

ATA DE ESCLARECIMENTOS (05/2024)

PROCESSO SEI 026.00003155/2023-69 - CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL STM nº 01/2023 e METRÔ Nº 10015590.

FORNECIMENTO DE 44 NOVOS TRENS METROVIÁRIOS (6 CARROS CADA), PARA AS LINHAS 2 – VERDE, 1 – AZUL E 3 – VERMELHA.

Encaminhamos perguntas e respostas referentes à Concorrência acima, conforme estabelecido no item 13 do Edital.

- 01)** A Cláusulas 11.1.1.1 da Minuta de Termo de Contrato prevê que “a CONTRATADA, após comprovação do efetivo registro do Credenciamento FINAME nos termos do item 11.6, obriga-se, durante a execução do Contrato, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, a manter todas as condições relativos ao Credenciamento Finame (CFI) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, nos termos dos critérios e requisitos específicos para o credenciamento de produtos do setor Metroferroviário, bem como o Plano de Desenvolvimento de Nacionalização exigido pelo órgão financiador, cabendo à CONTRATADA atender integralmente as eventuais atualizações e revisões do Credenciamento Finame (CFI), não sendo admitido qualquer tipo de pleito de recomposição de prazos ou de reequilíbrio econômico-financeiro”. Em vista do previsto na cláusula supramencionada, entende-se que uma das obrigações da Contratada é a realização de Credenciamento Finame (CFI) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, nos termos dos critérios e requisitos específicos e, por conseguinte, a manutenção das condições exigidas à época do credenciamento, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro. Nessa perspectiva, cumpre observar que o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em contratos celebrados com a Administração Pública é um mandamento constitucional, nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal. Segundo o referido artigo, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública, devendo ser mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei. Como desdobramento desse preceito constitucional, a Lei Federal nº 14.133/2021 assegura o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em caso de situações supervenientes que venham a impactar nas condições efetivas à época da proposta – é o que se verifica em seus artigos 124, 130 e 134. Considerando que alterações a posteriori nos requisitos para credenciamento do Finame não se trata de uma situação cujas consequências são conhecidas ou calculáveis à época da licitação pelos interessados, é essencial ponderar sobre o dever de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Nos termos do Edital, o credenciamento Finame é uma condição essencial para a contratação, é desproporcional alocar integralmente o risco à contratada diante de um evento futuro e de consequências incertas para a sustentabilidade econômico-financeira da execução contratual. Desse modo, entende-se que, em caso de alterações nas condições para o Credenciamento Finame a posteriori que causem variações nos custos e obrigações assumidas pela Contratada por fator alheio à sua ingerência, deverá ser mantida a equação econômico-financeira original do contrato de fornecimento. O entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Ratificamos o item 11.1.1.1. do contrato.

02) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 - Item 13.4

Está estabelecido no respectivo item do Edital que as respostas aos pedidos de esclarecimento serão divulgadas em sítio eletrônico oficial conforme especificado no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) e no sítio eletrônico www.compras.gov.br, www.metro.sp.gov.br, www.stm.sp.gov.br, no prazo máximo de 3 (três) dias após o recebimento do pedido de esclarecimento. Todavia, esse referido prazo não vem sendo cumprido, o que atrasa a definição técnica para participação da Concorrência. Pedimos a confirmação que este prazo será cumprido, e o consequente envio das respostas as perguntas já submetidas em 11 de outubro de 2024.

RESPOSTA: Nos termos do item 13.4. do edital, o prazo final para a apresentação das respostas é o dia útil anterior à data da abertura do certame, isto é, dia 20/12/2024.

03) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - Item 4.2.1

Em relação as obrigações do proponente expostas na cláusula 4.2.1, entendemos que o proponente já registrado no FINAME tem como condição necessária a emissão da ordem de serviço a obrigação de atualizar o cadastro em 20 dias da assinatura do contrato, ao passo que o proponente que ainda não possui o cadastro no FINAME teria pelo previsto na cláusula 11.6 um prazo de 12 meses a partir da data de assinatura do contrato.

Não entendemos a justificativa por tal diferença, e se o prazo de 12 meses é aceitável para um proponente sem cadastro pré-existente, ele também deveria ser aceitável para um proponente que já possui um cadastro.

Solicitamos isonomia de tratamento entre todos os proponentes com adoção do prazo de 20 dias.

RESPOSTA: Atualização de cadastro ocorre após o primeiro cadastro, sendo um estágio posterior. Não são eventos iguais e não podem ser comparados, mas sim duas partes de um mesmo processo para viabilizar o credenciamento.

04) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - Item 15.1.6

Em relação a multa prevista no 15.1.6 de 20% do valor do saldo atualizado, entendemos que o percentual efetivamente aplicado em caso de descumprimento do conteúdo local exigido pelo BNDES baixaria progressivamente de 20% no início de projeto, para menos de 1% do valor total do contrato para os últimos trens.

Entendemos que em caso de descumprimento das obrigações de conteúdo local pelo fornecedor dos trens, o Estado de São Paulo, como tomador do empréstimo, estará exposto ao reembolso imediato da totalidade do empréstimo contratado com o BNDES.

Essa condição cria uma assimetria muito grande entre o risco do proponente, cuja exposição vai baixando numa escala de 20% para menos de 1% do valor do contrato, e o risco do Estado de São Paulo que se manteria em 100% do valor do financiamento até a conclusão do fornecimento.

