte ferroviário será estabelecida através de contrato plurianual; caso não haja acordo, o usuário poderá solicitar à CONCEDENTE a fixação de tarifa específica, que leve em consideração os aspectos operacionais envolvidos.

CLAUSULA OITAVA - DO REAJUSTE E REVISÃO DAS TARIFAS

1º - DO REAJUSTE

A CONCESSIONÁRIA reajustará o valor das tarifas de referência, considerada data base de 06 de março de 1996, na forma da lei, pela variação do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas e, no caso de sua extinção, pelo índice que a CONCESSIONÁRIA indicar para o reajuste das tarifas, com a finalidade de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato, sempre que o mesmo venha a ser quebrado em razão da alteração do poder aquisitivo da moeda.

5.2 - DA REVISÃO

Sem prejuízo do reajuste referido em 8.1, as tarifas de referência poderão ser revistas, para mais ou para menos, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou de custos, de caráter permanente, que modifique o equilíbrio econômico-financeiro deste contrato, por solicitação da CONCESSIONÁRIA, a qualquer tempo, ou por determinação da CONCEDENTE, a cada cinco anos.

CLAUSULA NONA - DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

São obrigações das partes:

9.1 - DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:

- I) Manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à CONCESSÃO;
- II) Prestar contas da gestão do serviço à CONCEDENTE e aos usuários, nos termos do item XV desta Cláusula e da Cláusula Décima-Segunda;
- III) Manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado;
- IV) Manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço adequado;
- V) Cumprir e fazer cumprir a legislação de proteção ambiental;
- VI) Receber nos centros públicos todos os tributos e contribuições incidentes sobre suas atividades e sobre os bens a elas vinculados;
- VII) Usar o Sistema de Gerenciamento Operacional (SICO), desenvolvido e utilizado pela RFFEA, por um prazo mínimo de 3 (três) anos, mediante condições operacionais a serem avençadas entre as partes, visando assegurar a integração do Sistema Ferroviário Nacional;
- VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, em qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;
- IX) Cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia;
- X) Promover a reposição de bens e equipamentos vinculados à CONCESSÃO, bem como a aquisição de novos bens, de forma a assegurar a prestação de serviço adequado;
- XI) Pagar as indenizações decorrentes da execução de obras, serviços e atividades necessárias à exploração da CONCESSÃO;
- XII) Participar, quando solicitada, do planejamento setorial visando à elaboração dos planos de expansão do Sistema Nacional de Viação;
- XIII) Manter os seguros de responsabilidade civil e de acidentes pessoais, compatíveis com suas responsabilidades para com a CONCEDENTE, os usuários e para com terceiros;
- XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à CONCEDENTE ou a nova CONCESSIONÁRIA;
- XV) Apresentar relatório anual, com as demonstrações financeiras, prestando contas de serviço concedido, bem como fornecer informações aos órgãos governamentais competentes nos prazos estabelecidos;
- XVI) Dar, anualmente, conhecimento prévio à CONCEDENTE do plano trienal de investimentos para atingimento dos parâmetros de segurança da operação da ferrovia e das demais metas de desempenho estabelecidas na cláusula quinta, a contar da data de assinatura deste contrato. Esses planos deverão indicar os projetos, seus custos e o cronograma de implantação, demonstrando os investimentos realizados no ano anterior. O primeiro plano deverá ser apresentado no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da assinatura deste contrato;
- XVII) Averbar no Livro de Registro de Ações Nominativas, à margem dos registros das ações vinculadas à composição do controle acionário da CONCESSIONÁRIA de propriedade dos INTERVENIENTES e dos seus sucessores, o seguinte termo: "Estas ações não podem ser oneradas, cedidas ou transferidas, a qualquer título, sem a prévia concordância por escrito da CONCEDENTE";
- XVIII) Promover as desapropriações necessárias e constituir servidões autorizadas pela CONCEDENTE;
- XIX) Prestar todo o apoio necessário aos escritórios da fiscalização da CONCEDENTE, garantindo-lhes livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações vinculadas à CONCESSÃO, bem assim o acesso de todos os assentamentos gráficos, registros e documentos contábeis, demais documentos e sistemas de informações, concernentes à prestação dos serviços concedidos;
- XX) Assegurar, a qualquer operador ferroviário, durante a vigência do presente contrato, a passagem de até 2 (dois) pares de trans de passageiros, por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TEP/km;
- XXI) Cumprir e fazer cumprir os tratados, acordos e demais atos internacionais vigentes, no tocante ao transporte ferroviário;
- XXII) Garantir tráfego entre ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores de transporte ferroviário, mediante a celebração de contrato, dando conhecimento de tais acordos à CONCEDENTE no prazo de 30 (trinta) dias. Serão definitivas as exigências que a CONCEDENTE venha a fazer com relação às cláusulas de tais contratos referentes ao controle do abuso de poder econômico e à segurança do tráfego ferroviário;
- XXIII) Manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor;
- XXIV) Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à CONCEDENTE;
- XXV) Submeter previamente à CONCEDENTE as propostas de emissão de títulos e valores mobiliários, bem como os contratos concernentes à aquisição e incorporação de empresa, que possam influir na composição do controle acionário;

