

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
1	Existe limitação de participação mínima de uma empresa em um consórcio?	Conforme estabelece o item 3.1.2. das Condições Específicas, não há limite de participantes na constituição de Consórcio. As condições mínimas de habilitação para as empresas membros e para o Consórcio propriamente dito são as estabelecidas no item 7.3. das Condições Específicas.
2	O operador qualificado terá de compor o consórcio ou ele pode efetuar um contrato de longo prazo de prestação de serviço?	O Operador Qualificado deverá figurar na condição de PROPONENTE individualmente ou na condição de membro do Consórcio, atendendo as condições de Qualificação Técnica exigidas no item 7.3.5.1. b. das Condições Específicas.
3	O item 7.2.2.1 a) e os itens 11.2.4 e 11.2.4.1 tratam do pagamento de 1% sobre o montante dos investimentos previstos no fluxo de caixa do plano de negócios ao Unibanco. Como o investimento previsto para a Fase II será revisado (de acordo com o item 4.6) com base em dois estudos de reprojeção de demanda, sendo um elaborado pelo Poder Concedente e outro pela Concessionária, pergunta-se: O investimento em material rodante previsto para a Fase II deve ser levado em consideração no cálculo mencionado?	Em acordo ao Contrato nº 0035289401 assinado entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo e o Unibanco, este tem direito a uma remuneração equivalente a 1% do valor do investimento total projetado pela Concessionária. Tal pagamento consta como uma obrigação do vencedor deste processo de licitação e deverá constar nas projeções de fluxo de caixa de seu PLANO DE NEGÓCIOS, tendo como referência o montante dos investimentos necessários para o início da operação plena das Fases I e II.
4	O item 2.1 do Anexo V (Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros da Receita Tarifária da Concessionária da Linha 4 – Amarela) trata da comercialização de créditos no Bilhete Único e da comercialização dos bilhetes Edmonson e não menciona a responsabilidade da Concessionária no processo de venda do direito de viagem. Pergunta-se: Existe a obrigação da Concessionária efetuar a venda de bilhetes Edmonson ou comercializar créditos no Bilhete Único? Caso não haja a obrigação, esse direito é facultado à Concessionária?	Não. O Edital não prevê a venda de bilhetes Edmonson e Bilhete Único pela Concessionária da Linha 4, sendo necessária a disponibilização de áreas para postos de venda de direitos de viagem, no âmbito do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
5	<p>ITEM 1.2.1. TEXTO ORIGINAL</p> <p>Dimensões</p> <p>As dimensões básicas do carro, em condições normais de operação, deverão ser compatíveis com a altura da plataforma e gabarito de livre passagem da via e deverão basicamente ser as seguintes:</p> <p>Comprimento máximo do trem (entre os anti-encavalantes): 132.000mm</p> <p>Largura do carro (máxima): 2.800mm</p> <p>a) piso acabado do carro na região dos truques:</p> <ul style="list-style-type: none">- carro vazio e roda nova (máxima): 1.130mm- Carro lotado e roda gasta (mínima): 1.080mm <p>b) cobertura do carro (máxima): 3.615mm</p> <p>c) pantógrafo recolhido (máxima): 3.930mm</p> <p>A sugestão da proponente é:</p> <ul style="list-style-type: none">b) altura acima da cobertura do carro (máxima): 3.630mm (ou) acima do equipamento de ar-condicionado (máxima): 3.700mm (e)c) pantógrafo recolhido (máxima): 3.800mm <p>Motivos:</p> <ul style="list-style-type: none">a) para a altura máxima sobre o teto - utilização de uma maior gama de equipamentos de ar-condicionado, otimizando e aumentando a atratividade do investimento.b) permitir a utilização de outros tipos de pantógrafo, com maior curso, aproveitando melhor do perfil da via dentro do mesmo gabarito	<p>A altura máxima de 3700mm, apesar de deixar as condições de projeto mais críticas pode ser considerada. Porém a redução da altura máxima do pantógrafo recolhido é inaceitável.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
6	<p>ITEM 1.3.1. 5º PARÁGRAFO - TEXTO ORIGINAL</p> <p>Após a instalação de todos os equipamentos no carro, o ruído interno medido a 1,2 m do piso à linha do centro do carro deverá ser inferior a:</p> <ul style="list-style-type: none">- 75 dBA Trem parado, com todos os equipamentos funcionando, em condições nominais, correspondendo à abertura e fechamento das portas do salão de uma lateral do carro;- 80 dBA Trem vazio em movimento na via, da partida até a velocidade máxima e da velocidade máxima até a parada, com todos os equipamentos funcionando. <p>Solicitamos esclarecer:</p> <p>Entendemos que a medição do nível de ruído no trem parado e em movimento nas condições descritas será feita no pátio aberto (ou seja não será efetuada nem no túnel nem ao lado de paredes ou objetos reflexivos que venham a influenciar a medição conforme normas citadas);</p>	<p>O entendimento está incorreto, as condições deste teste estão descritas no item 1.4.3.1 do Anexo IX do Edital.</p>
7	<p>ITM 1.4.4. TEXTO DO EDITAL</p> <p>Condições ambientais: 40°C a 0°C, 85% umidade relativa; com o trem parado, a temperatura interna pode atingir 70°C</p> <p>Entendemos que as condições ambientais citadas servem como referência para o projeto dos equipamentos embarcados. Considerando que 65 C é uma temperatura crítica para alguns componentes, entendemos que não serão efetuados testes nestas condições, mas que os trens deverão poder ser ligados e partir sem percalços se estacionados nestas condições.</p>	<p>A temperatura especificada poderá ser aplicada aos equipamentos, operando ou não, e esses devem ser dimensionados para suportar essa condição.</p>
8	<p>Item 1.4.7. - Gabaritos Dinâmicos</p> <p>Também citado no documento ET-4.00.00.00/3U9-001, item 4.8</p> <p>Solicitamos a disponibilização dos Gabaritos dinâmicos, documentos de número DE-4.00.00.00/1U8-501, CQ-4.00.00.00/2U8-021, 025, 026, 027, 030 e DE-4.00.00.00/1U8-552</p>	<p>Todos os CQ e o DE-4.00.00.00/1U8-552 constam do CD.</p> <p>O desenho DE-4.00.00.00/1U8-501 deve ser desconsiderado, visto que as informações necessárias estão contidas nos demais documentos citados acima.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
9	<p>Item 1.7.1. - Ensaio de materiais - emissão de gases tóxicos Ensaio conforme padrão Boeing BSS 7239. A utilização desta norma não é comum na Europa, prejudicando o critério da isonomia. Alternativa sugerida pelo proponente: BS 6853 Class 1b</p>	<p>Vide item 1.1.2 "Normas Técnicas" da IC-4.86.01.00/300-001: "As normas técnicas de outros órgãos normatizadores estrangeiros poderão ser aceitas, desde que o Fabricante comprove a equivalência com as referenciadas."</p>
10	<p>Itens 2.1. (8º parágrafo) e 6.1. (10º parágrafo) Concepção estrutural da caixa e portas automáticas Portas da caixa do carro: 4 portas/lado e vão livre de 1.600 mm Devido às especificações relativas ao material (peso) em conjunto com o vão mínimo previsto (1.600mm), com a motorização de portas (elétrica), com o esforço máximo permissível e com os tempos de abertura planejado (2 s), entendemos que existirão problemas construtivos. Sugerimos o aumento do tempo de abertura planejado.</p>	<p>A sugestão não pode ser aceita pois o dimensionamento de atendimento da demanda prevista considerou um tempo máximo para abertura de portas de 2s, qualquer acréscimo neste tempo poderá significar numa readequação do dimensionamento de frota.</p>
11	<p>Item 2.3. - Teste de pressão conforme UIC 566, gradual (20, 40, 60, 80 e 100 t) Sugerimos o uso da norma EN 12663/2000 que é válido para todos os tipos de trens (inclusive os Metrô de maior porte, com característica de 80t). A utilização dessa norma para veículo da categoria PIV é mais adequada para as condições de São Paulo.</p>	<p>Vide resposta 9.</p>
12	<p>Item 2.4.2. - Pega-mãos Diâmetro mínimo 32 mm Carga vertical: 250 daN carga isolada Carga horizontal: 180 daN Sugestão da proponente: não especificar diâmetro, mas sim limites: - carga vertical distribuída de 1300 N/m + 900 N carga isolada - carga horizontal isolada de 1460 N Explicação: o limite de escoamento especificado em outras partes do edital prevê que os testes transcorram sem que haja deformação residual após os mesmos. O conceito seria coerente com os valores de resistência à tração, ou seja, sem falhas após os testes.</p>	<p>As especificações não consideram apenas os aspectos estruturais mas também os ergonômicos. Será mantida a especificação.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
13	<p>Item 11.1. Texto de Edital Constatado o atendimento das condições de habilitação pela PROPONENTE mais bem classificada, a COMPANHIA DO METRÔ adjudicará o objeto da licitação a esta PROPONENTE vencedora, e encaminhará todo o processo licitatório ao Secretário dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo para sua respectiva homologação. Solicitamos informar em que prazos ocorrerão os eventos abaixo indicados:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Prazo para indicação da empresa mais bem classificadab) Prazo para adjudicação do objeto da licitação à PROPONENTE vencedora <p>Prazo para encaminhamento do processo licitatório ao Secretário dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo para sua respectiva homologação.</p>	<p>a) A indicação da PROPONENTE melhor classificada será realizada na Sessão de recebimento e abertura das Propostas, conforme consta no item 8. das Condições Específicas;</p> <p>b) Os demais prazos ocorrerão segundo procedimento estabelecido também nos itens 8 e 11. das Condições Específicas, após a devida análise da Comissão de Licitação desta Concorrência.</p>
14	<p>Item 11.3. Texto do Edital "Cumpridas as exigências do item 11.2, a SPE e seus acionistas serão convocados pela COMPANHIA DO METRÔ para assinar o CONTRATO, conforme a Minuta integrante deste Edital" Solicitamos informar em que prazo será convocada a SPE e seus acionistas para assinar o CONTRATO</p>	<p>Esta condição está suficientemente clara no item 11. das Condições Específicas.</p>
15	<p>Anexo I – Diretrizes Técnicas item 3.11 Texto do Edital "A CONCESSIONÁRIA será a responsável pelas interfaces, pela gestão das interfaces e pela integração entre os sistemas por ela fornecidos e destes com os sistemas e obras civis fornecidos pela COMPANHIA DO METRÔ, de modo a assegurar que as diretrizes mandatórias sejam alcançadas" Solicitamos esclarecer como se dará a transferência de informações para a CONCESSIONÁRIA de forma a permitir a realização das atividades de integração e interfaces entre os sistemas a serem fornecidos pela CONCESSIONÁRIA e os sistemas e obras civis fornecidos pela COMPANHIA DO METRÔ.</p>	<p>A transferência de informações deverá ser feita através de correspondência, relatórios, reuniões e documentação técnica.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
16	Anexo IV - Previsão de Demanda Trimestral Projetada Texto do Edital 'Demanda Trimestral Projetada' Solicitamos apresentar o estudo completo e solicitamos informar a entidade que realizou o estudo de demanda.	O estudo da demanda projetada está disponibilizado no "Data Room", onde constam outros detalhes e demais informações sobre o assunto.
17	Dado que para a definição do tamanho da frota para a Fase 2 deverá ser definido a partir de dois estudos de reprojeção de demanda uno elaborado pelo Poder Concedente e outro pela Concessionária, se entende que em caso de divergência utilizar-se-á o método de arbitragem. Que passará com os atrasos que ocorram como consequência dum processo de arbitragem, normalmente demorado?	A Ordem de Serviço da Fase II somente será emitida após a definição da demanda da Fase II.
18	Na Cláusula 4.6 da Minuta do Contrato será certo interpretar que 80 km/h é a velocidade operativa máxima e não a velocidade comercial?	SIM.
19	A Cláusula 4.12.1 requer, para a exoneração de responsabilidade por caso fortuito ou força maior, que a solicitação escrita da Concessionária deve <i>devidamente fundamentada e comprovada</i> . Recusas do Poder Concedente não deveriam ser também devidamente fundamentadas?	As "recusas" do PODER CONCEDENTE sempre são fundamentadas por imposição do princípio da "motivação" que rege os seus atos.
20	Dado que o reajuste da contraprestação pecuniária ocorrerá com base no mês anterior à apresentação da proposta, é correto interpretar que o Plano de Negócios deverá ser elaborado com base no mês anterior à apresentação da proposta, ajustando a Tarifa de Remuneração até essa data?	O Plano de Negócios deverá ter como data base o mês anterior ao da apresentação da proposta e deverá prever os reajustes da tarifa de remuneração que ocorrerão nas datas previstas na Cláusula Sétima, ou seja, anualmente, tendo como data base 01/02/2005.
21	É correto entender que a implementação do Sistema de Arrecadação Centralizado implicará na elaboração de um novo Convênio de Integração Operacional y Tarifária que cubra a utilização de bilhetes magnéticos utilizados pelo METRÔ e pela CPTM da mesma forma como está previsto no Convênio de Integração atual com relação aos bilhetes sem contato?	Sim, conforme disposto no item 9.1 da Minuta do Contrato.
22	Como e quando será criado o Sistema de Arrecadação Centralizado?	Vide item 9.1 da minuta do Contrato.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
23	O Sistema de Arrecadação Centralizado poderá ser operado pelas próprias companhias integrantes do sistema de transporte da Região Metropolitana ou deverá ser por uma terceira companhia?	O SISTEMA DE ARRECAÇÃO CENTRALIZADA será operado por uma empresa independente e não ligada aos Operadores de Transporte da RMS, integrantes deste sistema.
24	É correto entender que, segundo o item (i) da cláusula 9.1, as responsabilidades asignadas ao Sistema de Arrecadação Centralizado inclui a operação das bilheterias localizadas dentro das estações da Linha 4? Dessa forma a Concessionária não deverá prever os gastos relacionados com a operação e a manutenção das mesmas.	As bilheterias ou outros pontos de venda de direitos de viagem nas estações da Linha 4 serão de responsabilidade do SISTEMA DE ARRECAÇÃO CENTRALIZADA. A Concessionária da Linha 4 não será responsável pelos gastos diretamente relacionados às bilheterias ou a outros pontos de venda de direitos de viagem na Linha 4, mas deverá participar do rateio dos custos do SISTEMA DE ARRECAÇÃO CENTRALIZADA, conforme item 9.8 da minuta do Contrato.