É possível manter a penalidade de 20% do valor total do contrato em qualquer momento de descumprimento?

RESPOSTA: A sugestão não será acatada. Reitera-se que o item 4.2.2 do Contrato prevê que, antes da emissão da Ordem de Serviço, deve ser comprovado que o Contratado detém o nível de credenciamento no Finame compatível com os trens a serem entregues. Assim, o risco mencionado de o Estado perder o financiamento do BNDES por descumprimento não ocorrerá, uma vez que não serão emitidas ordens de serviço se o Contratado não cumprir as regras do Finame.

05) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - Item 17

A proibição de subcontratação em qualquer situação pode levar à inviabilidade da execução do objeto contratual, porque é natural que, num contrato de tal complexidade, a CONTRATADA necessite subcontratar parte do objeto contratual para cumprir com todas as suas obrigações, sendo inesperado que apenas uma CONTRATADA tenha capacidade de cumprir o objeto em sua íntegra. Diante do exposto, entendemos que a proibição de subcontratação refere-se a subcontratação total, portanto solicitamos que seja permitida a subcontratação de serviços e equipamentos de parte do objeto contratual, desde que previamente autorizado pela CONTRATANTE e mantida a responsabilidade total da CONTRATADA sobre o objeto do contrato.

RESPOSTA: Observar o item 17 do Contrato.

06) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - Item 30.1, 30.1.1 e 30.1.2

A extinção do Contrato é um ato extremamente prejudicial às Partes e deve ser evitado, na medida do possível, devendo ser concedido à CONTRATADA a possibilidade de solucionar o alegado inadimplemento ou atraso, a fim de possibilitar a continuidade do Contrato, o que é esperado pelas Partes e pela sociedade em geral. Nesse sentido, solicitamos que seja concedido um prazo de, pelo menos, 90 (noventa) dias, para que os atrasos indicados nos itens 30.1.1 e 30.1.2 possam gerar a extinção unilateral do Contrato pela CONTRATANTE, sendo considerado ainda um prazo de “cura” de, pelo menos, 30 (trinta) dias, para que a CONTRATADA possa solucionar o atraso, mediante notificação prévia a ser enviada pela CONTRATANTE, comunicando a respeito da situação de inadimplemento e/ ou atraso.

RESPOSTA: Ratificamos as disposições contidas no edital. A sugestão não será acatada.

07) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - 4.1.1

Entendemos que as datas de entrega dos trens indicadas no referido item são datas máximas e que uma vez entregue o trem, mesmo antes da data estipulada, o evento de pagamento atrelado a ele será realizado. Está correto o entendimento?

RESPOSTA: Entendimento não está correto. As datas de entrega prevista devem ser seguidas.

- 08)** EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II – Item 22
Considerando o texto dos itens 22.1 e 22.1.1, de forma a esclarecer o conteúdo especificado, entendemos que o período de garantia dos subsistemas se iniciará à partir da emissão do termo de aceitação provisória e, no caso de atendimento dos níveis de desempenho (MKBF), a garantia se encerrará em 2 anos (ou conforme prazos específicos definidos no item 22.1).
Sendo assim, o período de garantia ocorrerá em paralelo ao período de medição de MKBF e em caso de não cumprimento dos níveis de desempenho, a garantia do respectivo subsistema será estendida até seu cumprimento.
Este entendimento está correto?
RESPOSTA: O entendimento está correto.
- 09)** EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II – Item 22.1
Referido item dispõe que “O prazo de garantia do objeto deste contrato, contado da data de emissão dos respectivos Termos de Aceitação Provisória como disciplinado na Cláusula Aceitação...”, no entanto, a Cláusula 27. Aceitação não dispõe sobre as regras e prazo de garantia do Termo de Aceitação Provisória, apenas a respeito do Termo de Aceitação Definitiva (TAD) e do Termo de Encerramento de Contrato (TEC). Sendo assim, poderia esclarecer como se dará a emissão dos respectivos Termos de Aceitação Provisória e todas as suas condições?

RESPOSTA: Observar o item 4.2.4 do Contrato.
- 10)** EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II – Item 22.1.2
Entendemos que a emissão do TERMO DE ACEITAÇÃO PROVISÓRIA – TAP é possível desde que existam pendências não impeditivas para a entrada em operação, e nessa situação, o TAP deve ser emitido e a Garantia passar a vigorar quando da emissão do TAP. Não obstante, quando existam pendência impeditivas, por questões de segurança, os equipamentos não poderão entrar em operação, por representar riscos graves a uma operação regular. Portanto, sempre que os equipamentos entrarem em operação, é porque existem pendências que não impedem a emissão do TAP e a Garantia deve ser iniciada quando da entrada em operação dos equipamentos. Podem por favor confirmar esse entendimento?

RESPOSTA: Sempre na emissão do TAP, não devem existir pendências impeditivas, não necessariamente devem existir pendências.
- 11)** EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II – Cláusula 27
A Cláusula 27. Aceitação não dispõe sobre as regras e prazo de garantia do Termo de Aceitação Provisória, apenas a respeito do Termo de Aceitação Definitiva (TAD) e do Termo de Encerramento de Contrato (TEC). Sendo assim, poderia esclarecer como se dará a emissão dos respectivos Termos de Aceitação Provisória e todas as suas condições?

RESPOSTA: Observar o item 4.2.4 do Contrato.

12) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - CS-9.86.0X.00/700-001 – Item 1.10.4

Os níveis de ruído fora do trem são influenciados por vários fatores, como condições de infraestrutura (design da estação/plataforma, incluindo tamanho, formato e material usado). Conforme a ISO, os níveis de ruído devem ser medidos em Campo aberto e as condições da via para considerações de ruído dinâmico (rugosidade da via e taxa de decaimento da via) devem estar em linha com a ISO 3095/ISO 3381. Portanto, solicitamos confirmação que os critérios de medição de ruído serão conforme ISO 3095/ISO 3381 com nível de pressão sonora contínua equivalente ponderado A (LpAeq,T). Além disso, solicitamos confirmar que em ambos os casos (ruído interno e externo) as medições poderão ser realizadas em modo estático e modo dinâmico com velocidade constante à 60km/h.

RESPOSTA: As medições devem ser realizadas, interna e externamente, conforme item 1.10.4 da CS-9.86.0X.00/700-001 rev. F.

13) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - CS-9.86.0X.00/700-001 – Item 7 hhh

Os níveis de ruído fora do trem são influenciados por vários fatores, como condições de infraestrutura (design da estação/plataforma, incluindo tamanho, formato e material usado). Conforme a ISO, os níveis de ruído devem ser medidos em Campo aberto. Este entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento está correto.

14) EDITAL CONCORRÊNCIA Nº 0001/2023 – ANEXO II - CS-9.86.0X.00/700-001 – Item 1.10.8

A IEC 61373 propõe o nível de excitação e a faixa de frequência dos testes de choque e vibração para cada equipamento com base no peso do equipamento e no local de montagem (montado no corpo, no bogie ou no eixo). Sendo assim, entendemos que a aplicação da IEC61373 na íntegra para verificação dos componentes em termos de vibração e choque é aceitável. Solicitamos confirmação.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. Os valores de resistência a vibrações devem seguir às Tabelas 6 e 7, do item 1.10.8 da CS-9.86.0X.00/700-001-Rev F, respeitando o local de instalação do equipamento.

15) O "prazo de garantia do objeto deste contrato" é de dois anos a contar da data de emissão do Termo de Aceitação Provisória (TAP) para cada trem"? Ou é de 2 anos a contar da data em que "é emitido o Termo de Aceitação Provisória (TAP) para cada trem e todos os carros atingem os níveis de desempenho (MKBF) especificado na tabela 8 do item 1.10.17 da CS-9.86.0X.00/700-001".

Qual o período de avaliação do desempenho (MKBF), para caracterizar o atendimento ao especificado? Quantos meses sucessivos?

RESPOSTA: Sim, o prazo de garantia é de dois anos a contar da data de emissão do TAP de cada trem, desde que o desempenho (MKBF) de cada sistema seja atingido pela Frota conforme estabelecido no item 22 do contrato.

- 16) De acordo com o CRONOGRAMA DE ENTREGA DOS TRENS, o primeiro trem será entregue à parte contratante no 21º mês e o último no 58º mês.
A avaliação dos níveis de desempenho da Frota (MKBF) só é efetuada depois de os 44 trens terem sido entregues à parte contratante, com os TAPs e TADs emitidos, para a emissão do TEC? Quantos meses vai durar um ciclo total de avaliação dos níveis de desempenho (MKBF)? O ciclo total de avaliação é dividido em quantas fases de tempo? Cada fase de tempo inicia-se a partir de qual mês? E termina até qual mês?

RESPOSTA: A avaliação de desempenho da Frota deve ser realizada conforme abaixo: O período de medição (12 meses) de confiabilidade se iniciará a partir da entrada do 10º trem em operação comercial e seguirá considerando todos os demais trens em operação a partir de então.

Finalizado o período de medição oficial de MKBF será realizado um cálculo de MKBF acumulado de todo o período (12 meses), com a quilometragem e falhas acumuladas que ocorreram nestes doze meses.

Para os sistemas que não cumprirem com os requisitos de confiabilidade acumulada durante os doze meses de medição inicial, serão realizadas novas medições a cada 3 meses que considerarão os 12 meses de operação anteriores até que cumpram com os valores estipulado na Tabela 8 do item 1.10.17 da CS-9.86.OX.00/700-001.

- 17) Tomando o sistema da "Caixa" como exemplo, é possível terminar a garantia de 10 anos da Caixa com antecedência se a Caixa tiver atingido os níveis de desempenho (MKBF)?
"Em caso de não atendimento do MKBF, a garantia do respectivo sistema será estendida", a extensão da garantia aqui mencionada é baseada em que prazo? Tomando a "Caixa" como exemplo, se a garantia for estendida, será para além do prazo de 10 anos?
Para "contabilizados em três medições consecutivas", quanto tempo vai levar para cada medição? A partir de que mês começa cada medição? E termina até qual mês?
Para "contabilizados em três medições consecutivas", é necessário atingir os níveis de desempenho (MKBF) em cada medição? Ou a avaliação é aprovada se os níveis de desempenho (MKBF) forem atendidos numa das três medições? Ou na média?

RESPOSTA: Não é possível encerrar o prazo de garantia técnica antes do período estabelecido no item 22.1 do contrato. A avaliação de desempenho da Frota deve ser realizada conforme resposta 16 desta Ata de esclarecimento.