§ 11º - Caso a CONCEDENTE não se manifeste no prazo de 60 dias, o valor da multa será devolvido à CONCESSIONÁRIA.

§ 12º - Cabera, ainda, recurso à instância superior.

§ 13º - A CONCESSIONÁRIA sofrerá advertência quando infringir qualquer das obrigações do Grupo I, descrito a seguir:

- Incisos I, II e III do Item 9.1 da Cláusula Mensa.

§ 14º - A CONCESSIONÁRIA sofrerá advertência ou será multada quando infringir qualquer das obrigações do Grupo II, descrito a seguir:

- Incisos IV a VII e IX a XVIII do Item 9.1 da Cláusula Mensa.

§ 15º - A CONCESSIONÁRIA será multada quando infringir qualquer das obrigações do Grupo III, descrito a seguir:

- Incisos XIX a XXI, XXV, XXVI e XXXII do Item 9.1 da Cláusula Mensa.

§ 16º - No caso de reincidência ou não solução da infração cometida, classificada no Grupo I, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à multa estabelecida para o Grupo I, e a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à multa estabelecida para o Grupo II.

§ 17º - No caso de reincidência ou não solução da infração cometida, classificada nos Grupos II e III, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à multa estabelecida para o Grupo III, aplicada em dobro.

§ 18º - O valor básico unitário da multa será equivalente ao da maior parcela fixa dentre as tarifas de referência homologadas para a malha, expressa em reais por tonelada. Ficam estabelecidos os seguintes valores de multas:

- Grupo II: 10.000 (dez mil) vezes o valor básico unitário

- Grupo III: 30.000 (trinta mil) vezes o valor básico unitário.

§ 19º - Por infração de inciso XXXI do item 9.1 da Cláusula Mensa deste contrato serão aplicadas as penalidades prescritas no capítulo V do RTT.

**CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA - DA INTERVENÇÃO**

A CONCEDENTE poderá intervir na CONCESSÃO para assegurar a prestação do serviço concedido, bem assim para fazer cumprir as cláusulas contratuais, normas regulamentares e legais.

§ 1º - A intervenção far-se-á por decreto da CONCEDENTE, que designará um interventor, o prazo da intervenção, os objetivos e limites da medida.

§ 2º - A intervenção deverá ser concluída no prazo de até 180 dias. Se não for extinta a CONCESSÃO, a administração do serviço deverá ser devolvida à CONCESSIONÁRIA, procedida da extinção de contas pelo interventor.

**CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO**

A CONCESSÃO se extinguirá com a concretização de um dos seguintes atos:

- TERMINO DO PRAZO CONTRATUAL
- ENCAMPACAO
- CADUCIDADE
- RESCISAO
- ANULACAO

**VALÊNCIA OU EXTINÇÃO DA CONCESSIONÁRIA**

Dar-se-á a encampação sempre que, durante o prazo da CONCESSÃO, o interesse público determinar a retomada da prestação do serviço pela CONCEDENTE, mediante determinação legal específica e com pagamento previsto da indenização que for devida.

2º - A caducidade ocorrerá nos casos previstos no Artigo 18 e nos parágrafos, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na hipótese de inadimplemento financeiro do contrato de arrendamento.

3º - A rescisão ocorrerá por decisão condenatória irrecorrível proferida em processo judicial de iniciativa da CONCESSIONÁRIA, com fundamento em descumprimento das normas contratuais pela CONCEDENTE.

4º - A anulação da licitação, decidida em processo administrativo judicial, será determinante da extinção da CONCESSÃO, com apuração de débitos e indenizações recíprocas que foram devidas, sua pensão e liquidação do saldo.

