

ATA DE ESCLARECIMENTOS (01/2022)

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA FORNECIMENTO DE 44 (QUARENTA E QUATRO) TRENS PARA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ.

Encaminhamos perguntas e respostas referentes ao aviso publicado em 25/02/2022 relativo à Audiência Pública realizada em 17/03/2022.

- 01)** Perguntamos se o Edital de concorrência garantirá uma concordância justa e isonômica no campo tributário, entre as indústrias nacionais e estrangeiras, evitando que se repitam as vantagens oferecidas a empresas estrangeiras ocorridas no último certame de compra de trens do Estado de São Paulo. Gostaríamos de deixar consignado em Ata que o setor metroferroviário nacional através do Edital na comparação de pregões das ofertas entre as concorrentes nacionais e estrangeiras. Para que nas tabelas de valor total das ofertas dos concorrentes estrangeiras sejam acrescidas ao valor total final de 14% de imposto de importação e 9,25% do PIS/COFINS.

RESPOSTA: Esta contratação será precedida de licitação internacional em acordo com as regras e diretrizes do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Banco Mundial), possivelmente utilizando o modelo de edital para Projeto, fornecimento e instalação sem pré-qualificação, conforme modelo disponível no site <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/206981610046509628-0290022021/SPD-RequestforBids-PLANT-without-prequalification-January-2021>, portanto, as informações solicitadas, critério de comparação, regras de importação e fornecimento, procedimentos tributários e demais regras licitatórias e contratuais, poderão ser consultadas quando da publicação do referido edital.

- 02)** O importador será a STM ou o contratado realizará a importação em nome da STM?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 03)** Os preços serão apresentados na modalidade INCOTERMS CIF?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 04)** Como será a tratativa em relação aos impostos (de importação, IPI, PIS, COFINS, ICMS) e quem assumirá os custos relativos ao desembarço Aduaneiro?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 05)** Quem assumirá os custos de transporte e seguro entre o Porto de Santos e o local a ser designado pelo Metrô SP?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 06)** Em que local os equipamentos de CBTC de bordo serão instalados nos trens?

RESPOSTA: Os equipamentos do CBTC serão instalados nas instalações do fabricante dos trens.

- 07)** Haverá a possibilidade de subcontratação nominada com faturamento direto?

RESPOSTA: Vide resposta à pergunta 1.

08) Qual(is) a(s) fonte(s) de financiamento para este Projeto?

RESPOSTA: Esta contratação será precedida de licitação internacional em acordo com as regras e diretrizes do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Banco Mundial).

09) Haverá margem de preferência nacional?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

10) Os 44 trens serão aplicados exclusivamente na linha 2?

RESPOSTA: Os trens são especificados para a Linha 1 – Azul, Linha 2 – Verde e Linha 3 – Vermelha do sistema metroviário da cidade de São Paulo.

11) Os 44 trens serão exclusivos da linha 2?

RESPOSTA: Vide resposta à pergunta 10.

12) Os atuais trens da linha 2 serão deslocados para outras linhas?

RESPOSTA: Parte dos trens poderá ser deslocada de acordo com estratégias operacionais a serem adotadas pelo Metrô.

13) Os 11 trens da frota E serão modernizados ou descartados?

RESPOSTA: Os trens da Frota E serão descomissionados.

14) Equipamento embarcado de CBTC faz parte do fornecedor do trem?

RESPOSTA: Os equipamentos de bordo do CBTC não fazem parte do escopo deste fornecimento, exceto os serviços de instalação destes equipamentos nos trens.

15) STM/METRÔ contratará a Supervisão do fornecimento destes 44 trens?

RESPOSTA: Esta pergunta será respondida no momento do edital.

16) Qual é a previsão do lançamento do Edital?

RESPOSTA: A previsão de publicação do edital em 2022.

17) Qual será a Lei a ser adotada 8.666/93 ou 13.303/16.

RESPOSTA: Esta contratação será precedida de licitação internacional em acordo com as regras e diretrizes do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Banco Mundial), possivelmente utilizando o modelo de edital para Projeto, fornecimento e instalação sem pré-qualificação, modelo disponível em <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/206981610046509628-0290022021/SPD-RequestforBids-PLANT-without-prequalification-January-2021>

18) Qual será o valor ou (%) de Patrimônio Líquido mínimo a ser adotado nesta licitação?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

19) Será uma licitação Internacional?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

20) Quais índices econômicos serão exigidos?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

21) A apresentação da audiência pública será disponibilizada através de qual meio?