- 18) a) É necessária segurança patrimonial depois de os trens, equipamentos, materiais e sobressalentes serem transportados às instalações do Metrô?
b) Se for necessária segurança patrimonial, como é que o contratante e o fornecedor definem as responsabilidades de segurança e as horas de início e fim da segurança para cada trem?
c) Que tipo de seguro se inclui nos "seguros pertinentes"?
d) Quantos pátios existem nas linhas 1, 2 e 3 e qual a distância entre eles?
e) Quantas estações de serviço são necessárias?
f) O local de entrega dos 44 trens para as linhas 1, 2 e 3 é o mesmo que o local do serviço pós-venda?

RESPOSTA: a) A guarda dos equipamentos fornecidos no âmbito da contratação, desde que devidamente inspecionados, aprovados e liberados para o uso, é de responsabilidade do Metrô; b) A guarda dos equipamentos fornecidos no âmbito da contratação, desde que devidamente inspecionados, aprovados e liberados para o uso, é de responsabilidade do Metrô; c) Conforme item 11.3.6 do contrato, o termo “seguros pertinentes” corresponde a cobertura de transporte dos trens, equipamentos, acessórios, materiais e sobressalentes, das dependências da CONTRATADA até às instalações e ou locais indicados pela Cia. do Metrô. A cobertura básica deverá no mínimo atender transporte, içamento, frete, danos (avarias), roubo e furto, e despesas de salvamento e perdas/desaparecimento de mercadoria; d) 4 Pátios possíveis do Metrô de SP. JAB - Av. Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro, 134 - Vila Campestre, São Paulo - SP, 04330-020. PIT - Av. Miguel Ignácio Curi, 360 - Vila Carmosina, São Paulo - SP, 08295-005. PTI - Av. Presidente Wilson, 4801 - Vila Independência São Paulo - SP, 04220-001. EPB - Av. Alcântara Machado, 3137 - Brás, São Paulo - SP, 03101-005.
e) Informação não é relevante para realização de proposta; f) Informação não é relevante para realização de proposta.

19) Com relação ao Treinamento, pergunta-se:

- a. Quantos grupos estão previstos para os participantes dos treinamentos de cada um dos sistemas do trem? (ou seja, será demandada a repetição da aplicação dos treinamentos?)
- b. Há restrição para a aplicação simultânea de grupos de treinamentos?
- c. Quando terão início os treinamentos de operação e manutenção, respectivamente?
- d. Estão definidas as cargas horárias para cada um dos treinamentos, ou será uma proposta da Contratada?

RESPOSTA: Os Treinamentos devem ser ministrados conforme item 18 da CS-9.86.0X.00/700-001 Rev. F e seguir a norma NOR-02-208 (“TREINAMENTO VINCULADO A CONTRATAÇÃO, AQUISIÇÃO DE SISTEMAS E/OU BENS”)

20) Para a resistência da caixa do carro no item 1.6.2 da presente especificação técnica, a EN12663 é indicada na norma implementadora, mas os dados de carga na Tabela 14 do item 2.3 – Ensaios Estruturais, não são exatamente coerentes com a citada norma.

Entendemos que os requisitos podem ser cumpridos através de ensaios em conformidade com a norma EN12663. Agradecemos confirmar se este entendimento está correto.

RESPOSTA: Verificar resposta da pergunta 15 da Ata de Esclarecimento 03/2024.

21) Com relação ao item 6.3 SAÍDA DE EMERGÊNCIA, da CS-9.86.0X.00/700-001, é nosso entendimento que:

f) O manípulo de emergência deve possuir dois estágios de acionamento: o primeiro somente de sinalização e o segundo, quando habilitada a permissão de abertura de emergência, deve permitir o destravamento da porta.

i) O manípulo uma vez atuado poderá ser normalizado pelo operador ou qualquer usuário, sem a necessidade do uso de chave padrão Metrô.

j) Independentemente dos modos de falha dos equipamentos envolvidos, essa função deve garantir a possibilidade de destravamento da porta para abertura manual, quando houver habilitação de abertura em emergência, mesmo em caso de falha geral no controlador da porta ou da inexistência de alimentação elétrica. Para a alínea f) do ponto 6.3, podemos entender que o dispositivo de desbloqueio de emergência tem duas posições, uma de "solicitação" e outra de "desbloqueio"?

Para a alínea i) do ponto 6.3, podemos entender que se trata de reposição do manípulo?

Para a alínea j) do ponto 6.3, a função de destravamento da porta de emergência para abertura manual, quando houver habilitação de abertura em emergência, a porta de emergência deverá ser liberada, mesmo em caso de falha do controlador dessa porta ou outras falhas. Agradecemos confirmar nosso entendimento.

RESPOSTA: Resposta ao questionamento sobre a alínea f): O entendimento não está correto. O primeiro estágio de atuação somente sinaliza a atuação do manípulo e o segundo estágio destrava a porta após atuação no manípulo.

Quanto a alínea i), se trata de normalizar o manípulo para a posição não acionada. Para a alínea j), a porta deve ser liberada caso o manípulo seja acionado e tenha o sinal de habilitação de abertura em emergência.

22) Com relação ao item 6.4 PORTA DE SERVIÇO (da CS-9.86.0X.00/700-001), temos a observar:

b) Cada porta de serviço deve possuir duas chaves de acionamento (padrão Metrô), uma no interior de cada carro e outra do lado externo, com funcionamento paralelo (ou seja, é possível abrir por uma chave e fechar pela outra, ou vice-versa), possibilitando a abertura ou seu fechamento através de um comando elétrico.