Em qualquer dos casos de extinção da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA manterá a continuidade da prestação dos serviços nas condições estipuladas neste contrato até a assunção dos mesmos pela CONCEDENTE.

Em quaisquer das hipóteses de extinção da CONCESSÃO de que trata esta cláusula, a CONCEDENTE estipulará os procedimentos e os meios para a assunção da prestação do serviço sem quebra de sua continuidade.

O ato que extinguir a CONCESSÃO será determinante do momento da relação jurídica nascida do presente contrato, mas as operações continuará vinculadas a prestação do serviço concedido, sem prejuízo dos direitos da RFFSA, a qual agirá de comum acordo com a CONCEDENTE visando a continuidade da prestação do serviço.

Na hipótese de que trata o parágrafo anterior, no mesmo momento para licitação de nova CONCESSÃO, será feita a licitação arrendamento dos bens operacionais vinculados a prestação do serviço e que não sejam de propriedade da CONCEDENTE.

**CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA - DA REVERSÃO E DA INDENIZAÇÃO**

À extinção da CONCESSÃO, qualquer que seja a sua causa:

Retornarão à CONCEDENTE todos os direitos e privilégios referidos à CONCESSIONÁRIA, junto com os bens de propriedade da CONCESSIONÁRIA e aqueles resultantes de investimentos por esta realizados em bens arrendados, declarados reversíveis pela CONCEDENTE, serão necessários a continuidade da prestação do serviço concedido.

Haverá a imediata assunção do serviço pela CONCEDENTE, que indenizará a ocupação das instalações e a utilização, por seus meios, de todos os bens reversíveis e dos bens arrendados pela CONCESSIONÁRIA.

Os bens declarados reversíveis serão indenizados pela CONCEDENTE pelo valor residual do seu custo, apurado pelos registros

contábeis da CONCESSIONÁRIA, depois de deduzidas as depreciações e quaisquer acréscimos decorrentes da reavaliação. Tal custo estará sujeito a avaliação técnica e financeira por parte da CONCEDENTE. Toda e qualquer melhoria efetivada na superestrutura de via permanente, descrita no Anexo V, não será considerada investimento para os fins deste contrato;

IV) A CONCEDENTE procederá aos levantamentos e apurações dos valores residuais indenizáveis dos bens declarados reversíveis, fara as retenções e compensações cabíveis e as liquidações devidas, tudo nos termos da lei e do estabelecido neste contrato;

V) Do valor da indenização que for devida à CONCESSIONÁRIA, a CONCEDENTE retará todos os valores devidos pela CONCESSIONÁRIA à União, Estados, Distrito Federal, Municípios e RFFSA, a qualquer título, inclusive os débitos referentes a penalidades por infrações contratuais, legais e regulamentares, tributos e contribuições, para a liquidação de tais débitos de acordo com os processos em andamento ou a serem instaurados;

VI) A CONCEDENTE, a seu critério, poderá assumir contratos da CONCESSIONÁRIA que julgare convenientes à continuidade da prestação do serviço adequado, fazendo as compensações que forem cabíveis;

VII) A CONCEDENTE, nos levantamentos de que trata o inciso IV acima, incluirá os inventários físicos dos bens reversíveis e dos bens arrendados à RFFSA, registrando seu estado de conservação, e retará os valores necessários para a recuperação da degradação apresentada pelos referidos bens em decorrência de negligência da CONCESSIONÁRIA na sua manutenção.

**CLÁUSULA DÉCIMA-SÉTIMA - DA ADMINISTRAÇÃO DO CONTRATO**

As partes deverão avençar, por escrito, as rotinas e procedimentos necessários para a administração da concessão do presente contrato. As partes declararão que todos os assuntos pertinentes à execução do presente contrato serão conduzidos pelos executores a seguir nomeados, os quais poderão designar executores auxiliares, com especificações das tarefas da competência estrita de cada um, fazendo as necessárias comunicações prévias, por escrito:

- a) pela CONCEDENTE - o titular do órgão competente da União para assuntos de transporte ferroviário;
- b) pela CONCESSIONÁRIA - o seu presidente;
- c) pelos INTERVENIENTES -

**CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

I) A CONCESSÃO tem caráter de exclusividade da exploração e do desenvolvimento do transporte ferroviário de carga pela CONCESSIONÁRIA na faixa de domínio da Malha Centro-Leste. A exclusividade não impedirá a travessia da faixa de domínio por outras vias, respeitadas as normas legais e as condições de operação da CONCESSIONÁRIA.