25	É correto entender que, segundo o item (ii) da cláusula 9.1, as responsabilidades asignadas ao Sistema de Arrecadação Centralizado inclui os recursos humanos e materiais destinados a garantir a correta utilização das instalações por parte dos passageiros e o controle de evasão?	Os recursos humanos e materiais destinados a garantir a correta utilização das instalações por parte dos passageiros e o controle de evasão são de responsabilidade da Concessionária da Linha 4, com exceção daqueles relacionados aos postos de venda de direitos de viagem.
26	Como se garante a independência da Câmara de Compensação e do Sistema de Arrecadação Centralizado?	Vide itens 9.1 e 9.3 da minuta do Contrato.
27	É correto interpretar que a Câmara de Compensação funcionará como um agente fiduciário com instruções precisas sobre o que fazer com a receita de tal forma que as transferencias ocorrerão de forma automática e diaria?	Sim.
28	Qual será o mecanismo de seleção da Câmara de Compensação e do Sistema de Arrecadação Centralizado?	O critério de seleção atenderá as formas legais de contratação do Setor Público e observará todos os requisitos descritos na Minuta do Contrato.
29	Quantos representantes tem cada membro do Comitê Gestor de Integração? (Cláusula 9.2 da Minuta do Contrato) Qual é o mecanismo para a toma de decisões? Qual será a representatividade da Concessionária?	A representatividade da CONCESSIONÁRIA é igual à dos demais integrantes, assim, as decisões serão tomadas por consenso, nos assuntos que possam afetar diretamente os interesses da CONCESSIONÁRIA.
30	Poderá o Comitê Gestor tomar decisões de repartição da arrecadação contrárias ao estabelecido no Contrato de Concessão?	Não.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
31	É correto entender que as regras de repartição da arrecadação tarifária que sejam estabelecidas nunca poderá modificar o estabelecido no contrato de Concessão?	Sim. Vide também pergunta e resposta 30.
32	A Câmara de Compensação realizará a arrecadação de todos os pontos de venda, sejam estes próprios ou de terceiros, dos direitos de viagem dos sistemas de transporte de passageiros operados pelo METRÔ, SPTrans, CPTM e a CONCESSIONÁRIA?	Sim.
33	Como se garante de que os valores recebidos numa bilheteria de um terceiro (Metrô, CPTM, Sptrans) não possam ser embargados judicialmente antes de que sejam arrecadados pela Câmara de Compensação?	Com a implantação do Sistema de Arrecadação Centralizada, as Bilheterias passarão a ser de titularidade da entidade independente que constitui a Câmara de Compensação, não sendo a ela oponível eventuais constrições incidentes sobre as operadoras (Metrô, CPTM, Sptrans e CONCESSIONÁRIA). As os valores arrecadados permanecerão em situação de condomínio indiviso e somente estarão disponíveis às operadoras, jurídica e financeiramente após a repartição pela Câmara de Compensação e depósito na conta bancária da respectiva beneficiária.
34	É correto entender que as instruções com que contará a Câmara de Compensação garantirão à Concessionária o recebimento da Receita Tarifaria em primeira instância sendo o restante distribuído entre a SPTrans, o METRÔ e a CPTM?	Sim, conforme previsto no item 9.7 da Minuta do Contrato constante do Edital.
35	Qual é o custo de operação da Câmara de Compensação e do Sistema de Arrecadação Centralizado? E que serviços inclui?	A questão foi objeto da reti-ratificação do Edital.
36	Os meios de controle e de determinação do número de passageiros totais e por tipo (próprios ou integrados) nas áreas de transferências serão consensados com a Concessionária ?	Para fins de contabilização dos usuários nas áreas de transferência serão consensadas tanto a metodologia de pesquisa, bem como seu resultado entre a CONCESSIONÁRIA e o PODER CONCEDENTE

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
37	É correto interpretar que as correções, devidamente fundamentadas, sugeridas pela Concessionária aos métodos de controle e de determinação dos passageiros nas áreas de transferência serão implementadas pelo sistema de Arrecadação Centralizada e a Câmara de Compensação?	Alterações poderão ser efetuadas desde que aprovadas pelo COMITÊ GESTOR do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA e não ferindo as condições do Contrato de concessão da Linha 4.
38	É correto entender que a localização dos dispositivos de controle de acesso será consensada com a Concessionária?	Sempre que em tempo e que não gere custos para o PODER CONCEDENTE, as sugestões justificadas poderão ser acatadas, desde que não acarrete em riscos ou prejuízos aos usuários.
39	É correto interpretar que os dispositivos de bloqueio que farão parte do Sistema de Arrecadação Centralizado contarão com controle de saída?	Somente haverá contagem de saída.
40	Caso fosse possível contar os passageiros na Via 2 da Estação República o Sistema de Arrecadação Centralizado ou a Câmara de Compensação procederão a instalação dos dispositivos pertinentes? Poderá a Concessionária instalar os dispositivos pertinentes sendo os dados destes dispositivos tomados em conta para determinar a receita que lhe corresponda?	Serão instalados dispositivos de contagem indireta somente nos lugares em que seja impraticável a instalação de bloqueios convencionais. As movimentações de usuários serão contabilizadas através de processamento eletrônico, podendo ser por imagem. Devido às características do ambiente (escadas rolantes e fixas) e as tecnologias especificadas estima-se que este erro será bastante reduzido. Ver o desenho DE-4.04.02.00/4B2-233 Anexo ao Edital. Os desvios oriundos desta contagem serão aferidos através de pesquisa origem-destino. A concessionária poderá instalar dispositivos de contagem alternativos se julgar adequado, desde que cumpridas as exigências descritas no item 3.12 do Anexo I do Edital e que não acarrete em riscos ou prejuízos aos usuários.
41	É correto entender que o Convênio de Integração Operacional e Tarifária só se aplica ao bilhete eletrônico baseado nos cartões sem contato comercializado pela SPTrans por meios próprios e de terceiros?	Sim, nos termos do convênio atualmente em vigor.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
42	Quais são as responsabilidades da Concessionária com relação aos sistemas de comercialização descritos na cláusula 2.1 do Anexo V?	Vide Cláusula Nona da Minuta do Contrato.
43	Quem opera o Sistema de Controle de Arrecadação e de Passageiros da Linha 4?	O Sistema Centralizado de Arrecadação será operado por uma entidade denominada Câmara de Compensação, nos termos da Cláusula Nona da Minuta do Contrato e do Anexo V. Caberá, exclusivamente ao Concessionário da Linha 4, a operação e manutenção dos Sistemas de Bloqueios da Linha 4 – Amarela.
44	Como se ajustará a repartição dos custos de operação do Sistema de Arrecadação Centralizado para reconhecer as diferenças em complexidade operativa existentes entre seus membros (Metrô, CPTM, SPtrans e Linha 4)?	Os custos serão repartidos na proporção das receitas, conforme previsto no item 9.8. da Minuta do Contrato.
45	Por que não se compensa à Concessionária pela frustração da demanda decorrente do não seccionamento de alguma linha de ônibus intermunicipal gerenciada pela EMTU quando a responsabilidade pelo não seccionamento não for nem da EMTU nem do Poder Concedente? Cláusula 11.3.3 da Minuta do Contrato.	O Edital e a Minuta de Contrato não prevêem a hipótese de compensação aventada na pergunta.
46	Por que não se aplica à Fase 2 a condição expressada na Cláusula 12.3.1 da Minuta do Contrato?	Entende-se que a cláusula é aplicável pelo período total de vigência do mecanismo de mitigação de risco de demanda.
47	Na Cláusula 30.1.4 da Minuta do Contrato, como se definem as infrações para efeito de aplicação das multas previstas nessa cláusula?	São as aplicáveis ao não cumprimento de qualquer cláusula do Contrato, exceto aquelas para as quais os itens 30.1.1, 30.1.2, 30.1.3 e 30.1.5 definem multa específica.
48	A cláusula 3.5 das Diretrizes Técnicas diz: A exceção dos documentos tratados no item 31.6 da minuta do Contrato O item 31.6 da Minuta do Contrato não existe!. Será 32.6?	Sim, o item correto é 32.6. da Minuta do Contrato.
49	Na cláusula 3.6 das Diretrizes qual é o prazo para a resposta por parte da Comissão?	O prazo será de 15 (quinze) dias.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
50	Com relação ao estipulado na Cláusula 3.8 das Diretrizes, quando serão entregues à Concessionária as cópias de todos os documentos de sistemas e instalações.	Cópias dos documentos em elaboração serão disponibilizados à Concessionária durante a implantação dos Sistemas e Obras Cíveis. Assim que for concluído o Comissionamento dos Sistemas e Obras Cíveis serão disponibilizadas cópias dos documentos em sua última revisão.
51	Qual é valor estimado dos sobressalentes obrigatórios que farão parte do fornecimento relacionado com as Contratações Complementares? Cláusula 3.9 das Diretrizes	Na contratação complementar serão fornecidos sobressalentes obrigatórios em valor estimado de 3% do valor de cada sistema. Esta condição foi objeto da re-terratificação
52	Dado que de acordo à Cláusula 3.13 das Diretrizes a Concessionária deve, ao término da concessão, reverter ao Poder Concedente sobressalentes necessários para 5 anos de operação, para quantos anos de operação alcançam os sobressalentes obrigatórios fornecidos pelo Poder Concedente ao início da Concessão?	Os sobressalentes obrigatórios, a serem fornecidos pelo PODER CONCEDENTE estão fixados em valor e não em tempo.
53	Dado que segundo os planos apresentados as interligações em meia tensão previstas para as estações Consolação, República y Luz poderão ser usadas em ambos sentidos, não deverá o Metrô ressarcir à Concessionária os mesmos conceitos de consumo e perdas de transformação que a Concessionária deve ressarcir ao Metrô de acordo à Cláusula 3.14 das Diretrizes?	Não, a fonte de energia para prover a média tensão está no Metrô, portanto a Linha 4 - Amarela nunca será fonte para o Metrô.
54	O Poder Concedente poderá modificar, por sugestão da Concessionária, o "lay-out" das estações de transferência, em particular a localização e especificação dos equipamentos das linhas de bloqueios, durante a elaboração do projeto do Sistema de Arrecadação Centralizada para otimizar a identificação dos passageiros (exclusivos/integrados)?	Vide resposta 38.
55	Onde estão os limites de responsabilidade (limpeza, vigilância, iluminação e manutenção) entre o Metrô, a CPTM e a Concessionária em cada estação de transferência?	A CONCESSIONÁRIA, a COMPANHIA DO METRÔ e a CPTM deverão detalhar, em conjunto, a operação das estações compartilhadas, definindo as suas responsabilidades, conforme item 3.16. do Anexo I do Edital.
56	Como se mede o nível de ruído provocado pelos trens separando-o do nível de ruído provocado pelas vias?	Não há como separar. As características da via deverão ser consideradas como dados de entrada do projeto do trem.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
57	A Cláusula 8.5.1 no permite a utilização de protocolos proprietários, como se procederá quando para certas funções especiais somente existam protocolos proprietários?	Conforme descrito na cláusula 1 do Anexo 1: "Se por algum motivo for necessário qualquer tipo de desvio em relação às Diretrizes Mandatórias, deverá ser feita consulta prévia à COMISSÃO DE CONCESSÃO com as devidas justificativas."
58	Com a implementação do Sistema de Arrecadação Centralizado, como se instrumentará a devolução de títulos de transporte no caso de interrupção do serviço na Linha 4?	Será efetuada a devolução de um direito de viagem unitário.
59	Dado que as horas pico estão claramente definidas e as horas vale não (10.1 das Diretrizes), é correto interpretar que toda hora que não é pico é hora vale? Si é essa a interpretação, como será possível cumprir com o limite de dois (2) usuários em pé/m ² no entorno das horas pico?	Para as transições Vale-Pico e Pico-Vale será considerado o período de 90 minutos antes do início e após o término do Pico, quando é admitida a lotação entre 2 a 6 usuários em pé/m ² .
60	Como será possível para a Concessionária controlar a quantidade de acidentes por culpa própria dos usuários na linha?	No cálculo do indicador IAL (ACIDENTES COM USUÁRIOS NA LINHA) serão computados todos os acidentes ocorridos, conforme estabelecido no item 10.2.4. do Anexo I do Edital.
61	Como será possível para a Concessionária controlar a quantidade de crimes e contravenções penais envolvendo usuários transportados na linha? Pessoal de segurança privada que atuem na linha contratados pela Concessionária terão poder de polícia?	Conforme disposto no item 10.1. do Anexo I do Edital, pelos termos e para fins da Lei Federal no 6.149 de 02 de dezembro de 1974, a CONCESSIONÁRIA organizará e manterá Corpo de Segurança próprio, que atuará em todas estações, subestações, pátio, trens e terminais de ônibus da CONCESSÃO. Em situações especiais, poderá também agir nas dependências de toda rede metroviária, assim como o Corpo de Segurança da COMPANHIA DO METRÔ.
62	Como será possível para a Concessionária controlar um surto de reclamações feitas por algum grupo de indivíduos atuando de má fé?	Todas as reclamações deverão ser consideradas nas estatísticas. Reclamações anônimas não serão consideradas.
63	Qual é a metodologia da pesquisa qualitativa atualmente utilizada pelo Metrô?	A Metodologia da pesquisa qualitativa está disponibilizada no "Data Room".

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
64	Como se deverá separar das pesquisas de satisfação do usuário aqueles conceitos sobre os quais a Concessionária não terá controle integral? Exemplo: facilidade para aquisição de bilhetes.	Nas pesquisas de satisfação do usuário serão desconsideradas as seguintes questões: - Facilidade para aquisição de bilhetes; - Tempo gasto na compra de bilhetes. A questão foi objeto de reti-ratificação do Edital.