É nosso entendimento que cada porta do carro se configura com um funcionamento paralelo, com operação interna e operação externa interligadas.

RESPOSTA: As portas de serviço, com posicionamento definidas no item 6.4.a, devem permitir abertura por acionamento de chave de serviço conforme descrito no item 6.4.b da CS-9.86.0X.00/700-001 REV.F.

23) Com relação ao SAM – Sistema de Apoio à Manutenção, agradecemos confirmar o nosso entendimento:

No caso do requisito 15.10.d: Possibilidade de operação em máquinas virtuais. Entendimento: será possível operar o sistema através de uma máquina virtual; Para o caso do requisito 15.10.h: Deve ser possível a execução de diferentes máquinas virtuais no computador. Entendimento: que seja possível a execução de máquinas virtuais no computador fornecido.

Os nossos entendimentos estão corretos?

RESPOSTA: O sistema SAM deve operar em máquina virtual no computador a ser fornecido conforme especificação 15.10.d. da CS-9.86.0X.00/700-001 e ainda permitir a execução de outras máquinas virtuais simultaneamente nesse mesmo computador, conforme 15.10.h da CS-9.86.0X.00/700-001

- 24) A respeito do item 15.1 DESCRIÇÃO DO SISTEMA (CS-9.86.0X.00/700-001)
h) Os módulos de controle local devem ser conectados à rede de comunicação e programados para coletar os dados dos equipamentos e sistemas dos carros através das entradas digitais e seriais através de portas de interface USB. Pergunta-se se, tendo em conta a versatilidade, a segurança e a velocidade de transmissão, a interface Ethernet pode ser utilizada para a comunicação. Agradecemos confirmar essa possibilidade.

RESPOSTA: Verificar resposta da pergunta 13 da Ata de Esclarecimento 03/2024.

- 25) Com relação ao tema Frenagem de Emergência, temos, no item 1.8.3 da CS-9.86.0X.00/700-001:
1.8.3 Desempenho da Frenagem de Emergência
b) As taxas de frenagem de emergência garantida devem considerar taxas de desaceleração garantida, conforme norma IEEE 1474-1, superiores aos valores da tabela a seguir.
Tabela 4 - Taxas de frenagem de emergência garantida
Freio de Emergência Garantido 1,23 m/s²
Freio de Emergência Garantido com 1 carro isolado 1,00 m/s²
Freio de Emergência Garantido em Baixa Aderência 0,90 m/s²
Freio de Emergência Garantido em Baixa Aderência com 1 carro isolado 0,66 m/s².
Em conformidade com os requisitos das condições técnicas, o eixo 4 dos veículos A não se equipam com freio de fricção e, em caso de freio de emergência, estes dois eixos não podem fornecer força de freio de fricção, o que equivale a um truque que não participa em freio de emergência. Então, para “com 1 carro isolado” aqui mencionado, é só necessário isolar mais um qualquer truque, em vez de isolar o freio de fricção de um carro. Este entendimento está correto?

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O desempenho da frenagem de emergência (GEBR) deve seguir o item 6.1.2.1 da IEEE 1474-1, onde estabelece que o GEBR deve considerar a menor taxa alcançada pelo trem em tangente e nível sob condições ambientais e o pior caso latente de modo de falha do equipamento de freio.

- 26) Ainda com relação à Frenagem de Emergência, pergunta-se se a especificação de “jerk”, constante do item 1.8.4 “g” aplica-se também ao Freio de Emergência ou apenas aos Freios de Serviço e à Tração.

RESPOSTA: O “jerk” especificado no item 1.8.4.g da **CS-9.86.0X.00/700-001** refere-se a todas as variações de aceleração do trem gerados na frenagem de serviço e emergência, assim como na tração.

- 27) Em relação ao item 3.2 SUSPENSÕES PRIMÁRIA E SECUNDÁRIA E VÁLVULA DE NIVELAMENTO - alínea f): Deve ser enviado o valor de carga de cada carro individualizados ao CCO através do CBTC e ao SAM. Os valores de carga de cada carro devem ser registrados e enviados em quilogramas e não deve incluir a tara do carro. É nosso entendimento que o equipamento SAM não tem a função de comunicação trem-terra. Entendemos esse o requisito técnico e os dados de carga serão enviados através de TCMS para CBTC e RCTT, e depois para CCO, enquanto o sistema SAM armazena esses dados de carga de forma síncrona. Agradecemos confirmar se esse entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento está incorreto. O sistema SAM coleta, armazena e realiza tratamento de dados, variáveis e informações de todos os sistemas do trem diretamente das redes embarcadas conforme item 15.10.e da CS-9.86.0X.00/700-001 Rev. F. Por sua vez, o sistema SAM está conectado ao RCTT que possui como função a comunicação terra-trem.