II) A CONCEDENTE dará conhecimento à RFFSA, em tempo hábil, das alterações deste contrato, bem como de todos os fatos relevantes ligados ao seu andamento e execução que sejam de interesse da RFFSA, para a correspondente administração e execução do contrato de arrendamento.

III) A CONCESSIONÁRIA somente poderá apresentar qualquer pleito se tiver em dia com todas as suas obrigações contratuais.

IV) Compõem este contrato os seguintes anexos:

- ANEXO I - Descrição da Malha Centro-Leste
- ANEXO II - Informações para o acompanhamento do serviço concedido
- ANEXO III - Tarifas de referência homologadas
- ANEXO IV - Relação de Contratos
- ANEXO V - Descrição dos bens que integram a superestrutura de via permanente.

**CLÁUSULA DÉCIMA-NOVA - DO MODO AMIGÁVEL PARA SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS**

Na hipótese de divergência na interpretação de qualquer disposição do presente contrato, a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA formarão, em cada caso, uma comissão de três membros, com a missão de solucionar o conflito de modo amigável, no prazo que lhe for assinado, obrigando-se, desde logo, a acatar a solução. Para esse fim, a CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA indicarão, cada uma, um membro e, de comum acordo, um terceiro membro.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA - DA ALTERAÇÃO CONTRATUAL**

Este contrato poderá sofrer alterações nos termos previstos nos artigos 57, 58 e 65 da Lei 8.666/93.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA - DA VIGÊNCIA**

O presente contrato entrará em vigor na data de sua publicação, em extrato, no Diário Oficial da União, correndo as despesas as expensas da CONCESSIONÁRIA.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA-SEGUNDA - DO FORO**

As partes elegem de comum acordo, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, o foro da cidade de Brasília, Distrito Federal, para conhecer e dirimir as controvérsias que possam surgir da execução do presente contrato.

I, por assim estarem de acordo, as partes assinam o presente contrato em ... vias, de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo indicadas.

de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

CONCEDENTE: \_\_\_\_\_

Ministro dos Transportes

CONCESSIONÁRIA: \_\_\_\_\_

INTERVENIENTES: \_\_\_\_\_

TESTEMUNHAS: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

CIC: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

CIC: \_\_\_\_\_



estipuladamente, sub-rogada em todos os termos deste contrato até a formalização de novo instrumento contratual que regulará as relações entre a RFFSA e a nova ARRENDATÁRIA, observada a Cláusula Décima-Sexta do Contrato de Concessão.

**CLÁUSULA OITAVA-DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES**

O descumprimento de quaisquer das obrigações assumidas neste contrato, ressalvado o disposto na Cláusula Terceira, sujeitará a ARRENDATÁRIA, a seu direito a prévia defesa, a pena convencional equivalente a 10% (dez por cento) do valor da renda mensal do arrendamento ou do valor do prejuízo causado à RFFSA, o que for maior, a título de multa não compensatória, além de responder pelas perdas e danos.

Parágrafo Único-A mora da ARRENDATÁRIA no pagamento do valor devido em razão do disposto nesta cláusula implicará a incidência de juros de 1% (um por cento) ao mês calculados sobre o total devido.

**CLÁUSULA NONA-DA ADMINISTRAÇÃO E EXECUÇÃO DO CONTRATO**

As partes deverão avançar, por escrito, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da assinatura deste instrumento, as condições, rotinas e procedimentos necessários para sua administração e execução, as quais passarão a integrá-lo para todos os efeitos.

Parágrafo Único-As partes declaram que todos os assuntos pertinentes à execução do presente contrato serão conduzidos pelos executores a seguir nomeados, os quais poderão designar executores auxiliares, com especificação das tarefas da competência escrita de cada um, fazendo as necessárias comunicações prévias e recíprocas, por escrito:

- I) Pela RFFSA: seu Presidente.
- II) Pela ARRENDATÁRIA:

**CLÁUSULA DÉCIMA-DO FORO**

O foro do presente contrato é o da cidade do Rio de Janeiro, capital do Estado do Rio de Janeiro, que as partes elegem como competente para processar e julgar qualquer demanda fundada neste instrumento. Assin acordadas e contratadas, as partes assinam o presente instrumento em duas vias de iguais teor e forma, juntamente com as testemunhas de fim identificadas.