RESPOSTA: a Audiência Pública foi disponibilizada na plataforma do Youtube da Companhia do Metro, o link para acesso é <https://www.youtube.com/watch?v=bgQ1kkc7vbQ> podendo ser acessado também pelo sítio eletrônico www.stm.sp.gov.br por meio desse link: http://www.stm.sp.gov.br/?page_id=103.

22) Qual a data da licitação e cronograma de entrega dos trens?

RESPOSTA: Vide resposta das perguntas 16 e 34.

23) Os trens terão a mesma concepção das outras frotas das linhas 1, 2, 3?

RESPOSTA: Os trens devem possuir a concepção mostrada na apresentação da audiência pública.

24) Quais serão as melhorias implementadas nestes trens em comparação com as outras frotas?

RESPOSTA: As características básicas do trem e seus principais sistemas, incluindo as melhorias, foram apresentadas na audiência pública.

25) Gostaria de saber como foi encaminhado no edital de aquisição de 44 novos trens a questão da avaliação da segurança operacional do material rodante a ser fornecido?

RESPOSTA: Os ensaios de aceitação do trem do ponto de vista do comportamento dinâmico, segurança, desgaste da via e qualidade de rodagem devem ser realizados de acordo com as normas UIC 518 OR e EN 14363/2006.

26) Se foi incluída alguma exigência sobre segurança contra o descarrilamento, qual norma internacional foi adotada.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 25.

27) Caso este tipo de verificação do comportamento dinâmico do trem não tenha sido incluída, elucidar como o METRO espera garantir a segurança do trens durante a operação comercial.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 25.

28) O Grupo manifesta seu interesse em propor alteração na especificação dos bancos de baterias dos novos trens a serem adquiridos pela Companhia do Metropolitano - Metrô SP. http://www.stm.sp.gov.br/?page_id=103

Especificação atual:

- Dois bancos de baterias por trem, tipo Alcalinas (NiCd)

- Devem suportar por 60 minutos todos os equipamentos alimentados

Sugestão/manifestação: Utilização de baterias chumbo-ácidas ventiladas.

Questões ambientais.

a. Baterias alcalinas contam com materiais altamente contaminantes.

b. Em caso de descarte inadequado conforme PNRS, o usuário é corresponsável pelo material "perigoso" e poderá arcar com as penalidades e multas por poluição do meio ambiente

c. Já para questões ambientais, as baterias chumbo-ácidas são totalmente recicláveis, contando com recicladores em nosso país

d. A reciclagem de baterias chumbo-ácidas atendem as normas e leis regulamentadoras:

- i. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE Lei de Crimes Ambientais 9.605/1998
- ii. IBAMA Instrução Normativa nº 08 do IBAMA em 2012
- iii. CONAMA Resolução 401/2008
- iv. PNRS Política Nacional de Resíduos Sólidos 2010; Lei 12.305
- v. No caso do Grupo Moura: CERTIFICAÇÃO JUNTO AO IBER Instituto Brasileiro de Energias Recicláveis – entidade gestora do sistema da logística reversa de baterias chumbo-ácido em atendimento à PNRS

RESPOSTA: Os requisitos técnicos especificados visam o atendimento às necessidades do Metrô de São Paulo e aos padrões e tendências internacionais no médio e longo prazo. As opções realizadas consideram as experiências anteriores do Metrô de São Paulo e as necessidades envolvendo operação, manutenção e descarte dos componentes. Os custos envolvidos consideram o completo ciclo de vida útil das baterias.