65	Como se poderá aplicar o Fator Multiplicativo de Confiabilidade de Dados para que não se provoque uma superposição de penalidades?	Os indicadores já foram determinados e as eventuais superposições consideradas
66	A Cláusula 3.2 das Diretrizes requer que seja evitada a utilização de procedimentos operacionais e de manutenção para garantir a segurança dos sistemas descritos nesta mesma cláusula, como será possível aplicar esta exigência sem gerar redundâncias em todos os sistemas?	Este item trata do Sistema de Sinalização, das Portas e Freios dos Trens Metroviários, que devem ser intrinsecamente seguros e, as soluções possíveis não passam somente por redundâncias e deve ser evitada a utilização de procedimentos operacionais e de manutenção para garantir, por exemplo, que eventuais falhas não detectáveis influenciem na segurança destes sistemas.
67	Onde está situado o PK 0 (zero)?	Esta pergunta não foi entendida.
68	A Linha 4 está dimensionada para atender uma demanda de transporte correspondente a 60 000 pphpd (passageiros por hora por sentido) durante os horários de pico, no trecho mais carregado. Esta capacidade é obtida considerando 6 passageiros/m2 e 20% de lugar sentados (10.1 Requisitos Operacionais Mandatórios das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela). A que horizonte corresponde esta capacidade máxima de transporte?	Esta capacidade é o limite físico operacional projetado para a linha 4 Amarela, nas condições especificadas. Na projeção de demanda, esta capacidade não é atingida ao longo do período de concessão.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
69	<p>A capacidade dos trens com 6 passageiros de pé /m2 está estimado em 1500 passageiros.</p> <p>Na página 8/83 parágrafo 2.3 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela está indicado que 20% deste total corresponde a lugares sentados, o que permite deduzir que:</p> <p>c) A capacidade dos trens com 6 passageiros de pé/m2 é de 300 passageiros sentados *(20%) e de 1200 passageiros de pé, para um total de 1500 passageiros.</p> <p>d) A capacidade dos trens com 4 passageiros de pé/m2 é de 300 passageiros sentados *(20%) e de 800 passageiros de pé, para um total de 1100 passageiros.</p> <p>e) A capacidade dos trens com 2 passageiros de pé/m2 é de 300 passageiros sentados *(20%) e de 400 passageiros de pé, para um total de 700 passageiros.</p> <p>Pergunta: Estas hipóteses estão corretas?</p>	<p>Sim.</p>
70	<p>Os 75 segundos correspondem ao intervalo mínimo teórico da linha ? Confirmam que o 80 segundos é o intervalo mínimo praticado sobre a linha?</p>	<p>75 segundos é o intervalo entre trens de projeto.</p> <p>Não há citação de 80 segundos no Edital.</p>
71	<p>Entende-se na pagina 50/83 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela que na prestação do serviço diário serão considerados 2 períodos</p> <p>a) O "período pico" durante a qual a ocupação máxima dos trens não deve exceder 6 passageiros em pé/m2</p> <p>b) O "período vale" durante a qual a ocupação máxima dos trens não deve exceder 2 passageiros em pé/m2</p> <p>Valores que no entanto podem ser excedidos durante a fase 1 em situações excepcionais sem penalização para o Concessionário</p> <p>Pergunta: É correto o entendimento acima exposto?</p>	<p>Nos horários de vale somente será admitida lotação superior a 2 passageiros em pé/m2, caso a quantidade de trens em circulação não seja inferior a 75% dos trens em circulação nos horários de pico, mantendo a velocidade comercial adequada.</p> <p>Esta condição foi objeto da re- ratificação.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
72	<p>A passagem brusca das condições de conforto de usuários de 6 passageiros de pé /m2 às horas de ponta a 2 passageiros / m2 de pé nas horas vale. poderão vir a exigir da Concessionária a aplicação de um intervalo nas horas vale menor do que o intervalo aplicado nos horários de pico, situação incompatível com o parque de Material Rodante disponível.</p> <p>Para evitar prolongar inutilmente a duração do período ponta propõe-se decompor o serviço diário em dois períodos nos quais se aplicariam os seguintes índices de ocupação.</p> <p>Período das Horas Pico durante as quais a ocupação média dos trens não deverá exceder 6 passageiros de pé/m2.</p> <p>Período das Horas Vale durante as quais a ocupação média dos trens não deverão exceder 4 passageiros de pé/m2.</p> <p>Pergunta: É aceitável pelo METRO a mudança proposta?</p>	<p>Não. Vide respostas 59 e 71.</p>
73	<p>Quais são as previsões de evolução da demanda de transporte durante a vigência da concessão (curto, médio e longo prazo)?</p>	<p>As projeções de demanda estão disponibilizadas no "Data Room".</p>
74	<p>Os 10 segundos de reversão do sentido de circulação nos terminais referem-se unicamente ao tempo de reversão do sentido de marcha do trem?</p>	<p>Neste tempo devem ser consideradas todas as necessidades para que o trem inicie a movimentação no sentido oposto.</p>
75	<p>Entendemos na folha 50/83 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela que o tempo de serviço de passageiros em estação não deve ser inferior a 5 segundos(excluído o tempo de aviso de fechamento eminente) independente do movimento na estação Solicitamos que seja fornecido quais serão os tempos técnicos a serem deduzidos do tempo de estacionamento a fim de definir o tempo real alocado ao serviço de passageiros (abertura / fechamento de portas do trem, das PSD, tempo de operação do aviso de fechamento, troca de informações dos equipamento fixos, controle de parada em posição correta do trem.....)?</p>	<p>O tempo de 5 (cinco) segundos refere-se ao tempo de porta aberta excluído o tempo de aviso de fechamento iminente.</p> <p>Os tempos de abertura / fechamento de portas do trem,, tempo de operação do aviso de fechamento, troca de informações dos equipamentos fixos, controle de parada em posição correta do trem..... são de responsabilidade do projeto da CONCESSIONÁRIA.</p> <p>Os tempos de abertura / fechamento das PSD serão ajustáveis e compatíveis com as do trem.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
76	<p>Na página 50/83 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela (capítulo 10.1) está indicado que as estações funcionarão das 4h40 minutos até às 24 horas.</p> <p>Perguntas: Qual a hora de partida do primeiro trem de cada terminal? Qual a hora de chegada do último trem a cada terminal?</p>	<p>A estratégia operacional para determinar a partida do primeiro trem e chegada do último trem para atender o horário de funcionamento especificado será definida pela CONCESSIONÁRIA.</p>
77	<p>Quais garantias estão previstas para os Equipamentos fornecidos pelo PODER CONCEDENTE nos contratos "chave em mão" do Poder Concedente?</p>	<p>Os dados estão disponibilizados no "Data Room".</p>
78	<p>Para quando está prevista a entrega pelos fornecedores dos Manuais de Operação e Manutenção dos equipamentos adquiridos pelo Poder Concedente?</p>	<p>A previsão da entrega é antes do início do comissionamento.</p>
79	<p>Está previsto nos fornecimentos a cargo do Poder Concedente a formação de funcionários da Concessionária na operação e manutenção dos equipamentos?</p>	<p>Para os sistemas das CONTRATAÇÕES INICIAL E COMPLEMENTAR, a CONCESSIONÁRIA terá 10 vagas de treinamento para multiplicadores que capacitarão as suas equipes de operação e manutenção, conforme item 3.10 do ANEXO I do Edital.</p>
80	<p>Que quantidade de peças de reposição está prevista nos contratos "chave em mão"?</p>	<p>Vide resposta 51.</p>
81	<p>Como serão tratados os problemas de obsolescência de componentes ? Existe alguma clausula de proteção contra a obsolescência. Se existe quais ?</p>	<p>Item 3.13 do ANEXO I - Todos os equipamentos deverão ser mantidos pela CONCESSIONÁRIA de maneira a que reste pelo menos 5 anos da sua vida útil, no momento do término da CONCESSÃO.</p> <p>As renovações eventualmente necessárias, para superar questões de obsolescência deverão ser efetuadas pela CONCESSIONÁRIA.</p>
82	<p>Onde podem ser encontradas os quantitativos e as informações técnicas relativas aos equipamentos comprados pelo Poder Concedente cuja manutenção será de responsabilidade do Concessionário?</p>	<p>As informações técnicas hoje disponíveis encontram-se no CD Anexo ao Edital.</p> <p>Os quantitativos e informações técnicas detalhados serão disponibilizados quando da aprovação da arquitetura de cada sistema.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
83	<p>O capítulo 9.1 (página 44) das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela aborda a centralização e o tratamento das informações necessárias para o cálculo da distribuição das receitas. Não se precisam os tipos de equipamentos, nem o detalhe das informações que devem fornecer.</p> <p>Pergunta-se: Quem será responsável por fornecer o sistema destinado ao tratamento das informações para o cálculo da distribuição da receita e sobre quais bases técnicas?</p>	<p>A responsabilidade pelo futuro fornecimento do sistema, bem como de suas especificações técnicas é da empresa que será selecionada para a operação de Sistema de Arrecadação Centralizada.</p> <p>No que tange ao sistema hoje em operação, objeto de convênio específico, a responsabilidade técnica é da SPTrans.</p>
84	<p>Como será o funcionamento da Câmara de Compensação; qual serão os seus custos de funcionamento e como os mesmos serão repartidos entre os diferentes operadores?</p>	<p>Vide resposta 35.</p>
85	<p>Sob qual forma os outros operadores (CPTM, SPTrans) transmitirão as suas informações?</p>	<p>Vide item 9.1 da minuta do Contrato.</p>
86	<p>As informações a serem tratadas na Câmara de Compensação serão relativas às vendas e às validações?</p>	<p>Vide item 9.1 da minuta do Contrato.</p>
87	<p>Indicador IVA: O resultado do IVA depende do número de torniquetes instalados nas linhas de bloqueio e da capacidade de processamento dos mesmos (adquiridos e instalados sob responsabilidade do Poder Concedente) em relação à afluência de usuários.</p> <p>Perguntas: Qual a capacidade de processamento de cada torniquete? No caso de ser insuficiente a quantidade de torniquetes em relação à demanda quem será responsável pelo fornecimento e instalação de novos equipamentos destinados ao atendimento do Indicador?</p>	<p>Será fornecida a quantidade suficiente de bloqueios para atender a demanda projetada., cuja capacidade está no item 9.3 do ANEXO I do Edital.</p> <p>No caso da quantidade de bloqueios ser insuficiente para a demanda real, superior a demanda projetada, a CONCESSIONÁRIA não será penalizada pelo não atingimento dos índices do IVA, ficando facultado à CONCESSIONÁRIA a aquisição de novos bloqueios.</p>
88	<p>Na pagina 63/83 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela, parágrafo 10.4.1 a fórmula de cálculo de DISPMro, deve ser multiplicada por 100, para que o resultado seja uma percentagem.</p> <p>Pergunta: Está correta a observação?</p>	<p>A observação está correta, pois o cálculo da "Disponibilidade" considera grandezas percentuais, entretanto para cálculo do indicador "MRO", a Disponibilidade e o Desempenho têm que ser expressos em valores absolutos de zero a um.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
89	<p>Para o Bom Funcionamento, Edital pagina 63/83 parágrafo 10.4.1 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela $\text{Funcionamento} = (\text{MKBO} - 17000)/2000$ para $17000 < \text{MKBO} < 19000$ A fórmula atualmente utilizada pelo METRO é segundo documento do Data Room: $\text{Funcionamento} = (\text{MKBO} - 9000)/2000$ Pergunta: Qual o motivo da diferença entre os valores solicitados e os atualmente praticados?</p>	<p>Deve ser considerado o dado do Edital.</p>
90	<p>A fórmula de cálculo de DISPest, deve ser multiplicada por 100, para que o resultado seja uma porcentagem. Pergunta: Está correta a observação?</p>	<p>A observação está correta.</p>
91	<p>Parágrafo 3.6 (pagina 12/83) das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela "A CONCESSIONARIA deverá apresentar os resultados dos testes em campo na forma de relatório, para avaliação da COMISSÃO DE CONCESSÃO. A liberação dos sistemas para a COMISSÃO DE CONCESSÃO que comprove o atendimento às Diretrizes Mandatórias e seu aceite pela COMISSÃO DE CONCESSÃO". Pergunta: Qual o prazo previsto para a Comissão de Concessão se pronunciar sobre esses documentos.</p>	<p>O prazo previsto é de 15 (quinze) dias.</p>
92	<p>Disponibilidade da Sinalização. Pergunta: O tempo de indisponibilidade a ser considerado é o tempo de repercussão sobre o deslocamento dos usuários ou é o tempo durante o qual equipamento está indisponível mesmo sem impacto na operação como é o caso de equipamento duplicados? Este problema apresenta-se para todos os indicadores de disponibilidade. Pergunta: No cálculo do Tempo Médio para Reparo (MTTR) está ou não compreendido o tempo de deslocamento dos agentes de manutenção?.</p>	<p>O tempo de indisponibilidade refere-se à disponibilidade operacional. O tempo médio para reparo não considera o tempo de deslocamento.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
93	<p>Parágrafo 9.4.3 das Diretrizes Técnicas para Concessão da Linha 4 - Amarela A disponibilidade pedida para os PSD (Platform Screen Doors) é 99.998%. Pergunta: O tempo de indisponibilidade refere-se ao atraso sobre a operação devido à indisponibilidade de uma porta ou é o tempo de condenação da porta?</p>	<p>A disponibilidade de 99,998% refere-se à disponibilidade operacional de projeto.</p>
94	<p>Pátio Vila Sônia Quais equipamentos de provas estão previstos para a Via de Ensaio? (ensaio das portas, sinalização, etc....)?</p>	<p>Um conjunto de porta PSD (duas folhas) para testes de integração, os demais são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.</p>
95	<p>A posta em serviço da Via de Ensaio está prevista para a Fase I?</p>	<p>Sim.</p>