Rio de Janeiro, .....  
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

..... Diretor	..... Presidente
..... ARRENDATÁRIA	..... Presidente
..... TESTEMUNHAS:	.....
nome	nome
CIC	CIC

**MINUTA**

**CONTRATO REGULADOR DOS PROCEDIMENTOS ENTRE A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (R.F.F.S.A.) E O LICITANTE VENCEDOR DO LEILÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA TRANSFERÊNCIA DA MALHA CENTRO-LESTE.**

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (R.F.F.S.A.), a seguir designada RFFSA, inscrita no CCC/SF sob o nº 33.613.332/0001-09, com sede na cidade do Rio de Janeiro, RJ, na Praça Procopio Ferreira, nº 86, neste ato representada por seu Diretor Presidente ..... e por seu Diretor ..... e o LICITANTE VENCEDOR DO LEILÃO, a seguir designado CONTRATANTE, com sede na cidade ..... neste ato representado pela empresa ..... por sua vez representada por seu Diretor Presidente .....

celebram o presente CONTRATO REGULADOR DOS PROCEDIMENTOS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA TRANSFERÊNCIA DA MALHA CENTRO-LESTE, como decorrência do resultado da licitação pública realizada nos termos das Leis nºs 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 07 de julho de 1995, com o Edital nº PND/A-03/96/RFFSA, no âmbito do Programa Nacional de Reestruturação, regido pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990 e suas alterações.

As partes contratantes, CONSIDERANDO que o CONTRATANTE referido no preâmbulo deste instrumento possui o direito de receber a CONCESSÃO;

que, de acordo com o EDITAL, o CONTRATANTE tem direito ao prazo de até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis por igual período, para efetivar a sua estrutura jurídica e organizacional, a fim de receber a CONCESSÃO e, imediatamente, assumir a prestação do respectivo serviço público sem prejuízo de sua continuidade;

que a complexidade dos procedimentos indispensáveis para a boa transferência da administração ferroviária da MALHA CENTRO-LESTE para futura concessionária também exige um período de transição;

SOLVEM estabelecer, como normas reguladoras dos procedimentos a que se obrigam durante o período de transição, objeto deste contrato, o disposto nas cláusulas seguintes.

Os vocábulos e as expressões a seguir relacionados são usados neste instrumento com o significado aqui expresso para efeito de interpretação de suas cláusulas:

**CONCESSÃO** - é a concessão do direito de exploração do TRANSPORT FERROVIÁRIO, na MALHA CENTRO-LESTE, nos termos do EDITAL.

**CONTRATO** - é o Edital nº PND/A-03/96/RFFSA.

**MALHA CENTRO-LESTE** - é a malha ferroviária abrangida pela CONCESSÃO, descrita no Anexo I do Contrato de Concessão.

**TRANSPORTE FERROVIÁRIO** - é o serviço público de transporte ferroviário de cargas objeto da CONCESSÃO.

**CLÁUSULA PRIMEIRA - DA TRANSIÇÃO**

Objeto do presente instrumento é o disciplinamento dos procedimentos necessários para a implementação da transferência da operação do TRANSPORT FERROVIÁRIO da MALHA CENTRO-LESTE para a futura

concessionária, dentro do prazo de até 60 (sessenta) dias, prorrogável por igual período, contado a partir desta data.

Parágrafo Primeiro - O CONTRATANTE deverá estar constituído como sociedade anônima para responder a CONCESSÃO (em se tratando de comércio ou associação, acrescentar: e a companhia assim constituída ficará sub-rogada em todos os direitos e obrigações decorrentes deste contrato).

Parágrafo Segundo - Durante a vigência deste contrato, a MALHA CENTRO-LESTE continuará integrando o sistema da RFFSA, com seu funcionamento operado exclusivamente pela RFFSA e sob sua exclusiva responsabilidade, não constituindo administração compartilhada e seu acompanhamento pelo CONTRATANTE.

Parágrafo Terceiro - Com a finalidade exclusiva de adequar a gestão da futura concessionária às obrigações e aos direitos que devem nascer no período de transição, decorrentes de instrumentos contratuais novos ou em fase de renovação, cujos efeitos se estendem além do prazo deste contrato, a RFFSA se compromete a não assinar tais instrumentos contratuais sem submetê-los ao conhecimento do CONTRATANTE, que, no prazo de 3 (três) dias úteis, contados do recebimento da comunicação, deverá manifestar sua opinião.

Parágrafo Quarto - A futura concessionária ficará sub-rogada, como concessionária, nos contratos de que trata o parágrafo anterior, que não contrariem a opinião manifestada pelo CONTRATANTE, podendo renovar a cessão dos bens.