- 28) EDITAL CLÁUSULA 6.26. “Os preços deverão considerar a imunidade prevista no artigo 150, VI, “a” da Constituição Federal, bem como as isenções conferidas ao Estado de São Paulo ao Imposto de Importação – (II), Imposto sobre Produtos Industrializados – (IPI), PIS e COFINS (art. 9º, I, “a” da Lei nº 10.865, de 2004), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS e Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM (art. 14, V, “d” da Lei nº 10.893, de 2004). Na coluna “D” (“Total das Taxas e Custos de Desembarço Aduaneiro”) do Anexo IV.1 - MODELO DE PLANILHA DE PROPOSTA, devem ser indicados os valores de tributos e taxas incidentes sobre a importação de bens que serão utilizados na fabricação dos trens”. Considerando que a Requerente pretende importar partes e peças que serão utilizadas na industrialização dos trens (e.g., ar condicionado), e que na cláusula do Edital 6.26 há a determinação de que sejam observadas a imunidade e isenção dos tributos incidentes sobre a importação, como o II, IPI, PIS e COFINS-Importação e AFRMM para a formação do preço, pede-se o seguinte esclarecimento:
- a) para o Item 3 do ANEXO IV.1 – “TREM MONTADO”, em relação às partes e peças que serão importadas, deve a Requerente preencher a coluna “D” do Anexo IV.1 - MODELO DE PLANILHA DE PROPOSTA, informando a alíquota zero os tributos II, IPI, PIS e COFINS-Importação e AFRMM?

RESPOSTA: A planilha “Anexo IV.1 - MODELO DE PLANILHA DE PROPOSTA” deve ser preenchida conforme as cláusulas do Edital, inclusive o item 6.26, e sem prejuízo das demais cláusulas do Edital, como o item 6.25, segundo o qual todos os tributos são de responsabilidade do PROPONENTE, inclusive quanto à correta interpretação da legislação tributária e de sua vigência.

- 29) ANEXO II MINUTA DE TERMO DE CONTRATO CLÁUSULA 8.2
- “Item 8.2 apenas no caso de realização do pagamento em moeda estrangeira, via remessa ao exterior (Somente para itens de Planilha de Preços cotados em moeda estrangeira, referentes a fornecimentos executados fora do Brasil. O pagamento em moeda estrangeira será efetuado por meio de remessa ao exterior (OPEN ACCOUNT) no 30º (trigésimo) dia subsequente ao mês da realização dos serviços ou eventos que constem de medições mensais, desde que estas tenham sido aprovadas pela CONTRATANTE.”
- No ANEXO IV.1 – MODELO DE PLANILHA DE PROPOSTA, especificamente no item 3 – “TREM MONTADO”, a Requerente poderá preencher a coluna A com valores em Reais, indicando que serão adquiridas partes e peças (e.g., sistemas

de freios) para a fabricação dos trens junto a fornecedores brasileiros. E na coluna B, a Requerente poderá preencher com valores em moeda estrangeira, indicando que serão adquiridas partes e peças (e.g., ar-condicionado) para a fabricação dos trens junto a fornecedores estrangeiros.

Em vista do disposto nas Cláusulas 8.2 e 8.3 do Edital, os preços que forem preenchidos na coluna B da Planilha de Preços, indicando que partes e peças do item 3 ("TREM MONTADO") serão importados; solicitam-se os seguintes esclarecimentos e confirmação do nosso entendimento:

- a. a Contratante irá efetuar o pagamento desta parcela dos valores indicados na coluna B em moeda estrangeira?
- b. em caso positivo, essa parcela de preço será paga via remessa de valores ao fornecedor estrangeiro ou à Contratada?

RESPOSTA: Não. Os pagamentos em moeda estrangeira ocorrerão se o fornecimento for executado fora do Brasil direto ao contratante.

30) Edital (Caput) - VALOR TOTAL DA CONTRATAÇÃO

"R\$ 3.744.868.995,86 (três bilhões, setecentos e quarenta e quatro milhões, oitocentos e sessenta e oito mil, novecentos e noventa e cinco reais e oitenta e seis centavos), na data-base 01/04/2024".

O valor total dos 44 trens, orçado em R\$ 3.744.868.995,86, será integralmente financiado pelo BNDES-FINAME? Serão considerados todos os 9 itens listados na tabela do Anexo IV.2 do Edital ou quais itens desta planilha serão cobertos pelo financiamento? Será necessário demonstrar o índice de localização de cada um dos 9 itens?

RESPOSTA: O valor total a ser desembolsado para o pagamento dos trens é composto por financiamento do BNDES (90%) e contrapartida do GESP (10%). O pagamento será realizado conforme a proporção entre financiamento do BNDES e contrapartida do GESP, sendo válido para o contrato como um todo. O índice de localização deve ser apresentado para itens aplicáveis, os quais deverão estar cadastrados no sistema pertinente, sendo que o cadastro é responsabilidade da empresa contratada.

31) A CONTRATADA poderá solicitar pagamento antecipado, até o limite de 10% do valor de cada um dos itens da Planilha de Proposta deste Contrato, devendo apresentar Documento de Cobrança e garantia de pagamento antecipado, nos termos do item 16.17".

O Edital permite o pagamento antecipado até 10% do valor total do contrato. Considerando que a mesma licitação prevê o prazo de 12 meses para o credenciamento da Empresa junto ao BNDES/FINAME, bem como para o credenciamento do produto, esse pagamento antecipado poderá ser realizado antes mesmo dos respectivos credenciamentos? É previsto o pagamento através de outras fontes orçamentárias, como do Governo do Estado de São Paulo?

RESPOSTA: O pagamento antecipado de até 10% do valor total do contrato poderá ser realizado após o credenciamento da Empresa junto ao FINAME, bem como o credenciamento do produto.

O pagamento será realizado conforme a proporção entre financiamento do BNDES e contrapartida do GESP, sendo válido para o contrato como um todo.