96	<p>As vias do taller estarão equipadas com catenária para movimentação dos trens em manutenção ou será necessária a utilização de veículos Rodo-Ferroviários?</p>	<p>Não estarão equipadas com catenária.</p>
97	<p>Precisar o tipo e quantidade dos diversos equipamentos e locais de manutenção no Pátio à cargo do Poder Concedente? (valas, pontes rolantes, passarelas para acesso ao teto dos trens, máquinas, ferramentas etc ...).</p>	<p>Os tipos e quantidades estão descritos no item 7.5 do Anexo I do Edital.</p>
98	<p>Além das vias de Estacionamento há outras zonas do Pátio onde haverá circulação automática de trens? Quais?</p>	<p>Todas as vias do pátio deverão ser sinalizadas, exceto aquelas no interior das oficinas. A operação sem operador embarcado é opcional, conforme item 8.2.3 do Anexo I do Edital.</p>
99	<p>Onde se encontra a zona de intercâmbio de trens entre a Operação e a Manutenção em relação à Oficina de Manutenção de Trens?</p>	<p>A CONCESSIONÁRIA é quem definirá, conforme o modelo operacional a ser adotado.</p>
100	<p>O edital especifica que: Os carros de extremidade devem possuir um engate automática para permitir realizar o acoplamento mecânico entre dois trens ou entre um trem e um veículo auxiliar. Deve ser prevista nos carros de extremidade dos trens, conexões para assegurar, no caso de reboque a continuidade do sistema de comunicação e o sinal de integridade do trem. Pergunta: Devem ser igualmente prevista nos carros de extremidade, conexão para assegurar a alimentação pneumática?</p>	<p>Nos casos de reboque não será necessário a tomada de alimentação pneumática. O sistema é usualmente isolado.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
101	<p>O Edital especifica que O tempo de resposta em frenagem de serviço < 2 s para atingir 90% de pressão nos cilindros de freio, O tempo de resposta em frenagem de emergência < 2,5 s para atingir 90% de pressão em cilindra de freio. Pergunta: Está correta a exigência de ter um tempo de resposta mais elevado em frenagem de emergência que em frenagem de serviço?</p>	<p>Sim, em emergência as pressões são maiores e o tempo de aplicação é maior.</p>
102	<p>O item 8.4 do Edital estabelece que: “Caso a PROPONENTE seja inabilitada, serão analisados os Documentos de Habilitação da próxima empresa classificada, em observância aos itens 8.2 e 8.3, e assim sucessivamente, até que se tenha a proposta vencedora. Neste caso, a convocação das PROPONENTES remanescentes será feita na ordem de classificação e levando-se em conta as condições ofertadas individualmente.”</p> <p>Diante do acima disposto, pergunta-se: No caso da PROPONENTE que obtiver a melhor classificação ser inabilitada, sua proposta econômica e seu plano de negócios também serão desclassificados e a proposta vencedora será a proposta econômica e o plano de negócios apresentados, dentro da ordem de classificação, pela primeira empresa classificada e habilitada?</p>	<p>A classificação é a mesma, já que se trata de mero arrolamento por ordem crescente. Não há “desclassificação” por motivo de inabilitação. Com a inabilitação da primeira colocada será avaliada a habilitação da segunda colocada, e assim, sucessivamente, até que alguma classificada seja habilitada, considerando sua própria Proposta Econômica e o correspondente Plano de Negócios.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
103	<p>O Edital estabelece que “11.2. A Adjudicatária em até 30 (trinta) dias após a publicação do ato de homologação deverá: 11.2.1. Apresentar a Garantia de Execução do CONTRATO no valor de R\$ 117.000.000,00 (cento e dezessete milhões de reais).”</p> <p>Diante do acima disposto, pergunta-se: Caso o contrato seja rescindido por culpa do PODER CONCEDENTE antes do início da operação da Fase I, como por exemplo, com base no disposto na cláusula 11.8 do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA, além da compensação já prevista na referida cláusula, será ressarcida através dos fundos garantidos pela CPP também dos custos incorridos para a constituição da garantia? No caso do valor garantido pela CPP não ser suficiente para garantir o ressarcimento, como pretende o PODER CONCEDENTE indenizar o CONCESSIONÁRIA?</p>	Vide Cláusula 11.11. da Minuta do Contrato.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
104	<p>O item 11.2.4. do Edital estabelece que: "Comprovar o pagamento de 50% (cinquenta por cento) do valor correspondente a 1% (um por cento) sobre o montante dos investimentos previstos no fluxo de caixa de seu PLANO DE NEGÓCIOS devido ao UNIBANCO – UNIÃO DE BANCOS BRASILEIROS, ou a quem este indicar, decorrente do contrato n. 0035289401 firmado com a COMPANHIA DO METRÔ." Diante do acima disposto, pergunta-se: Qual a natureza do pagamento acima previsto, uma vez que a Lei Federal n. 8.987/95 limita, em seu artigo 21, os pagamentos feitos pelo licitante vencedor a terceiros, aos casos em que for disponibilizado aos licitantes "estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação" realizados por terceiros autorizados pelo PODER CONCEDENTE? Caso o CONTRATO seja rescindido por culpa do PODER CONCEDENTE antes do início da operação da Fase I, como por exemplo, com base no disposto na cláusula 11.8 do CONTRATO, como a CONCESSIONÁRIA será ressarcida do valor despendido para o referido pagamento? Para referido ressarcimento serão utilizados os recursos garantidos pela CPP? No caso do valor garantido pela CPP não ser suficiente para garantir o ressarcimento integral devido à CONCESSIONÁRIA, como o PODER CONCEDENTE pretende proceder à indenização?</p>	<p>O Unibanco foi contratado para prestar consultoria financeira e jurídica na licitação. Portanto, tais despesas enquadram-se no que o artigo 21 da Lei nº 8.987/95 define como "estudos".</p> <p>No caso da pergunta acerca da rescisão antes do início da operação da Fase I, vide cláusula 11.11 do Contrato.</p> <p>A garantia da CPP é limitada ao valor expresso no Contrato.</p>
105	<p>Em nosso entendimento, caso a CONCESSIONÁRIA não obtenha as aprovações, registros ou documentos de competência de órgãos públicos necessários para o cumprimento dos prazos previstos no Edital, por ato ou omissão exclusivos do órgão público competente, como por exemplo, no item 11.2.2. do Edital, o prazo para: "Apresentar o Termo de Constituição da Sociedade de Propósito Específico, nos exatos termos da minuta apresentada na fase de habilitação, com a correspondente certidão da JUCESP (Junta Comercial do Estado de São Paulo) e inscrição no CNPJ...", os prazos previstos no Edital deverão ser prorrogados a fim de que a CONCESSIONÁRIA possa obter dos órgãos públicos responsáveis pelo atraso as respectivas aprovações, registros ou documentos. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?.</p>	<p>Sim. Acrescente-se que a prorrogação dependerá da comprovação pela futura concessionária, da ocorrência do "ato ou omissão do órgão público competente", conforme previsto no item 11.4. das Condições Específicas do Edital</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
106	<p>A Cláusula 11.13 do CONTRATO prevê que "A Companhia Paulista de Parcerias (CPP) assume neste ato, em caráter irrevogável e irreatável, a condição de fiador solidariamente responsável pelo fiel cumprimento das obrigações imputáveis ao PODER CONCEDENTE, no que se refere exclusivamente ao pagamento da COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I, COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II, COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, SEGUNDA MULTA MORATÓRIA DE RESCISÃO e CONTRAPRESTAÇÃO FINANCEIRA, observado os limites e restrições previstas no CONTRATO..."</p> <p>A Cláusula 11.4.3. do CONTRATO prevê que: "...A COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II será paga pelo PODER CONCEDENTE, enquanto perdurar o atraso na conclusão da INFRA-ESTRUTURA DA FASE II, embora a garantia prestada pela Companhia Paulista de Parcerias – CPP para tal pagamento fique limitada ao saldo ainda disponível do PENHOR constituído na forma do item 11.14.</p> <p>A Cláusula 6.1.3. do CONTRATO prevê: "O valor da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, que porventura exceder o limite total de R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) garantido pela CPP, constitui dívida de responsabilidade exclusiva do PODER CONCEDENTE.</p> <p>As Cláusulas acima transcritas deixam claro que a garantia prestada pela CPP pode não ser suficiente para fazer frente a inadimplementos do PODER CONCEDENTE no CONTRATO no que concerne a COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I, COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II, COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, SEGUNDA MULTA MORATÓRIA DE RESCISÃO e CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA. Assim, pergunta-se: O PODER CONCEDENTE irá garantir o CONCESSIONÁRIO de alguma outra forma pelos valores eventualmente não cobertos pela CPP? RESCISÃO e CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA. Assim, pergunta-se: O PODER CONCEDENTE irá garantir o CONCESSIONÁRIO de alguma outra forma pelos valores eventualmente não cobertos pela CPP?</p>	<p>Vide cláusula 11.11 da Minuta do Contrato. As garantias fornecidas são, exclusivamente, aquelas previstas no Edital e/ou Minuta do Contrato</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
107	<p>A Cláusula 11.3.4 do CONTRATO prevê: “O PODER CONCEDENTE será solidariamente responsável com a EMTU, pelo pagamento da compensação devida à CONCESSIONÁRIA pelo descumprimento da obrigação de seccionar as linhas de ônibus intermunicipais gerenciadas pela EMTU...”</p> <p>Pergunta-se: Em várias cláusulas do CONTRATO, como a exemplo da acima transcrita, existe o compromisso do PODER CONCEDENTE de garantir pecuniariamente a CONCESSIONÁRIA. Considerando que a 11.13 do Contrato prevê que a Companhia Paulista de Parcerias (CPP) somente garantirá as obrigações referentes ao pagamento da COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I, COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II, COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, SEGUNDA MULTA MORATÓRIA DE RESCISÃO e CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, como o PODER CONCEDENTE espera garantir o CONCESSIONÁRIO do pagamento das demais obrigações?</p>	<p>Vide resposta 106.</p>
108	<p>A Cláusula 6.1.1 do CONTRATO prevê: “O fiel e pontual pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA será garantido pela Companhia paulista de Parcerias – CPP, até o limite total R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) ...”</p> <p>A Cláusula 11.14 do CONTRATO por sua vez prevê que: “Para garantia da fiança prestada em relação às OBRIGAÇÕES SOLIDÁRIAS, a CPP constitui neste ato o penhor sobre títulos da dívida pública federal, cujo valor total será de R\$ 210.000.000,00 (duzentos e dez milhões de reais)...”</p> <p>Assim, pergunta-se: O valor para garantir a COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II E ATRASO DA FASE I, COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, SEGUNDA MULTA MORATÓRIA DE RESCISÃO estará limitado a R\$ 150.000.00,00 (cento e cinquenta milhões de reais)?</p>	<p>A entendimento da pergunta não está correto.</p> <p>O limite de R\$ 210.000.000,00 da garantia prestada pela CPP está sujeito a atualização monetária pelo mesmo critério aplicável à Tarifa de Remuneração e é suficiente para pagar integralmente a COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I e CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA.</p> <p>Se a CONCESSIONÁRIA optar pela rescisão do Contrato de concessão após esgotado o pagamento da COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I, fará jus ao recebimento da SEGUNDA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, no valor correspondente ao saldo remanescente da garantia prestada pela CPP. Nesse caso a garantia não precisará assegurar o pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, que não será mais devida pelo PODER CONCEDENTE em razão da rescisão do Contrato.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
109	<p>A Cláusula 7.1 do CONTRATO prevê: "A TARIFA DE REMUNERAÇÃO será reajustada anualmente, tendo como referência a data base de 1º de fevereiro de 2005..."</p> <p>Pergunta-se: Caso a legislação venha a permitir o reajuste com periodicidade inferior a um ano, prevê-se a possibilidade de que esta alteração venha a ser incorporada ao CONTRATO?</p>	<p>Eventual necessidade de reajuste em periodicidade inferior a um ano, se autorizado pela legislação, deverá se dar no âmbito da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, diante da realidade apresentada na ocasião</p>
110	<p>A Cláusula 9.1.1 do CONTRATO prevê: "O SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA será composta de uma entidade com personalidade jurídica própria (CÂMARA DE COMPENSAÇÃO), não sujeita ao controle acionário direto ou indireto do Estado de São Paulo e dos Municípios integrantes do sistema de transporte de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo..."</p> <p>Pergunta-se: Qual será a natureza jurídica da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO e como será a participação da CONCESSIONÁRIA na mesma? Quem será(ao) o(s) controlador(es) da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO?</p>	<p>A Câmara de Compensação operacionalizará o Sistema de Arrecadação Centralizada prevista na cláusula 9.1 da Minuta do Contrato. Esta Câmara de Compensação será uma pessoa jurídica de direito privado, independente dos participantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, não sujeito ao controle acionário direto ou indireto do Estado de São Paulo e dos Municípios integrantes do sistema de transporte de passageiros da região Metropolitana de São Paulo. Tal pessoa jurídica terá uma relação contratual de prestação de serviços com os integrantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, sendo responsável pelas atribuições constantes de (i), (ii), (iii), (iv) e (v) da cláusula 9.1 da Minuta do Contrato. A Concessionária fará parte do Comitê Gestor de Integração, que terá as atribuições previstas na cláusula 9.2 da Minuta do Contrato.</p> <p>Vide, ainda, resposta 29.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