29)

Questões financeiras e atendimento

- a. O lead time para importação de uma bateria alcalina pode ultrapassar 180 dias
- b. Como não existem fabricantes de baterias alcalinas no Brasil, conseqüentemente não existe suporte local como Assistência técnica e Pós Vendas para suporte das baterias em operação
- c. Baterias alcalinas custam em média 6x o valor de baterias chumbo-ácidas ventiladas
- d. Simulação de custos para aquisição de baterias alcalinas x chumbo-ácidas
 - i. Bateria alcalina ~R\$ 120.000,00 – São dois bancos de baterias por trem = R\$ 240.000,00 – Total para 44 trens: ~R\$ 10.5mi
 - ii. Baterias chumbo-ácidas ~R\$ 25.000,00 – são dois bancos de baterias por trem = R\$ 50.000,00 – Total para 44 trens: ~R\$ 2.2mi
 - iii. Utilizando baterias chumbo-ácidas, **existe uma redução de ~R\$ 8mi no investimento inicial**, porém o valor pode ser elevado/alterado de acordo com a variação cambial (Euro)
 - iv. A reposição de baterias chumbo-ácidas conta com o recolhimento das baterias em fim de vida útil, contribuindo para redução do valor investido para novas aquisições

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 28.

30)

Fomentação da indústria nacional

- a. Como mencionado, não existem fabricantes de baterias alcalinas no Brasil e as importadas são provenientes de outros países
- b. No caso de baterias chumbo-ácidas ventiladas, existem diversas indústrias com capacidade técnica para fornecimento no Brasil

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

31)

Reposição e manutenção

- a. Após o ciclo de vida de uma bateria alcalina, as mesmas são substituídas por baterias chumbo-ácidas
 - i. Inviabilidade econômica; as baterias alcalinas podem custar aproximadamente 6x o valor de uma bateria chumbo-ácida ventilada, tornando inviável a aquisição de bancos de baterias alcalinas
 - ii. Manutenção e suporte; a falta de suporte local também é um fator importante para o desinteresse em se continuar com baterias alcalinas em trens em operação

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 28.

- 32) Histórico do segmento
- Montadoras de locomotivas, como Wabtec e Progress Rail utilizam baterias chumbo-ácidas em suas locomotivas, comprovando a viabilidade técnico econômica do produto
 - Praticamente todas as operadoras de transporte de cargas utilizam baterias chumbo-ácidas em sua frota circulante, ex. RUMO, Vale, VLI, MRS, FTL, FTC, etc.
 - Operadoras de transporte de passageiros também utilizam a tecnologia em seus TUE's, ex. Metrô SP, Metrô Rio, Metrô DF, CPTM, CCR, Metrô FOR, Metrô Recife, etc.
 - Um processo comum é a substituição de baterias alcalinas por baterias chumbo-ácidas ventiladas, no intuito de reduzir os custos com aquisição do material, além de outros benefícios como prazo de entrega e facilidade no descarte/destinação

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 28.

- 33) Questões técnicas
- Não existem objeções técnicas quanto as baterias chumbo-ácidas ventiladas para aplicação em TUE
 - Atualmente praticamente todas as operadoras de trens utilizam baterias chumbo-ácidas, visto que é um produto que é desenvolvido especificamente para essa operação, atendendo aos requisitos técnicos
 - Baterias chumbo-ácidas nacionais foram desenvolvidas para o nosso clima, considerando assim um produto tropicalizado

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 28.

- 34) Considerando a complexidade da especificação técnica do material rodante para a linha 2 e o cronograma de entrega do subfornecedor devido ao Covid-19, a realização do cronograma de entrega do 1º trem seria um passo muito crítico em consideração à segurança e desempenho. Além disso, especialmente, para convidar mais concorrentes neste concurso, o CMSP deve conceder mais prazo para novo desenho/projeto para o 1º trem (pelo menos 30 meses a partir de D0). embora a entrega do 1º trem possa ser estendida, no entanto, o aumento da quantidade de produção por mês pode alcançar a entrega completa da frota. Portanto, pedimos fortemente para revisar o cronograma de entrega conforme abaixo.

Audiência Pública (17/Março)	Mês	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58		
	Q'dade Trem	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Subtotal																	22												34												44

Sugestão	Mês	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52							
	Q'dade Trem											1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Subtotal																	12													36										44

RESPOSTA: O prazo estabelecido para o fornecimento de trens é planejado para atender às necessidades do programa do Metrô na Expansão da Linha 2. Consideramos que os prazos estabelecidos estão adequados a fornecimentos similares.