- 32) Algumas das peças a serem incorporadas no material rodante deverão ser importadas de fora do Brasil pela licitante. São exemplos disso os equipamentos de refrigeração dos trens (ar-condicionado), os quais serão listados no ANEXO IV.1 - PLANILHA DE PROPOSTA a ser apresentada na licitação. Segundo o item 6.26 do Edital, “[o]s preços deverão considerar a imunidade prevista no artigo 150, VI, ‘a’ da Constituição Federal, bem como as isenções conferidas ao Estado de São Paulo ao Imposto de Importação – (II), Imposto sobre Produtos Industrializados – (IPI), PIS e COFINS (art. 9º, I, “a” da Lei nº 10.865, de 2004), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS e Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM (art. 14, V, “d” da Lei nº 10.893, de 2004)”. Entendemos que a importação, de fora do Brasil, das peças utilizadas na fabricação do material rodante será realizada em nome da parte contratante e deverá contar com a isenção de impostos do artigo 6.26. Isso significa que a precificação das licitantes deverá considerar que II, IPI, PIS e CONFIS serão de zero. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

- 33) A cláusula 8.2 da Minuta de Termo de Contrato prevê que “o pagamento em moeda estrangeira será efetuado por meio de remessa ao exterior (OPEN ACCOUNT) no 30º (trigésimo) dia subsequente ao mês da realização dos serviços ou eventos que constem de medições mensais, desde que estas tenham sido aprovadas pela CONTRATANTE”. Segundo a caixa de texto não numerada acima do item 8.2, a regra de pagamento em moeda estrangeira seria aplicável “somente para itens de Planilha de Preços cotados em moeda estrangeira, referentes a fornecimentos executados fora do Brasil”. O ANEXO IV.1 – PLANILHA DE PROPOSTA permite a inclusão de novas linhas, de modo que um mesmo item (exemplo: 3. TREM MONTADO), possua mais de um componente (exemplo: 3.1. AR-CONDICIONADO e 3.2. SISTEMA DE FREIOS). Entende-se que o Edital permite que componentes sejam cotados em moedas diferentes, de modo que o pagamento de um mesmo item poderá ser feito por uma combinação de reais e de moedas estrangeiras. Nessa hipótese, os componentes indicados no ANEXO IV.1 – PLANILHA DE PROPOSTA em real serão assumidos como adquiridos no Brasil, sendo seu pagamento em real. Ainda, componentes indicados em moeda estrangeira serão assumidos como adquiridos fora do Brasil, devendo seu pagamento ser realizado na moeda indicada. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA: Os pagamentos em moeda estrangeira ocorrerão se o fornecimento for executado fora do Brasil direto ao contratante.

- 34) Considerando o escopo do contrato e as exigências da licitação, a celebração do contrato demandará a realização de investimentos relevantes e na instalação de planta de fabricação dos bens no Brasil. O vulto dos investimentos e a complexidade dos bens a serem entregues implicam na necessidade de planejamento operacional e financeiro relevantes. Por estes motivos, um interrompimento abrupto do processo produtivo terá consequências significativas à Contratada. Neste contexto, a alocação de riscos não razoáveis à Contratada e, especialmente, sem assegurar indenizações em casos como este afetará negativamente a competitividade do certame. Entende-se essencial o equilíbrio entre a alocação dos riscos e a previsão de indenização justa como formas de manter a atratividade e a justiça do procedimento licitatório. Segundo a cláusula 4.6 da Minuta de Contrato anexa ao Edital STM nº 01/2023 / METRÔ Nº 10015590, apesar da existência de um prazo de 60 meses para a execução contratual, é condição resolutiva – aquela que encerra os efeitos de um negócio jurídico – a disponibilidade de recursos em Lei Orçamentária. Ainda segundo o dispositivo, caso esta hipótese se materialize a contratada não terá direito a qualquer tipo de indenização. A redação da Cláusula 4.6 aloca na contratada o risco de não disponibilidade orçamentária pela Contratante Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), o que não parece fazer sentido considerando os objetivos da Administração Pública. Em uma perspectiva econômica, riscos devem ser alocados àqueles que melhor podem equacioná-los como forma de gerar eficiências às partes do contrato. Dado que as Leis Orçamentárias são frutos de processos de negociações entre o Poder Executivo e o Legislativo, é evidente que a contratante STM é a parte que possui maiores condições para mitigar o risco de não aprovação dos recursos para a execução contratual. A consequência desse desajuste contratual é uma percepção de risco mais elevada das proponentes, o que pode enfraquecer as propostas de preço e até afastar bons licitantes do certame. A própria Minuta de Contrato em sua Cláusula 33.3.2, que descreve os riscos alocados ao Contratante, aponta que a STM deverá suportar eventuais “alterações no plano de investimento do Governo do Estado de São Paulo”. Isso significa que quaisquer modificações na provisão de investimentos da Administração Pública devem ser equacionadas pela Contratante, o que não parece dialogar com a mencionada Cláusula 4.6. Essa incompatibilidade pode dar ensejo a litígio indesejável pelas Partes. Além disso, mesmo se mantida a alocação de riscos à Contratada, eximi-la de uma indenização parece contrariar a Lei 14.133/21 (Lei de Licitações). Isso porque segundo seu Art. 131, “a extinção do contrato não configurará óbice para o reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro, hipótese em que será concedida indenização”. A realização de investimentos pela Contratante não capturados pela Cláusula 4.6 e não amortizados pelos pagamentos públicos com fundamento em condição resolutiva pode significar desequilíbrio contratual, sendo impróprio negar-lhe o direito à indenização. Por estes motivos, solicita-se esclarecimento a respeito destes potenciais efeitos contrários ao interesse público e inconsistências legais da Cláusula 4.6 da Minuta de Contrato, recomendando sua exclusão com o objetivo de garantir maiores níveis de competitividade ao certame.