111	<p>A Cláusula 9.2.1 do CONTRATO prevê: “No âmbito do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO, a CONCESSIONÁRIA terá as mesmas prerrogativas e obrigações dos demais integrantes (COMPANHIA DO METRÔ, CPTM e SPTrans), devendo: (i) participar de todas as decisões relativas ao sistema; (ii) participar conjuntamente com a COMPANHIA DO METRÔ, a CPTM e a SPTrans das atividades de fiscalização da arrecadação tarifária ...”</p> <p>A Cláusula 9.5 do CONTRATO, por sua vez, prevê: “A CÂMARA DE COMPENSAÇÃO não poderá alterar, terminar, rescindir ou dar causa à rescisão de qualquer contrato celebrado com a instituição financeira, sem o prévio e expreso consentimento do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO.”</p> <p>Pergunta-se: Como se darão as deliberações no COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO? A CONCESSIONÁRIA terá direito de veto nas matérias que lhe são afetas?</p>	<p>Vide respostas 29 e 30.</p>
112	<p>A Cláusula 9.3.1 do CONTRATO prevê: “A CÂMARA DE COMPENSAÇÃO não poderá, em nenhuma hipótese, ceder, transferir, onerar, dispor ou de qualquer outra forma vincular o produto da arrecadação dos valores recebidos pela venda do direito de viagem do sistema metro-ferroviário.”</p> <p>Pergunta-se: Nada obstante o disposto acima, caso os valores depositados na CÂMARA DE COMPENSAÇÃO venham a ser bloqueados, por exemplo, por determinação judicial, independentemente de culpa da CONCESSIONÁRIA, como será garantida a cota parte da CONCESSIONÁRIA? O mecanismo de garantia da CPP poderá ser acionado neste caso?</p>	<p>Vide resposta 33.</p> <p>Não haverá garantia da CPP relativa ao funcionamento da Câmara de Compensação.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
113	<p>A Cláusula 11.11 estabelece diversos critérios e fórmulas para a mitigação dos riscos decorrentes da não realização da demanda projetada, que inclui, por exemplo, o aumento da TARIFA DE REMUNERAÇÃO “caso a demanda trimestral real contabilizada esteja entre 90% (noventa por cento) e 80% (oitenta por cento) da DEMANDA PROJETADA para o período” (Cláusula 11.1.5).</p> <p>De acordo com a Cláusula 9.1. do CONTRATO, item (iv), o SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA ficará responsável: “(iv) pelos pagamentos devidos à CONCESSIONÁRIA a título de RECEITA TARIFÁRIA, com os ajustes previstos nas Cláusulas Oitava (Receitas), Décima Primeira (Mitigação de Riscos) e Décima Nona (Avaliação)”.</p> <p>A Cláusula 9.7. estabelece que: “A quota parte da COMPANHIA DO METRÔ e da CPTM nas receitas comuns terá caráter variável em função das regras de rateio previamente estabelecidas perante a CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, com a observância dos critérios de cálculo e ajustes previstos no CONTRATO, e deverá ajustar-se ao valor do saldo apurado após a dedução da quota parte da CONCESSIONÁRIA.”</p> <p>Em vista do acima exposto, pergunta-se: Caso a demanda efetiva seja inferior à demanda projetada e a CONCESSIONÁRIA faça jus aos ajustes da RECEITA TARIFÁRIA de acordo com a Cláusula 11.1.1, como será aplicado o mecanismo previsto na Cláusula 9.7., tendo em vista a compensação devida à CONCESSIONÁRIA?</p>	<p>A Cláusula Décima Primeira define os critérios e condições para o ajuste de demanda e da receita tarifária (TARIFA DE REMUNERAÇÃO). O item 9.7 da Minuta do Contrato, assegura a prioridade do recebimento das receitas pela Concessionária em relação aos demais operadores de transporte.</p>
114	<p>A Cláusula 11.11 do CONTRATO prevê: “No caso de a CONCESSIONÁRIA dar por rescindido o CONTRATO, poderá demandar em juízo o recebimento de outras perdas e danos...”</p> <p>Pergunta-se: No nosso entendimento a situação acima se constitui de um inadimplemento do PODER CONCEDENTE e, portanto, a discussão sobre o valor devido da indenização deverá ser submetido a ARBITRAGEM, de acordo como disposto na Cláusula 35.11 do CONTRATO. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
115	<p>A Cláusula 11.12.3. do CONTRATO prevê: "Como alternativa à rescisão do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA poderá efetuar o pagamento das parcelas porventura inadimplidas pela COMPANHIA DO METRÔ, diretamente às empresas contratadas para execução das obras e fornecimentos relativos à INFRA-ESTRUTURA DA FASE I..."</p> <p>Pergunta-se: qual é a natureza jurídica deste pagamento? Será considerado uma cessão de débito?</p>	<p>Trata-se de modalidade de pagamento com sub-rogação convencional, nos termos do artigo 347 do vigente Código Civil.</p>
116	<p>A Cláusula 11.13 do CONTRATO dispõe que "A Companhia Paulista de Parcerias (CPP) assume neste ato, em caráter irrevogável e irretratável, a condição de fiador solidariamente responsável pelo fiel cumprimento das obrigações imputáveis ao PODER CONCEDENTE, no que se refere exclusivamente ao pagamento da COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE I, COMPENSAÇÃO DE ATRASO DA FASE II, COMPENSAÇÃO DE DEMORA NA EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO, PRIMEIRA MULTA COMPENSATÓRIA DE RESCISÃO, SEGUNDA MULTA MORATÓRIA DE RESCISÃO e CONTRAPRESTAÇÃO FINANCEIRA, observado os limites e restrições previstas no CONTRATO..."</p> <p>A referência a "CONTRAPRESTAÇÃO FINANCEIRA" foi um equívoco, devendo na verdade significar "CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA"?</p>	<p>O sentido é o mesmo.</p>
117	<p>A Cláusula 12.2. do CONTRATO estabelece que: "Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para nenhuma das partes... - 12.2.2. Aumento do custo de empréstimos e financiamentos assumidos pela CONCESSIONÁRIA para realização de investimentos ou custeio das operações objeto da concessão, em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIOS."</p> <p>Em nosso entendimento o disposto na Cláusula acima não inclui o aumento de tributos incidentes sobre empréstimos e financiamentos, que poderão ser sujeitos à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
118	<p>A Cláusula 12.3.5. do CONTRATO dispõe: "Modificação unilateral, imposta pelo PODER CONCEDENTE, nas condições do CONTRATO, inclusive a futura extensão do modal metrô até a Estação Taboão da Serra (FASE III), desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se para a CONCESSIONÁRIA alteração substancial dos custos ou da receita, para mais ou para menos." Pergunta-se: qual a definição da expressão "alteração substancial"?</p>	<p>A mencionada alteração substancial é toda e qualquer alteração que afete, de forma relevante, os custos ou a receita em sua composição original, verificados no seu conjunto e que possam ser quantificadas.</p>
119	<p>A Cláusula 12.3.11.11. estabelece que: "Somente será considerado para efeito de recomposição do desequilíbrio econômico-financeiro o correspondente a 50% do IMPACTO CAMBIAL, sendo que os outros 50% serão absorvidos integralmente pela CONCESSIONÁRIA, sem direito a qualquer compensação." Pergunta-se: o mesmo princípio será aplicado para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que o PODER CONCEDENTE seja o beneficiário de tal compensação?</p>	<p>Sim.</p>
120	<p>A Cláusula 22.3 do CONTRATO prevê: " Os bens revertidos ao PODER CONCEDENTE deverão estar em condições adequadas de funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da CONCESSÃO, pelo prazo mínimo adicional de 5 (cinco) anos. Pergunta-se: Quais os parâmetros que serão levados em consideração para se aferir que os bens estarão em condições adequadas de funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da CONCESSÃO, pelo prazo mínimo adicional de 5 (cinco) anos? No nosso entendimento, a aferição deverá ocorrer antes da transferência dos bens ao PODER CONCEDENTE ou a terceiros e uma vez aferida as condições adequadas de funcionamento o CONCESSIONÁRIO estará totalmente isento de qualquer responsabilidade sobre os referidos bens. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto? Por outro lado, qual procedimento será adotado para os bens reversíveis que por sua natureza tenham vida útil inferior a 5 (cinco) anos?</p>	<p>a) No caso, não há necessidade de determinação de parâmetros prévios, pois a verificação se faz visando o fim para o qual se destina cada bem. b) O entendimento está correto. c) Será considerado o tempo de vida útil de cada bem.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
121	<p>A Cláusula 26.1 do CONTRATO prevê: "Após o início da operação comercial da FASE I, a CONCESSIONÁRIA somente poderá se desvincular das obrigações assumidas no CONTRATO, no caso de inadimplência do PODER CONCEDENTE, após decretada judicialmente a sua rescisão."</p> <p>Pergunta-se: O reconhecimento de hipóteses de inadimplemento contratual do PODER CONCEDENTE são passíveis, conforme o disposto na Cláusula 35.11, de arbitragem e portanto a rescisão do CONTRATO por inadimplência do PODER CONCEDENTE deverá ser determinado por decisão arbitral. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>Sim, o entendimento está correto.</p>
122	<p>A Cláusula 26.2 do CONTRATO prevê: "A CONCESSIONÁRIA deverá continuar prestando o serviço concedido pelo prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados do trânsito em julgado da decisão judicial que decretar a rescisão do CONTRATO."</p> <p>Pergunta-se: A inadimplência do PODER CONCEDENTE poderá ocorrer por descumprimento nas normas de pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA, ingerência de ordem política na CPP, CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, COMITÊ GESTOR etc. que inviabilizem o recebimento pela CONCESSIONÁRIA dos valores que lhe são devidos. Em casos como esse parece inviável que a CONCESSIONÁRIA seja obrigada a continuar com a prestação do serviço pelo prazo de 180 dias.</p> <p>Por outro lado nos parece que a obrigatoriedade da CONCESSIONÁRIA continuar a prestar o serviço concedido, no caso de inadimplemento contratual do PODER CONCEDENTE, deverá ser determinado por meio de arbitragem. Solicita-se confirmar se os entendimentos estão corretos?</p>	<p>A rescisão do contrato pressupõe inadimplência relevante do PODER CONCEDENTE, verificada em função das circunstâncias de cada caso concreto. O reconhecimento das situações de inadimplência do PODER CONCEDENTE poderão ser objeto de arbitragem.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
123	<p>A Cláusula 31.1 do CONTRATO prevê: "A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à prévia autorização do PODER CONCEDENTE qualquer modificação de sua composição acionária..."</p> <p>Pergunta-se: O art. 27 da lei Federal 8.987/95 prevê que "A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão." Assim, parece-nos que a prévia autorização ao PODER CONCEDENTE faz-se necessária somente quando puder implicar na troca do controle societário da CONCESSIONÁRIA. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
124	<p>A Cláusula 35.15. prevê que "O Tribunal Arbitral será composto por 3 (três) membros titulares e 3 (três) suplentes, cabendo a cada parte indicar um titular e um suplente. O terceiro árbitro e seu suplente serão escolhidos de comum acordo pelos dois titulares indicados pelas partes, devendo ter experiência mínima de 10 (dez) anos e registro profissional no Brasil na especialidade objeto da controvérsia..."</p> <p>Pergunta-se: caso a controvérsia envolva mais de uma especialidade, por exemplo, contabilidade, direito e engenharia, no nosso entendimento será considerado como suficiente para o cumprimento do requisito acima indicado que o profissional possua registro em apenas uma das especialidades objeto da controvérsia. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
125	<p>No capítulo "Mediação, Arbitragem e Eleição de Foro", verificamos a existência de diversas referências à expressão "foro". Em nosso entendimento a referida expressão não significa em nenhuma hipótese a necessidade de submeter-se a matéria ao judiciário, sendo a utilização da arbitragem plenamente válida para as matérias ali especificadas. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>Sim. O foro é determinado para a eventual necessidade de submeter-se a matéria ao Judiciário.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
126	<p>A Cláusula 4.2.1.4 do CONTRATO estabelece que: "A emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I, ficará condicionada à demonstração, pelo PODER CONCEDENTE, de que:</p> <p>(i) consta do Orçamento Anual do Estado de São Paulo dotações suficientes para capitalização da COMPANHIA DO METRO..."</p> <p>No nosso entendimento e em face das disposições constantes da Lei Federal 4.320/64, a previsão no Orçamento Anual não garante por si só a utilização dos referidos valores para o pontual pagamento das obrigações financeiras decorrentes de contratação de obras e fornecimentos da INFRA-ESTRUTURA DA FASE I. Como o PODER CONCEDENTE pretende garantir a utilização dos valores previstos no Orçamento Anual para o pagamento das obrigações financeiras decorrentes de contratação de obras e fornecimentos da INFRA-ESTRUTURA DA FASE I?</p>	<p>O requisito de que estejam previstos no Orçamento os recursos necessários ao adequado cumprimento dos compromissos financeiros do Metrô no Contrato da Linha 4 é importante e forte no âmbito da Administração. Além disso, embora o orçamento público não seja impositivo, vários fatores no caso da Linha 4 tornam a probabilidade de não cumprimento desses compromissos muito baixa. Trata-se de obra em pleno andamento, de grande visibilidade, com um cronograma físico-financeiro rigoroso e vinculado a um Contrato de longo prazo e acompanhamento sistemático por duas instituições multilaterais financiadoras. Não há registro histórico de interrupções de obras do Metrô em condições semelhantes.</p>