- 35) Moeda para Licitação e Contrato não é clara. Devido à flutuação extremamente alta da taxa de câmbio do BRL (Real Brasileiro) nos últimos anos, reforçamos o pedido em permitir que o licitante proponha em USD (Dólar Americano) como moeda de oferta e contrato.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 36) De acordo com nosso entendimento, no caso de importação de material rodante completo (CBU), todos os impostos de importação e vendas relevantes sobre o material rodante estão isentos de acordo com a diretriz de compras do banco mundial, enquanto as empresas que fabricam trens no local (Brasil) têm importação e impostos sobre vendas na fabricação. Isso significa que o fabricante local terá desvantagem em consideração aos critérios de avaliação, que é a avaliação de baixo preço. Portanto, para uma avaliação justa, pedimos veementemente que considere a equalização de tal diferença de valor devido à tributação em seus critérios de avaliação para que a fabricação local não tenha nenhuma desvantagem.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 37) Favor confirmar se a questão de financiamento/recursos para o projeto já está equacionada, ou seja, se o financiamento já está aprovado pelas autoridades competentes e agente financiador. Se SIM favor informar agente financiador. Se NÃO, solicitamos indicar status do processo de obtenção do financiamento, bem como, informar até que fase do processo licitatório a CMSP/STM poderá avançar sem a definição e assinatura do contrato de financiamento. Favor, também, confirmar o valor do orçamento para aquisição de material rodante.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 38) Pedimos por gentileza, informar uma estimativa para lançamento do edital. Além disso, considerando tratar-se de concorrência internacional com a participação de fabricantes multinacionais e/ou estrangeiros que exigem processos complexos de aprovação de oferta, bem como, possíveis traduções de documentos oriundos do estrangeiro, solicitamos que o prazo mínimo para entrega das ofertas seja de 90 (noventa) dias.

RESPOSTA: Vide resposta das perguntas 1 e 16.

- 39) Devido à complexidade técnica com base no nível de sinalização (GoA4) e fornecedor comprovadamente muito limitado, pedimos fortemente que o CMSP compre e forneça equipamentos de sinalização a bordo ao fornecedor de material rodante (fora do escopo de fornecimento de fabricação de material rodante). Obviamente, o fornecedor de material rodante fornecerá o melhor esforço e interface para instalar esse equipamento no trem.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 14.

- 40) "É nosso entendimento que a porta deslizante do passageiro tem alguns méritos como segue; Possível transporte de mais pessoas em comparação com porta deslizante externa, considerando o espaço a ser diminuído entre a caixa e a plataforma- Solução comprovada no sistema metroviário do Brasil. - Menor peso do que a porta deslizante externa Por favor, esclareça qual porta de bolso deslizante do passageiro é aceitável."

RESPOSTA: Conforme apresentado na audiência pública as portas deverão ser de corrediça externa.

- 41) Solicitamos que sejam estabelecidos mecanismos e critérios igualitários das condições nas concorrências internacionais, para a indústria brasileira e estrangeira (Princípio da Isonomia). Atualmente as montadoras de trens estrangeiras, sem fabricação local, têm vantagens competitivas já que não estão sujeitas a tributação nas exportações para o Brasil. Reforçamos ainda que a qualidade e durabilidade dos nossos produtos fabricados no Brasil, são equivalentes aos fabricados no exterior, entretanto reforçamos a vantagem de facilidade de aquisição e disponibilidade de materiais para servir os sistemas durante a operação do ativo (pós venda). Nesse caso estamos localmente suprindo as necessidades do mercado.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 42) Os inversores de tração devem possuir ventilação natural ou também será possível a utilização de ventilação forçada?

RESPOSTA: Devem possuir ventilação natural conforme apresentado na audiência pública.

- 43) Para esclarecimento do cronograma oficial de licitação para aquisição de 44 novos trens, quando serão divulgados oficialmente o Edital de Licitação e Especificações Técnicas

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 44) De acordo com a apresentação na audiência (P21), o prazo de "Finalização Projeto" deve ser concluído em 20 meses após "Assinatura do Contrato" e "Entrega do 1º trem" é concluída em "D0 + 21 meses". O prazo não parece razoável. Se pode ser otimizado a data de "Entrega do 1º trem" para 12 meses após "Finalização Projeto"

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 34.