Parágrafo Quinto - São da exclusiva responsabilidade do CONTRATANTE todos os procedimentos necessários para a constituição e o funcionamento legal da companhia que o sucederá para assinatura do Contrato de Concessão. (Este parágrafo só deverá permanecer quando o CONTRATANTE for comércio ou associação).

**CLÁUSULA SEGUNDA - DO ACOMPANHAMENTO DAS OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS**

O CONTRATANTE designará representantes para acompanhamento da gestão da MALHA CENTRO-LESTE, de comum acordo com a RFFSA, de modo a tomar conhecimento de todas as funções administrativas, econômicas e de operação, como, por exemplo, gestão contábil, recursos humanos, comercial e da operação, através dos seus procedimentos de rotina, requerimentos, ordens de serviço, plano de contas, conhecimentos de embarque, faturas, contratos comerciais, contratos com fornecedores de bens e serviços, qualidade das relações com usuários e fornecedores, controles de estoque e de patrimônio, tratamento dos assuntos contenciosos nas esferas administrativa e judicial e relações com a Administração Geral da RFFSA.

**CLÁUSULA TERCEIRA - DOS BENS A SEREM ARRENDADOS**

A RFFSA e o CONTRATANTE designarão representantes para realizarem a seleção, a conferência e a identificação do estado de conservação dos bens vinculados à MALHA CENTRO-LESTE que serão transferidos para RFFSA, por arrendamento, para a futura concessionária.

Parágrafo Único - Será de exclusiva responsabilidade futura do CONTRATANTE qualquer deficiência ou paralisação na prestação do serviço em decorrência da falta de bem excluído por seus representantes.

**CLÁUSULA QUARTA - DOS BENS NÃO OPERACIONAIS**

Os bens não operacionais descritos no Anexo I deste contrato ficarão sob a guarda e responsabilidade da futura concessionária, pelo prazo de 12 (doze) meses contados a partir da assinatura do Contrato de Concessão, após o qual cessará toda a responsabilidade decorrente desta Cláusula.

Parágrafo Primeiro - Caberá ao CONTRATANTE designar a área de ser guardados os bens não operacionais, assim como os bens a serem selecionados para arrendamento, que ficarão em depósito, competindo ao CONTRATANTE dispensar os cuidados normais de guarda.

Parágrafo Segundo - Serão de conta e risco do CONTRATANTE e da futura concessionária todas as obras e os custos necessários para a guarda dos bens objeto do parágrafo anterior.

**CLÁUSULA QUINTA - DA PERMISSÃO DE USO DE BENS**

Os bens constantes das relações que constituem os Anexos II (PRELÉRIE) e III (PRALA FORMOSA) deste contrato, serão entregues à posse, guarda e conservação do CONTRATANTE, na data da assinatura do Contrato de Concessão, através de Contrato de Permissão de Uso Gratuita que será celebrado e assinado naquela data, por prazo determinado, ao fim do qual deverão ser devolvidos à RFFSA no mesmo estado em que tenham sido recebidos pelo CONTRATANTE, sob pena de pagamento de multa diária e responsabilidade por perdas e danos.

**CLÁUSULA SEXTA - DO ESTOQUE**

O CONTRATANTE poderá selecionar os bens integrantes dos estoques das SR-2, SR-7 e SR-8 que desejar adquirir por compra.

Parágrafo Primeiro - Desde logo, a RFFSA se obriga a vender e o CONTRATANTE se obriga a comprar, pelo preço de reposição, os estoques de óleos combustíveis e lubrificantes existentes nas SR-2, SR-7 e SR-8 na data da transferência para a futura concessionária. Para efeito do disposto neste parágrafo, entende-se por estoque, exclusivamente, a quantidade existente nos depósitos de armazenamento na data da compra.

Parágrafo Segundo - Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior todos os demais bens integrantes dos estoques das SR-2, SR-7 e SR-8 que a futura concessionária comprar, serão vendidos com base no preço de reposição.

Parágrafo Terceiro - A futura concessionária pagará à RFFSA o valor correspondente à aquisição dos bens de que trata esta Cláusula no prazo de 30 (trinta) dias, contado a partir da data de assinatura do Contrato de Concessão.

Parágrafo Quarto - Os itens dos estoques das SR-2, SR-7 e SR-8 que não interessarem a futura concessionária terão o mesmo tratamento estabelecido nos parágrafos primeiro e segundo da Cláusula Quinta deste Contrato.