127	<p>A Cláusula 11.4 do Contrato prevê: "O risco por eventual atraso na conclusão da INFRA-ESTRUTURA DA FASE I e da INFRA-ESTRUTURA DA FASE II, que impeça o início da operação comercial da FASE I e da FASE II, na data inicialmente prevista quando da emissão da respectiva ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I e ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II, será de responsabilidade do PODER CONCEDENTE, desde que a CONCESSIONÁRIA não tenha contribuído, por qualquer forma, para tal ocorrência".</p> <p>No nosso entendimento, a expressão "qualquer forma" é bastante genérica, exatamente por esse motivo sua aplicação na presente Cláusula deverá levar em conta a comprovação pelo PODER CONCEDENTE de que o ato ou omissão praticados pelo CONCESSIONÁRIO foram responsáveis pela impossibilidade do PODER CONCEDENTE cumprir sua obrigação. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
128	<p>A cláusula 9.2. do CONTRATO dispõe que: "A partir da assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA passará a integrar o Comitê Gestor de Integração, constituído por representantes da COMPANHIA DO METRÔ, CPTM, SPTrans, Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM) e Secretaria Municipal de Transportes (SMT), com a atribuição de estabelecer as regras de repartição da arrecadação tarifária e fiscalizar a operação do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA..."</p> <p>Em nosso entendimento, o COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO não pode alterar as regras de arrecadação e repartição do produto da arrecadação dos valores recebidos pela venda do direito de viagem do sistema metro-ferroviário previstas no CONTRATO, o que somente poderia ser feito pelo PODER CONCEDENTE. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>Vide resposta 30.</p>
129	<p>A cláusula 4.6. do CONTRATO prevê que: "A frota inicialmente dimensionada em 15 (quinze) Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante, para atender à demanda de passageiros da FASE II, será revisada com base em dois estudos de reprojeção para a demanda da FASE II, sendo um elaborado pelo PODER CONCEDENTE e outro pela CONCESSIONÁRIA, com antecedência mínima de 8 (oito) meses antes da data prevista para a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II..."</p> <p>Em nosso entendimento, o critério para revisão da frota inicialmente dimensionada a ser considerado nos estudos de reprojeção será o da demanda projetada de passageiros das novas estações previstas na FASE II. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>O critério para dimensionamento da frota da Fase II será o de obtenção de uma densidade máxima de 6 passageiros por metro quadrado na hora pico e trecho crítico no ano inicial de operações da Fase II, de acordo com a demanda projetada pelo ESTUDO DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA para toda a extensão da linha.</p> <p>O carregamento na hora-pico e trecho crítico será definido no ESTUDO DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
130	<p>A Cláusula 9.7. estabelece que: "A quota parte da COMPANHIA DO METRÔ e da CPTM nas receitas comuns terá caráter variável em função das regras de rateio previamente estabelecidas perante a CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, com a observância dos critérios de cálculo e ajustes previstos no CONTRATO, e deverá ajustar-se ao valor do saldo apurado após a dedução da quota parte da CONCESSIONÁRIA."</p> <p>Pergunta-se: Qual é a base legal para o mecanismo previsto na cláusula 9.7, uma vez que a COMPANHIA DO METRÔ e a CPTM estão garantindo diretamente a quota parte da CONCESSIONÁRIA? Os valores equivalentes à quota parte da COMPANHIA DO METRÔ e da CPTM estão livres de quaisquer ônus ou gravames?</p>	<p>A Minuta do Contrato, e especialmente a cláusula 9.7, prevêem as regras para rateio das receitas dos integrantes do Sistema de Arrecadação Centralizada e conseqüentemente dos montantes das receitas de cada um dos integrantes do Sistema de Arrecadação Centralizada. Não se trata portanto de modalidade de garantia, seja pessoal ou real, prevista no ordenamento jurídico brasileiro. A apuração e determinação das receitas do METRO e da CPTM são feitas apenas após a aplicação de todas as regras de rateio previsto no Contrato, e dentre as quais e inclusive a disposição constante da Cláusula 9.7 da Minuta do Contrato.</p> <p>A lógica desse mecanismo é garantir ao concessionário prioridade nas receitas e estabilidade nos fluxos decorrentes da operação da Linha 4, mas não há garantia do METRO e CPTM à CONCESSIONÁRIA.</p>
131	<p>Os pagamentos devidos pelo PODER CONCEDENTE decorrentes, por exemplo, de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro, poderão ser efetuados através do mecanismo previsto na cláusula 9.7. do CONTRATO?</p>	<p>Não. O item 9.7 do Contrato não se aplica à concessionária.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
132	<p>Em face da complexidade das cláusulas de recomposição do ajuste cambial (Cláusula 12.3.11 e suas sub-cláusulas), solicita-se a apresentação de um exemplo numérico demonstrando a aplicação do mecanismo a um caso concreto. Além disso, solicita-se que seja disponibilizada a projeção utilizada para se chegar ao limite de 40% (quarenta por cento) definido na Cláusula 12.3.11.15.</p>	<p>1) O mecanismo proposto é de compartilhamento do risco cambial nos financiamentos em moeda estrangeira contraídos pela CONCESSIONÁRIA para financiar os investimentos sob sua responsabilidade nas fases I e II (cláusulas 2.1.1.1 e 2.1.2.1), observado o disposto na cláusula 12.3.11.4. As obrigações daí decorrentes e respectivo cronograma contratual de pagamentos deverão ser encaminhados ao PODER CONCEDENTE. (cláusulas 4.3 e 4.8)</p> <p>2) A implementação do mecanismo de mitigação prevê o estabelecimento de uma COTAÇÃO DE REFERÊNCIA para o Dólar Norte-americano, a qual será anualmente reajustada, no mesmo momento do reajuste da TARIFA DE REMUNERAÇÃO. A COTAÇÃO DE REFERÊNCIA para qualquer período 'N' será a COTAÇÃO DE REFERÊNCIA INICIAL (PTAX 800 de venda de fechamento do Dólar Norte-americano média dos 30 dias anteriores à apresentação da proposta da PROPONENTE) corrigida pela razão entre a TARIFA DE REMUNERAÇÃO calculada para aquele período segundo os critérios estabelecidos na CLÁUSULA 7.1 do Contrato e a TARIFA DE REMUNERAÇÃO da data base atualizada "pro rata tempore" até a data da apresentação da proposta da PROPONENTE (denominada Tr1). A solicitação da primeira recomposição do equilíbrio econômico financeiro em função de impacto cambial só poderá ocorrer uma vez iniciada a operação comercial da fase I. Tr1 será ajustada pro rata para o momento do primeiro reajuste, sendo corrigida a partir de então a cada 12 meses (Cláusula 12.3.11.9).</p> <p>3) A aplicação do mecanismo é exemplificada abaixo, utilizando-se valores, períodos de pagamento e hipóteses de evolução dos índices de preço e taxa de câmbio arbitrários, meramente para ilustrar o mecanismo proposto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
132		4) A existência de um limite é fundamental para a Administração. O limite de 40% do valor de face dos financiamentos em moeda estrangeira, convertido em reais, é considerado adequado para mitigar o risco cambial nas condições usuais de contratação desses financiamentos.

Cálculo do Impacto Cambial, a ser realizado em fev/X3

VALOR EM R\$	5.511.951	A
Valor em US\$	1.680.000	B
Cotação de referência inicial (R\$)	2,20	C (PTAX 800 de venda de fechamento do Dólar dos EUA média dos 30 dias anteriores à apresentação de proposta - valor hipotético)
Tr1	2,17	D (Tarifa de remuneração (R\$ 2,08) atualizada até a data de apresentação da proposta - valor hipotético)
Tr	2,45	E (Tarifa de remuneração reajustada em fev/X2, vigente até jan/X3)
COTAÇÃO DE REFERÊNCIA	2,48	F = C x (E/D)
VALOR DE REFERÊNCIA	4.173.180	G = B x F
Impacto Cambial	Erro:520	H = A - G
Valor do reequilíbrio	Erro:520	I = H / 2 (cláusula 12.3.11.11)

133	A Cláusula 2.3. do CONTRATO dispõe que: "É responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a aquisição de todos os demais materiais e equipamentos necessários à perfeita operação dos serviços concedidos." Pergunta-se: Em nosso entendimento, a Cláusula 2.3 refere-se aos demais materiais e equipamentos necessários para a realização dos serviços administrativos e de suporte relacionados ao serviço concedido. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?	Sim, além de outros igualmente "necessários à perfeita operação dos serviços concedidos".
-----	---	---

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
134	<p>A Cláusula 4.2.1.3. do CONTRATO prevê que: "Após o transcurso de 6 (seis) meses da emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I, o PODER CONCEDENTE poderá emitir nova Ordem de Serviço, a partir da qual a CONCESSIONÁRIA terá o prazo de 18 (dezoito) meses para iniciar a operação comercial da FASE I (ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I)."</p> <p>Dada a complexidade de fabricação dos Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante e a sofisticação do sistema de sinalização segundo as especificações previstas no Edital, no CONTRATO e no Documento Técnico, para que os testes de comissionamento integrado possam ser devidamente conduzidos com o adequado nível de segurança, nossa estimativa é de que o prazo necessário para o início da operação comercial da FASE I é de 21 (vinte e um) meses após a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I.</p>	<p>Ratificamos as condições do item 4.2.1.3. da Minuta do Contrato, que devem ser avaliadas em conjunto com a Cláusula 15.1.36. da Minuta do Contrato..</p>
135	<p>A Cláusula 20.4.1. do CONTRATO estabelece: "A CONCESSIONÁRIA, diante de qualquer circunstância que lhe pareça uma desconformidade para o início da operação comercial da FASE I e da FASE II, deverá imediatamente comunicar o PODER CONCEDENTE. A não comunicação, no prazo de cinco dias contados do evento de teste..."</p> <p>Em nosso entendimento, a CONCESSIONÁRIA deverá comunicar o PODER CONCEDENTE sobre quaisquer circunstâncias na forma acima no prazo de 5 (cinco) dias contados da data de conclusão de todos os testes necessários. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto?</p>	<p>Ratificamos as condições do item 20.4.1. da Minuta do Contrato.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
136	<p>A Cláusula 25.2. do CONTRATO dispõe que: "A caducidade da CONCESSÃO poderá ser declarada, nos seguintes casos, além daqueles enumerados pela Lei nº 8.987 de 13/02/95, com suas alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - perda ou comprometimento das condições econômicas, financeiras, técnicas ou operacionais necessárias à prestação adequada do serviço concedido; (...) - descumprimento de obrigações legais que possam ter impacto negativo na prestação adequada do serviço concedido; (...)" <p>Entendemos que os casos relativos às condições econômicas, financeiras, técnicas ou operacionais necessárias à prestação adequada do serviço, bem como os casos de descumprimento de obrigações legais que possam ter impacto negativo na prestação adequada do serviço são de difícil determinação. Favor esclarecer quais os critérios objetivos que serão utilizados para a declaração da caducidade nesses casos?</p>	<p>O critério é objetivo em face da determinação da finalidade do fato ou ocorrência:</p> <ul style="list-style-type: none"> • perda ou comprometimento das condições <u>...necessárias à prestação adequada do serviço concedido</u> • descumprimento de obrigações legais <u>que tenham impacto no serviço concedido.</u> <p>E é a Lei Federal nº 8.987/95 que define, no seu artigo 6º, o que é serviço adequado.</p>
137	<p>O item 1.3.5.2.1 do Anexo IX do Edital estabelece que;</p> <p>"Das freqüências de ressonância nos 9 graus de liberdade dos carros, de modo a possibilitar a definição das coordenadas do centro de gravidade"</p> <p>Diante do acima disposto, pergunta-se: Entendemos que os 9 graus de liberdade (DOF) dos carros indicam 3 DOF relativos à caixa(carbody) e 3 DOF relativos à cada truque. Está o nosso entendimento correto? Em caso negativo, por favor, esclareça os 9 graus de liberdade dos carros.</p>	<p>O entendimento está incorreto.</p> <p>Os nove graus de liberdade são referentes à movimentação do carro como um corpo independente e são:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 graus escalares nos eixos x, y e z; - 3 graus angulares em torno dos eixos x, y e z e - 3 graus torcionais do carro em seu sentido longitudinal.
138	<p>O item 1.4.3.1 do Anexo IX do Edital estabelece que;</p> <p>"<u>Os níveis de ruído medidos</u> deverão atender requisito das normas NBR 13068- Ruído Interno e Externo em Carro Metropolitano e NBR 13067- Carro Metropolitano-Determinação de Níveis de Ruído."</p> <p>Diante do acima disposto, pergunta-se: No caso que há conflitos entre a exigência do nível de ruído estabelecido na NBR e a exigência de nível de ruído estabelecido no documento técnico (especificação), qual a exigência que prevalece?</p>	<p>Vale o especificado no documento do ANEXO IX.</p> <p>Durante a elaboração do projeto dos sistemas a serem fornecidos pela CONCESSIONÁRIA, se por algum motivo for necessário qualquer tipo de desvio em relação às Diretrizes Mandatórias, deverá ser feita consulta prévia à COMISSÃO DE CONCESSÃO com as devidas justificativas.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
139	<p>O item 1.4.3.1 do Anexo do Edital IX estabelece que; "85dBA - Trem vazio, chegando, partindo e passando pela estação, em aceleração máxima com todos os equipamentos funcionando." Diante do acima disposto, pergunta-se: Por favor esclareça qual "a velocidade máxima da estação".</p>	Vide item 8.2.8 do Anexo I do Edital.