RESPOSTA: Ratificamos as disposições contidas no edital.

- 35) Segundo o item 1.10.17 (b do Documento Técnico CS-9.86.0X.00/700, “as falhas ou defeitos apresentados durante os testes de aceitação, nos 3 meses ou nos 36.000 km iniciais de operação do trem não devem ser computadas no cálculo de confiabilidade”. A Minuta de Contrato, por sua vez, descreve o comissionamento como “o processo onde serão realizados testes e avaliações para assegurar que os sistemas/equipamentos foram fornecidos, projetados, instalados, testados” (Cl. 21.1). Após 15 dias da conclusão deste processo, a Contratante deverá emitir Termo de Aceitação Provisória (Cl. 4.2.4). Então, “[e]m até 45 (quarenta e cinco) dias após cada trem atingir 10.000 km ou 4 meses de operação, a contar da data de emissão do respectivo Termo de Aceitação Provisória-TAP, a Contratante emitirá o Termo de Aceitação Definitiva-TAD, desde que não haja pendências técnicas de qualquer natureza”. As disposições da Minuta do Contrato parecem conflitantes com o Documento Técnico CS-9.86.0X.00/700 na medida não há clareza se a etapa de testes do contrato corresponde à mesma etapa de testes disciplinada no Documento Técnico. Neste sentido, questiona-se o seguinte: a) Favor esclarecer se os “testes de aceitação” mencionados no Documento Técnico CS-9.86.0X.00/700 correspondem ou não ao procedimento de comissionamento descrito no Contrato? b) Caso a resposta anterior seja negativa, favor esclarecer o que seriam os “testes de aceitação” mencionados no Documento Técnico CS-9.86.0X.00/700 e se eles devem ocorrer antes depois da emissão do Termo de Aceitação Provisória (TAP).

RESPOSTA: Os testes de aceitação devem ser realizados conforme norma IEC 61133 especificado no item 1.3.8 da CS-9.86.0X.00/700.001 e fazem parte do processo de comissionamento descrito na Minuta do Contrato.

- 36) O item 16 do ANEXO IV.3 (Modelo De Planilha De Sobressalentes) solicita que a licitante preencha informações sobre “Sistema de Auxílio da Manutenção”, tais como computadores de interface. Favor esclarecer se esse sistema corresponde ao “Sistema de Apoio à Manutenção” descrito no item 15.10 do Documento Técnico CS-9.86.0X.00/700.

RESPOSTA: O entendimento está correto.

- 37) Quanto ao valor total da contratação descrito no Anexo VII (Planilha Orçamentária), questiona-se: a) Dado que segundo a Cláusula 3.4 da Minuta de Contrato descreve que o “custo do objeto da presente Licitação será proveniente de financiamento do Credenciamento Finame valor total dos 44 trens”, pode-se dizer que o valor orçado em R\$ 3.744.868.995,86 será integralmente financiado pelo BNDES-FINAME? b) Pode-se afirmar que serão o financiamento cobrirá todos os 9 itens listados na tabela que consta no Anexo VII (Planilha Orçamentária)? c) Caso a resposta ao item (b) acima seja negativa, quais itens desta planilha não serão cobertos pelo financiamento? d) Para fins de pagamento, será necessário demonstrar o índice de localização de cada um dos 9 itens da tabela?

RESPOSTA: Item (a): o valor total a ser desembolsado para o pagamento dos trens é composto por financiamento do BNDES (90%) e contrapartida do GESP (10%). Item (b): o pagamento será realizado conforme a proporção entre financiamento do BNDES e contrapartida do GESP, sendo válido para o contrato como um todo.

Item (c): a proporção indicada entre financiamento do BNDES e contrapartida do GESP vale para todos os itens do contrato

Item (d): O índice de localização deve ser apresentado para itens aplicáveis, os quais deverão estar cadastrados no sistema pertinente, sendo que o cadastro é responsabilidade da empresa contratada.

38)

A cláusula 8.9.1.1 da Minuta de Termo de Contrato prevê que “a CONTRATADA poderá solicitar pagamento antecipado, até o limite de 10% do valor de cada um dos itens da Planilha de Proposta deste Contrato, devendo apresentar Documento de Cobrança e garantia de pagamento antecipado, nos termos do item 16.17”. Tendo em vista que o item 11.6 do Edital prevê que a Contratada deve comprovar documentalmente o efetivo registro do Credenciamento Finame (CFI) do Sistema BNDES, nos termos dos critérios e requisitos específicos para o credenciamento de produtos do setor Metroferroviário, em até 12 meses da assinatura do contrato, entende-se que esse pagamento antecipado poderá ser realizado antes mesmo dos respectivos credenciamentos. Favor confirmar se o entendimento está correto. Em caso negativo, favor esclarecer.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O pagamento antecipado de até 10% do valor total do contrato poderá ser realizado após o credenciamento da Empresa junto ao FINAME, bem como o credenciamento do produto.