- 45) De acordo com a apresentação na audiência, a fonte de financiamento do projeto vem do Banco Mundial. Qual é o orçamento para todo o projeto de aquisição de 44 novos trens?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 46) Se o importador do projeto é o Metrô de São Paulo, se o imposto será de responsabilidade do fornecedor e se há política/regulamento de redução/isenção de imposto

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 47) Confirme se o sistema de sinalização foi determinado para não ser incluído no Objetivo de Licitação deste projeto

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 14.

- 48) De acordo com a descrição e requisitos do sistema de "Frenagem de serviço e emergência" a apresentação na audiência (P5): "Frenagem de serviço: 1,2 m/s² (AW5); Frenagem de emergência: 1,5 m/s² (AW5)", de acordo com a experiência de design e produção dos principais fabricantes de veículos ferroviários do mundo, sugere-se a alteração para: "Frenagem de serviço: 1,1 m/s² (AW5); Frenagem de emergência: 1,3 m/s²

RESPOSTA: As taxas utilizadas na concepção do projeto estão adequadas aos requisitos operacionais do Metrô.

- 49) GoA4 – ATO. Quem deverá fornecer o equipamento de Bordo GoA4 (Contratante ou Contratada)? Sugerimos que a contratante forneça o equipamento e que a contratada faça a adequação e pré-instalação no trem.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 14.

- 50) PORTAS DE SALÃO COM CORREDIÇA EXTERNA Além da opção de portas de salão com corrediça externa, serão admitidas outras opções (Ex. Embutidas, tal qual àquelas já existentes nos trens do Metrô SP)?

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 40.

- 51) ATUALIZAÇÃO DOS SIMULADORES. Pedimos confirmar se será apenas uma atualização de software e que não há fornecimento de novos equipamentos/hardwares.

RESPOSTA: A Contratada deve fornecer toda a atualização necessária dos sistemas simuladores de trens existentes no Metrô de maneira a adequar suas funcionalidades e incluir todas as frotas em operação do Metrô de São Paulo.

- 52) ENTREGA DO 1º TREM EM 21 MESES APÓS A ASSINATURA DO CONTRATO E DEPOIS UMA MÉDIA DE 1,5 TRENS POR MÊS. Dado que a finalização do Projeto está definida para o mês 20, entendemos que o prazo de apenas um mês entre o término do Projeto e a entrega do 1º trem é um prazo muito apertado. Qualquer atraso nas definições finais e/ou aprovações poderá comprometer o prazo de 21 meses indicado. Assim, sugerimos que a data de entrega do 1º trem se dê no mês 30.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 34.

- 53) CARGA MÁXIMA POR EIXO DE 17 TONELADAS Pedimos a gentileza de confirmar se a carga máxima 17 ton/eixo é para AW4 (8 pas/m²), pois o desempenho de frenagem e aceleração solicitado é para AW5 (10 pas/m²). Solicitamos ainda informar e detalhar quais serão os requisitos exigidos para Tração e Freios Elétricos.

RESPOSTA: A carga máxima de 17 ton/eixo considera o carregamento AW5 (com 10 passageiros/m²). As taxas máximas de aceleração e frenagem foram apresentadas na audiência pública. Os requisitos detalhados para tração e freio elétricos serão melhor descritos na especificação do material rodante, que será disponibilizada junto ao edital no momento da publicação.

- 54) INVERSORES REFRIGERADOS VVVF COM VENTILAÇÃO NATURAL. Além da opção de utilização de inversores refrigerados com ventilação natural, serão admitidas outras opções, tal como refrigeração forçada? Sugerimos a aceitação de ambos os tipos de ventilação, tanto natural quanto forçada.

RESPOSTA: Vide resposta do item 42.

- 55) Cronograma de entrega apresentado durante sessão de Consulta Pública em 17/03/2022: Considerando a complexidade do projeto e também o cenário mundial em meio a uma pandemia, crise nos mercados globais de commodities e semi-condutores, dificuldades na contratação de transportes internacionais, além de uma guerra em curso entre Ucrânia e Rússia com proporções ainda imensuráveis, o cronograma sugerido de entrega do primeiro trem no mês 21 se torna infactível. Desta forma, sugerimos que a entrega do primeiro trem se faça pelo menos a partir do 24º mês de contrato e, conseqüentemente, postergando todas as datas subsequentes alongando o cronograma total em 3 meses.