140	<p>O item 1.4.3.1 do Anexo IX do Edital estabelece que; "75dBA – trem parado, com todos os equipamentos funcionando, em condições nominais, correspondendo à <u>abertura e</u> fechamento das portas do salão de uma lateral do carro. 80dBA –trem vazio, em movimento na via, da partida até a velocidade máxima e da velocidade máxima até a parada, com todos os equipamentos funcionando." Diante do acima disposto, pergunta-se: (1) Praticamente o nível de ruído no interior do carro estacionado (parado) deve ser definido e avaliado em condição de porta fechada. Por essa razão, gostaríamos de recomendar a eliminação da expressão "abertura e" na exigência. (2) Entendemos que todos os testes de medição de nível de ruído com o trem em movimento serão executados em via reta. Está o nosso entendimento correto?</p>	O entendimento está correto e foi objeto da reti-ratificação.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
141	<p>O item 1.6 do Anexo do Edital IX ; Entendemos que o MKBF foi calculado conforme metodologia de cálculo do exemplo abaixo. Exemplo: O trem consiste em 5 carros formando uma unidade de trem. Frota: 2 unidades de trem, ou seja 10 carros A milhagem acumulada(cada unidade de trem) = 1.000 km A Milhagem acumulada(frota) = 1.000 km * 5 carros * 2 unidades de trem = 10.000 carro-km Número total da falha durante o período acima = 2 De acordo com a suposição acima, nós podemos calcular o MKBF como forma seguinte; MKBF = Total milhagem acumulada(frota)/ Número total da falha = 10.000 carro-km/ 2 = 5.000 carro-km O nosso entendimento está correto? Por favor, confirme.</p>	<p>Sim, o entendimento está correto.</p>
142	<p>O item 2.3 e o item 2.3.1do Anexo IX do Edital estabelece que; "A caixa será submetida a todos os ensaios de tipo, conforme previsto nesta especificação, e norma UIC 566, contemplando a lotação excepcional de 2.300 passageiros mais 30%, devido ao esforço dinâmico" "A primeira deverá ser aplicação de carga longitudinalmente ao carro, por sobre o dispositivo de anti-encavalamento. A carga de compressão inicial deverá ser de 20ton e as aplicações sucessivas serão de 40,60,80,90 e 100 ton" Diante do acima disposto, pergunta-se: Entendemos que a carga compressão de 150 toneladas na caixa para o carro da unidade múltipla está estabelecida na Norma UIC 566. Entretanto, a cláusula 2.3.1 do documento técnico (especificação) define a carga compressão máxima de 100 toneladas Entendemos que a exigência de carga compressão a ser adotada seria de 100 toneladas de acordo com a cláusula 2.3.1 da especificação. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>Sim, o entendimento está correto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
143	<p>O item 3.1 do Anexo IX do Edital estabelece que; “Com a via nivelada, a carga máxima por truque não poderá ser superior a 54% de peso total do carro e a carga mínima por roda não poderá ser inferior a <u>23%</u> da carga total suportada pelo respectivo truque” “Sejam “P1, P2, P3 e P4” as cargas medidas sob cada uma das rodas , estando o carro em condições normais, em tara, sem passageiro, em uma via nivelada, um calço de 35mm introduzido sob uma das demais rodas, não deverá ser inferior a <u>60%</u> de P respectivo. Deverão ser verificados os alívios das cargas, colocando o calço em todas as rodas uma a uma” Diante do acima disposto, pergunta-se: De acordo com ISO 61133, é permitida uma tolerância 4%. Solicitamos, portanto, alterar a exigência de 23% para <u>21%</u>. De acordo com o B55 da UIC ORE, o valor relacionado a descarregamento é 40%. Solicitamos, portanto, alterar a exigência de 60% a <u>50%</u>.</p>	<p>Proposta não aceita. Deverão ser considerados os valores constantes do Anexo IX do Edital</p>
144	<p>O item 3.2 do Anexo IX do Edital estabelece que; “A suspensão secundária deverá ser por bolsas de ar seladas com <u>uma válvula de nivelamento por truque</u>, reservatórios de amortecimento, amortecedores horizontais e verticais” Diante do acima disposto, pergunta-se: A exigência de uma válvula nivelamento por truque tornará difícil o acesso da equipe de manutenção à válvula porque a válvula de nivelamento estará instalada no meio do truque, ou no seu interior . Na prática para veículos ferroviários modernos, observa-se o uso de quatro (4) válvulas de nivelamento por carro (duas válvulas de nivelamento por truque) posto que melhora a manutenção e a função de nivelamento. É aceitável usar quatro (4) sistema de nivelamento em vez de ‘uma válvula de nivelamento por truque’?</p>	<p>Não é aceitável.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
145	<p>O item 3.2 do Anexo IX do Edital estabelece que; "Os valores das acelerações e das frequências de oscilação do carro deverão estar em conformidade com a Norma ISO 2631 (figuras 2a e 3a) considerando o tempo de exposição de <u>6h contínuas e todas as condições de carregamento.</u>" Diante do acima disposto, pergunta-se: De acordo com a ISO 2631, o tempo de exposição não é mencionado. Gostaríamos, pois, de solicitar uma nova redação para este requerimento, conforme abaixo: "Os valores das acelerações e das frequências de oscilação do carro deverão estar em conformidade com a Norma ISO 2631 (figuras 2a e 3a) considerando o tempo de exposição de <u>4h contínuas e todas as condições de carregamento com suspensões normais em via reta.</u>"</p>	<p>Deverá ser atendido o disposto no item 3.2. do Anexo IX do Edital.</p>
146	<p>O item 3.3 do Anexo IX do Edital estabelece que; "As rodas deverão ser balanceadas estática e dinamicamente, dentro da faixa de tolerância de fabricação, conforme <u>S 658-81, pg. G-146 do Manual of Standard and Recommended Practices, AAR, edição de 1994</u> O perfil das rodas, as tolerâncias de eixo, rodas e rodeiros deverão estar em conformidade com as normas <u>UIC: 510-2, 811-1, 811-2, 812-2, 812-3 e 813.</u> " Diante do acima disposto, pergunta-se: As especificações solicitam adotar normas da AAR e da UIC para o projeto da roda e do eixo. Nós receamos que possam haver conflitos quando ambos as normas são simultaneamente aplicadas ao projeto. Caso que o perfil da roda seja projetado de acordo com a UIC, isso é aceitável para um projeto da roda e do eixo elaborado com base em normas UIC ou AAR?</p>	<p>Não há risco de conflito. Uma norma refere-se ao critério de verificação de balanceamento, enquanto a outra se refere à parte dimensional.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
147	<p>O item 3.6 do Anexo IX do Edital estabelece que; “ O acoplamento resiliente deverá ser dimensionado para suportar os esforços de tração e frenagem nas condições máximas de carregamento, além dos esforços laterais devidos os desalinhamento do eixo e assegurar um tempo mínimo de serviço entre revisões <u>de 1.200.000km</u>, nas operação especificadas” Diante do acima disposto, pergunta-se: O acoplamento produzido no mercado não pode atender o tempo da revisão solicitado. Solicitamos, pois, alterar “1.200.000 km” para “600.000 km”.</p>	<p>Deverá ser atendido o previsto no item 3.6. do Anexo IX do Edital, pois existem no mercado acoplamentos que atendem ao especificado.</p>
148	<p>O item 3.7 do Anexo IX do Edital estabelece que; “Os materiais de desgaste(discos e sapatilhas) deverão ser dimensionados para não ultrapassar <u>200 °C</u> nas condições normais de operação com freio de atrito ou aplicação de freio de emergência, com o trem carregado e a partir da velocidade máxima até a parada” Diante do acima disposto, pergunta-se: A capacidade térmica de sistema de freio deve ser verificada, mas a temperatura do sistema de freio depende da posição da medição. O nosso entendimento é que a máxima de 200 °C é muito conservadora e que a temperatura na superfície do bloco de freio ou pastilha de freio, praticamente, pode ser permitida até a faixa de 400~600 °C . A temperatura permissível máxima do elemento do freio pode ser fornecida pelo fornecedor do sistema de freio. Por favor informe qual a posição de medição da temperatura, ou, alternativamente solicitamos a eliminação desta cláusula.</p>	<p>Deverá ser atendido o disposto no item 3.7. do Anexo IX do Edital.</p> <p>Esclarecemos que a temperatura média do disco deve ser tomada nas proximidades da região central das pistas do disco de freio.</p>
149	<p>O item 3.10 do Anexo IX do Edital estabelece que; “A estrutura de um truque deverá ser submetido a ensaios de tipo, conforme a norma <u>UIC 515-4.</u>” Diante do acima disposto, pergunta-se: A norma UIC 515-4 é destinada para o truque de um trem de passageiro e não para um truque motorizado. Por favor, altere a exigência na norma UIC 515-4 para `UIC 515-4 e/ou UIC 615-4.</p>	<p>Vide resposta 9.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
150	<p>O item 4.4 do Anexo IX do Edital estabelece que ; “O fusível ou disjuntor de entrada deverá ter capacidade de interromper qualquer corrente operativa de sobrecarga e curto-circuito com correntes prospectivas de, no mínimo, <u>25 kA</u> e constante de tempo do circuito de até <u>10 ms.</u> ” Diante do acima disposto, pergunta-se: O valor da proteção deverá ser definido de acordo com o sistema a ser protegido contanto que este não interfira com a estação secundária. Solicitamos, portanto, a eliminação deste requerimento.</p>	<p>Vide resposta 57.</p>
151	<p>O item 11 do Anexo IX do Edital estabelece que; “<u>Todos os carros extremidade deverão possuir engates automáticos, que deverão permitir o acoplamento mecânico pelo simples encosto entre trens ou com veículo auxiliar de manobra</u>, em qualquer condição de tração de via permanente e possibilitar a transferência de carga vertical do trem para o veículo de manobra ” “O engate entre carros deverá ser do tipo <u>semi barra</u>, preparado para instalação dos dispositivos de intercirculação entre carros” Diante do acima disposto, pergunta-se: (1) O engate AAR pode ser aplicado a cada extremidade do trem de acordo com a especificação técnica porque o engate AAR é um engate do tipo automático. Por favor, esclareça o tipo de acoplador. (2) Considerando que o engate automático AAR seja requerido em cada extremidade do trem, por favor, esclareça o tipo do engate (por exemplo, Tipo H de AAR ou tipo F ou tipo E, etc..). (3) Entendemos que o engate do tipo de barra semi-permanente é um tipo de engate AAR. Gostaríamos de perguntar que tem a intenção usar o engate do AAR para acoplar entre os carros? Esclareça por favor o tipo de acoplador entre carros.</p>	<p>O tipo de engate é escolha e responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, porém deve atender às exigências funcionais e de desempenho estabelecidas no Anexo IX do Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
152	<p>O item 13 do Anexo IX do Edital estabelece que; “O meio físico de transmissão e os módulos de interface com os equipamentos deverão ser duplicados e redundantes, para garantir a disponibilidade de <u>99.998%</u>.” O item 15 do Anexo IX do Edital estabelece que; “A disponibilidade deverá ser de <u>99.9998%</u> do tempo, com Tempo Médio de Reparo (MTTR) de 30 minutos.” Diante do acima disposto, pergunta-se: A disponibilidade requerida é o valor ideal. Por favor esclareça a exigência ou elimine esta exigência.</p>	<p>A leitura do item 15 está incorreta. Deve ser mantido o valor especificado no Anexo IX do Edital, para ambos os subsistemas ou seja, 99,998%.</p>
153	<p>Informações sobre os dados do trilho do Metro Linha 4 Gostaríamos de solicitar os dados da linha que são necessários para a simulação do comportamento do veículo em movimento (running behaviour simulation). Nós gostaríamos de receber os dados da linha em formato Excel e MS-Word, quais têm a informação do trilho definido no Anexo 1. Por favor, consulte com o Anexo 1. (vide final da Ata)</p>	<p>As informações características da via (superelevações, raios de curvatura e inclinação) estão contidas nos desenhos de locação do eixo da via (série 6U1) contidos no CD anexo ao Edital. A demais informações da via encontram-se na ET-4.00.00.00/3U9-001, que também está no CD anexo ao Edital. Os limites de velocidade por trecho serão disponibilizados assim que os projetos executivos estiverem concluídos.</p>
154	<p>Item 4.2.1.3 do Minuta do Contrato do Edital; Diante do acima disposto, solicita-se: De forma a assegurar um serviço adequado e estável aos passageiros, é essencial que sejam executados a contento, antes do início da operação comercial da FASE I, os testes integrados e o comissionamento. Neste sentido, por favor, estenda o período de início da operação comercial da FASE I de 18 meses para 21 meses, contados a partir da Ordem de Serviço de Fabricação da FASE I.</p>	<p>Ratificamos as condições do item 4.2.1.3. da Minuta do Contrato, que devem ser avaliadas em conjunto com o item 15.1.36. da Minuta do Contrato..</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
155	Fazendo menção à cláusula 4a. pág. 6 - garantia de proposta - do edital 42325212, nosso entendimento é o de que em caso de consórcio, as empresas integrantes do mesmo poderão apresentar garantias separadas no valor correspondente as suas participações, nas diversas modalidades aceitas no item 4.1.1., resguardando o valor total exigido de R\$ 11.700.000,00 (onze milhões e setecentos mil reais). Confirma tal entendimento ?	Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.
156	"3.3 AUTOMAÇÃO INTEGRAL NA MOVIMENTAÇÃO DE TRENS A CONCESSIONÁRIA opcionalmente poderá utilizar a tecnologia necessária para a implantação de automação integral (driverless) na movimentação de trens."	A COMPANHIA DO METRÔ entende que não se trata de uma pergunta e só a repetição de trecho do Anexo I do Edital.
157	"8.2.3 Operação Automática A operação comercial deverá ser automática, de tal forma a não ser necessária a atuação do operador do trem em qualquer trecho da via comercial. ..." Favor confirmar o entendimento de que esta especificação requer um sistema DTO (Driverless Train Operation), no qual um operador está presente no trem mas não opera enquanto estiver em modo ATO (Automatic Train Operation) e que, opcionalmente, a Concessionária poderá implementar um sistema UTO (Unattended Train Operation), sem operador no trem.	A CONCESSIONÁRIA poderá escolher livremente entre ter uma operação de trens assistida por operador (ATO) ou completamente sem operador no trem.
158	"3.5 DOCUMENTAÇÃO DE PROJETO DA CONTRATAÇÃO DA CONCESSÃO À exceção dos documentos tratados no item 31.6 da minuta do CONTRATO,..." Favor informar o número correto do item da minuta do contrato aí referido. 31.6 não existe.	O item correto é 32.6
159	"7.5.2 Veículos Auxiliares Foram contratados os seguintes Veículos Auxiliares:..." É possível que seja necessário se instalar equipamentos a bordo destes veículos. Estão disponíveis desenhos e/ou especificações sobre os mesmos?	Vide resposta 50.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
160	<p>“8.2.2 Desempenho Operacional O Sistema deverá permitir o tráfego...tempo de reversão do trem menor que 10 segundos.” Entendemos que o tempo de reversão aqui descrito refere-se ao tempo de transferência de controle entre cabines do trem. Favor confirmar.</p>	<p>Vide resposta 74.</p>
161	<p>“8.2.8 Segurança O Sistema deverá possibilitar a detecção de trilho partido, podendo ser independente do Sistema de Sinalização.” A detecção de trilhos partidos pode ser realizada através de um veículo de manutenção que mapeie a via e detecte trilhos partidos e com ruptura em desenvolvimento (inspeção ultrasônica). Favor confirmar. IC-4.83.XX.XX/3XX-001 Rev. 0 – SISTEMA DE TRANSMISSÃO DIGITAL – STD “1.1.11. Está previsto que os equipamentos do Sistema de Sinalização e Controle se conectem aos switches do STD através de duas portas Fast Ethernet a serem disponibilizadas através de módulos independentes, que funcionarão de forma redundante.” Favor confirmar que estes pares de portas estarão disponíveis nas salas técnicas e/ou outros pontos da fibra óptica ao longo da via, aonde estarão localizados os equipamentos de sinalização de cada uma das regiões de intertravamento. Favor informar, também, se estarão disponíveis fibras apagadas. CS-4.82.XX.XX/3XX-001 Rev. 0 – Interfaces do Sistema de Sinalização</p>	<p>A responsabilidade pelos riscos provenientes de trilhos partidos é da CONCESSIONÁRIA e a escolha da tecnologia para mitigar tais riscos é também da CONCESSIONÁRIA.</p> <p>Conforme descrito no item 1.1.15 do IC-4.83.TD.XX/3XX-001 anexo ao Edital., não estão previstos pontos de conexão disponíveis nem fibras apagadas ao longo da via. Os locais onde estão disponíveis pontos de conexão e fibras apagadas são: estações (salas técnicas), subestações (primárias e retificadoras), Pátio, CCO (Centro de Controle Operacional da Linha 4), saídas de ventilação e saídas de emergência.</p>
162	<p>“3.1.1 Sistema de Monitoração (SM) ...cameras de vídeo nos AMV’s das regiões de manobra de Luz e Butantã...” Além da estação Luz, a região de manobras ao longo da linha que apresenta maior complexidade e assim justificaria a monitoração por câmeras de vídeo seria Paulista e não Butantã. A região de Paulista possui uma via intermediária entre as vias 1 e 2 para o estacionamento de trens, enquanto que a região de Butantã possui apenas um conjunto de AMV’s em seu lado Leste. Favor esclarecer.</p>	<p>A implantação desta monitoração levou em conta as regiões de manobras Operacionais e Butantã será a estação de manobra da Fase I.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
163	No item 2.2 do Anexo I, Descrição do Traçado, é mostrada proposta do traçado da Linha 4 – Amarela entre as estações Morumbi e Vila Sônia. Conforme item 4.2 do mesmo Anexo, a construção deste trecho ainda não foi contratada. Não obstante isso, para possibilitar a simulação da performance da Linha 4, são necessários detalhes do traçado deste trecho contendo curvas, posição dos AMVs e plataformas, elevações e sobrelevações das vias. Desta forma, solicitamos o envio das informações do traçado do trecho Morumbi-Vila Sônia conforme acima mencionado.	Todas as informações de traçado deste trecho estão no DE-4.20.00.00/1U9-001 no CD anexo ao Edital.