RESPOSTA: Vide resposta do item 34.

- 56) Fórmulas de reajuste: Considerando o cenário de inflação global, reforçamos a necessidade de o Edital considerar fórmulas de reajuste que estejam alinhadas com a atual realidade, não apenas para os valores em Reais, mas também para valores em moedas estrangeiras.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.

- 57) Os abaixo-assinados, em defesa da justa e isonômica concorrência entre empresas nacionais e estrangeiras, solicitam que o Edital em tela (“Contratação de Empresa para fornecimento de 44 (quarenta e quatro) Trens para a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô”) contemple critérios de avaliação, no âmbito administrativo do certame, que visem a uma análise igualitária das cargas tributárias incidentes sobre as empresas concorrentes, sejam elas nacionais ou estrangeiras. Neste sentido, sugerimos que seja explicitado, no regramento do Edital, que as tabelas de valores finais das concorrentes estrangeiras, apenas para efeitos comparativos de valores, tenham seus valores finais acrescidos de 23,25% relativos à carga tributária incidente numa eventual operação de importação, sendo 14% em face do Imposto de Importação e 9,25% referentes ao PIS/COFINS. Note-se que não se solicita, por esta Contribuição, qualquer vantagem ou proteção às concorrentes nacionais senão, apenas e tão-somente, uma avaliação justa, igualitária e isonômica dos valores finais propostos pelos concorrentes. Vale destacar que, sagrando-se vencedora uma concorrente nacional, o Estado de São Paulo e o Brasil sairão vencedores, pois, além de o Metrô adquirir os 44 trens de excelente qualidade também, segundo a Nota Técnica da Secretaria da Fazenda do próprio Estado de São Paulo, formulada pela Assessoria de Política Tributária no segundo semestre de 2014, serão assegurados: - geração de mais de 6 mil empregos diretos e indiretos no Brasil, sendo mais de 5 mil somente no Estado de São Paulo; - incremento de R\$ 3 bilhões ao PIB Brasil, dos quais R\$ 2,6 bilhões ao PIB de São Paulo; - mais de R\$ 750 milhões de Valor Agregado à economia brasileira, sendo mais de R\$ 600 milhões à economia de São Paulo; - acréscimo de R\$ 400 milhões na massa salarial do setor ferroviário nacional, R\$ 360 milhões destes em São Paulo. Os objetivos centrais desta solicitação são os de lutar pela preservação das indústrias e tecnologias nacionais, pela geração de empregos e renda no Brasil e pela plena utilização dos cerca de 5 bilhões de reais investidos (nos últimos 15 anos) pela indústria em seus polos industriais, de serviços e em tecnologia e inovações. A indústria ferroviária nacional e toda sua cadeia produtiva, aqui representada, oferecem garantia de seus produtos, atendimento rápido, tecnologia e mão-de-obra local qualificadas, peças de reposição, assistência técnica de seus produtos, trens com qualidade igual ou superior aos importados, além de manuais e procedimentos detalhados e em português. A falta de aplicação destes critérios de isonomia neste certame imporá elevado prejuízo ao setor ferroviário nacional, ao comprometer a existência de indústrias nacionais (ficando os clientes de nossa indústria à mercê de produtos importados), coibindo a geração de empregos e renda no Brasil, além de impedir o crescimento do PIB, do Valor Agregado e da Massa Salarial no Estado de São Paulo e no Brasil. No intuito de evitar qualquer resistência do Banco financiador, o BIRD conforme informado na Audiência Pública, sugerimos que V.Sas. realizem um alinhamento prévio com o BIRD acerca da inclusão destes critérios de comparação e julgamento dos valores finais, apenas do ponto de vista comparativo e administrativo, sem qualquer alteração do regramento jurídico e tributário já estabelecido. Estamos seguros de que não haverá qualquer empecilho neste sentido, sabedores de que os Guide Lines do BIRD preveem a valorização das indústrias nacionais do País financiado, apenas assegurando-se uma avaliação administrativa isonômica. Clamando por igualdade e isonomia nas análises finais dos valores dos concorrentes nacionais e estrangeiros, firmam a presente Contribuição as empresas e entidades abaixo relacionadas.

RESPOSTA: Vide resposta da pergunta 1.