164	Item 3.5 do Anexo I, na frase “À exceção dos documentos tratados no item 31.6 da minuta do CONTATO, ...”, no nosso entendimento o correto deve ser “... no item 32.6 da ...”. Favor confirmar nosso entendimento.	Sim.
165	Item 5.1 do Anexo I, no terceiro parágrafo daquele item é mencionado que a carga por eixo é de 17,5 t, o que contradiz o exposto no documento ET-4.00.00.00/3U9-001, item 4.3 onde é especificada a carga por eixo de 17 t. Favor esclarecer qual é o valor que deve ser adotado.	Adotar a carga por eixo de 17t, conforme documento ET-4.00.00.00/3U9-001, item 4.3. Esta condição foi objeto da reti-ratificação do Edital.
166	Item 7.1.3 do Anexo I, de acordo com as especificações da CONTRATAÇÃO INICIAL do Sistema de Energia de Tração, as subestações retificadoras de tração foram dimensionadas para atender a uma demanda de energia de tração correspondente a um headway de 120 s com falha em um grupo retificador e de 90 s sem falha de grupo retificador. Favor confirmar que o Sistema de Sinalização deve possibilitar o headway operacional de 90 s.	As afirmações relativas à CONTRATAÇÃO INICIAL do Sistema de Energia de Tração, não procedem. O dimensionamento é especificado em MW por retificadora e não por headway. O Sistema de Sinalização deve possibilitar headways operacionais maiores ou iguais a 75s (que é o headway de projeto).
167	Item 7.4.7 do Anexo I, favor esclarecer o que é considerado como necessidades específicas de bandejamentos, furos e embutidos.	Tudo o que estiver fora das previsões de bandejamentos, furos e embutidos contratadas nas Contratações Inicial e Complementar deve ser considerado como necessidades específicas.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
168	Itens 8.4 e 8.5 do Anexo I, SCP e SCC. Solicitamos esclarecer qual é o escopo de fornecimento da CONCESSIONÁRIA, no que diz respeito à ambientação das salas, e.g., acabamento da sala (iluminação, piso falso, detecção e combate a incêndio, etc.), ar condicionado da sala, estudos ergonômicos e fornecimento de mobiliário.	O estudo ergonômico, o fornecimento de mobiliário e as necessidades especiais, tais como revestimentos especiais e iluminação diferenciada decorrente de estudos ergonômicos são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.
169	<p>A Cláusula Décima Primeira estabelece as condições de mitigação de riscos da concessionária. Destacam-se os itens 11.1.1 ao item 11.1.8, nos quais são estabelecidas as condições de compensação do PODER CONCEDENTE para a CONCESSIONÁRIA caso a demanda efetiva seja 90% a 100% da demanda prevista (item 11.1.4), caso a demanda efetiva seja 80% a 90% da demanda prevista (item 11.1.5) e caso a demanda efetiva seja 60% a 80% da demanda prevista (item 11.1.6). O item 11.1.9 estabelece que caso a demanda efetiva seja inferior a 60% da demanda prevista, a CONCESSIONÁRIA terá o direito da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Pergunta-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Não é possível identificar qual cláusula deve ser considerada válida, a cláusula 11.1.9, que estabelece um trimestre como período de referência para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso a demanda efetiva seja inferior a 60% da demanda prevista, ou a cláusula 12.3.1, que estabelece dois trimestres consecutivos como período de referência para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso a demanda efetiva seja inferior a 60% da demanda prevista? • Caso a demanda efetiva seja inferior a 60% da demanda prevista, solicitamos que haja um mecanismo de compensação automática. 	<p>Não há contradição entre as Cláusulas mencionadas.</p> <p>O item 11.1.9. da Minuta do Contrato define os percentuais a partir dos quais não haverá mitigação do risco de demanda e sim recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O item 12.3.1. da Minuta do Contrato estabelece o período mínimo da ocorrência para a solicitação da recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. O mecanismo de compensação automática é sempre aplicável para variações de demanda até 40% abaixo da demanda projetada. Frustrações de demanda acima de 40%, por 02 (dois) semestres consecutivos darão ensejo ao pedido de reequilíbrio econômico financeiro.</p>
170	A Cláusula 10 do Edital de Licitação, em seu item 10.3, dispõe sobre a possibilidade da CONCESSIONÁRIA oferecer em garantia os direitos emergentes da CONCESSÃO PATROCINADA para financiadores, sendo que segundo o item 10.3.1 as ações da CONCESSIONÁRIA poderão ser oferecidas em garantia para financiadores, desde que com prévia autorização pelo PODER CONCEDENTE. Solicitamos ser acrescentado ao final da redação a seguinte frase: “, que não deixará de o fazer sem motivo justo”.	Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
171	<p><u>Garantia de Execução do Contrato</u></p> <p>Solicitamos que a Garantia de Execução prevista no item 11.2 do EDITAL seja depositada na mesma oportunidade da apresentação do conjunto de instrumentos jurídicos que assegurem o financiamento e fornecimento dos Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante da FASE 1, em razão dos motivos abaixo explicitados.</p> <p>A Garantia de Execução do CONTRATO é solicitada na Cláusula 11.2.1 do Edital de Licitação, com valor de R\$ 117.000.000,00 (cento e dezessete milhões de reais). O item 11.2.1.1. estabelece que o montante da garantia será liberado mediante o cumprimento de etapas preliminarmente estipuladas, desde que aceitos pela COMISSÃO DE CONCESSÃO e cumpridas todas as obrigações previstas no Edital e no CONTRATO. A Garantia de Execução não poderá ser executada somente na hipótese de não conclusão da estrutura de financiamento devido à situação de constrição monetária ou econômica, sendo que o item 4.11 da MINUTA DO CONTRATO define constrição monetária ou econômica como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Qualquer lei, regulamento, diretiva, política, plano de governo ou comunicado impostos ou emitidos pelo Governo Brasileiro ou pelo Banco Central do Brasil ou qualquer outra autoridade brasileira competente que estabeleça controle cambial externo, moratória ou outra restrição política ou econômica que tenha como consequência a proibição, prevenção ou atraso nas remessas de moeda estrangeira, seja referente ao principal, juros ou qualquer outro montante devido, do e para o exterior; e • Qualquer evento ou circunstância que afete de forma material e duradoura o mercado financeiro nacional ou internacional, que não tenha sido causado pelo PODER CONCEDENTE ou pela CONCESSIONARIA, que venha impedir entidades privadas no Brasil de obter empréstimos ou financiamentos de longo prazo junto a agentes financiadores no país ou no exterior.” <p>Gostaríamos de confirmar o entendimento de que as condições acima excluem da responsabilidade da concessionária a hipótese de não conclusão da estrutura de financiamento devido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indisponibilidade de crédito devido à competição por recursos com outros projetos na área de infraestrutura, como os projetos recentemente anunciados nas áreas de rodovias, energia e saneamento. • Indisponibilidade de recursos devido a problemas setoriais, que não possam ser considerados constrição monetária ou econômica em seu sentido nacional. • Indisponibilidade de recursos devido a problemas específicos do projeto, devido a, por exemplo, mudanças na percepção do mercado quanto aos riscos e benefícios envolvidos na estrutura proposta. • Indisponibilidade de recursos devido a problemas políticos no âmbito do Governo do Estado de São Paulo. • Indisponibilidade de recursos devido a problemas no setor de transporte público de passageiros do Estado ou do Município. <p>Este entendimento está correto ?</p>	<p>As razões admitidas para não conclusão da estrutura de financiamento são as constantes da Cláusula 4.11 do Contrato, parcialmente retificadas no Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
172	<p>Solicitamos, ainda, a redução do valor da Garantia de Execução do Contrato para valores praticados em projetos internacionais similares. Assim, sugerimos seja fixado o percentual respectivo em 5% (cinco por cento) do total dos investimentos.</p> <p>O valor proposto no EDITAL representa 25% dos investimentos iniciais, sendo 30% superior a toda a subscrição de capital prevista para o projeto. Por conseguinte, há uma elevação exponencial do custo de capital do projeto, por elevar em 130% o valor em risco devido a fatores não controláveis pela CONCESSIONÁRIA, sendo que este valor em risco adicional vincula-se a condições sobre as quais a CONCESSIONÁRIA possuirá controle muito limitado.</p>	<p>Não se trata de solicitação de esclarecimento. Cláusula reti-ratificada no Edital.</p>
173	<p>Caso a garantia ofertada seja seguro-garantia, conforme as normas que regem o mercado segurador, esta não cobre penalidades/multas. Portanto, na hipótese de apresentação de seguro-garantia, são inaplicáveis os itens 30.2.3, 30.2.4 e conexas do CONTRATO DE CONCESSÃO. Está conforme o entendimento?</p>	<p>Itens 30.2.3. e 30.2.4. da Minuta do Contrato foram objeto da rei-ratificação do Edital.</p>
174	<p>Solicitamos que o acionamento da Garantia de Execução seja realizado somente após a concessão do prazo de 15 (quinze) dias, tempo hábil para que a Concessionária apresente as justificativas quanto ao alegado descumprimento.</p>	<p>A cobrança dos valores por acionamento da Garantia de Execução Contratual pressupõe a observância do devido processo administrativo, que garante o direito ao contraditório e à ampla defesa.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
175	<p>A Cláusula 20.4.1 estabelece que "A CONCESSIONÁRIA, diante de qualquer circunstância que lhe pareça uma desconformidade para o início da operação comercial da FASE I, deverá imediatamente comunicar o PODER CONCEDENTE. A não comunicação, no prazo de cinco dias contados do evento de teste, ou sua ausência no teste, implicará na renúncia ao direito de valer-se daquela circunstância para recusar a entrega dos equipamentos e instalações."</p> <p>Note-se que a vistoria realizada com o PODER CONCEDENTE poderá ser insuficiente para atestar a qualidade de todos os ativos operacionais transferidos, uma vez que diversos problemas poderão ser identificados ao longo do período que sucede a visita técnica a que se refere a Cláusula 20.4. Desta forma, o prazo de 5 (cinco) dias poderá ser por demais exíguo, tornando o risco de integração de sistemas por demais elevado para a CONCESSIONÁRIA. Solicita-se a ampliação destes termos para todo o período desde o início do Contrato até 12 meses após o evento de teste.</p>	<p>O prazo fixado de cinco dias é suficiente, pois refere-se ao prazo da <u>comunicação</u> de defeito já constatado.</p>
176	<p>A Cláusula 11.2.1 versa sobre a recomposição do equilíbrio financeiro do CONTRATO DE CONCESSÃO no caso de não realização dos investimentos por parte do PODER CONCEDENTE na Linha C da CPTM. Não obstante, a Linha 4 configura-se como a mais importante linha de integração da Região Metropolitana de São Paulo, com elevado vínculo com todas as linhas operadas pelo Metrô-SP e pela CPTM. Desta forma, pergunta-se:</p> <ul style="list-style-type: none">• Quais as garantias que a CONCESSIONÁRIA terá de que sua demanda não será restringida pela capacidade de transporte das demais linhas que compõem o sistema metro-ferroviário da Região Metropolitana de São Paulo? <p>Quais compensações serão devidas à CONCESSIONÁRIA em caso de greve, deficiência na operação ou outro motivo que provoque a interrupção prolongada dos serviços prestados pelo Metrô-SP ou pela CPTM?</p>	<p>As garantias e compensações são somente aquelas estabelecidas no Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
177	<p>O Item 8.2 estabelece que 10% da receita tarifária da CONCESSIONÁRIA dependerá do Índice de Qualidade dos Serviços, IQS. O item 19.1 dispõe que "A avaliação da qualidade do serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA será utilizada para fins de determinação da RECEITA TARIFÁRIA (RT), conforme disposto no item 8.2. da Cláusula Oitava estabelecida para o Indicador de Qualidade de Serviço (Iqs) e calculado de acordo com a seguinte fórmula: $Iqs = 0,20 \times INT + 0,15 \times TMP + 0,05 \times ICO + 0,10 \times IAL + 0,10 \times ICL + 0,05 \times IVA + 0,05 \times IRG + 0,30 \times ISU$</p> <p>Onde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • INT = Intervalo entre trens • TMP = Tempo médio de percurso • ICO = Cumprimento da oferta programada • IAL = Acidentes com usuários na linha • ICL = Crimes com usuários na linha • IVA = Validação do acesso • IRG = Reclamações gerais da linha • ISU = Índice geral de satisfação do usuário, que será obtido por meio de pesquisa semestral de avaliação do serviço. <p>Com relação a esta estrutura de remuneração, questionamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ICL: Solicitamos que em vez de eleger como critério de avaliação para remuneração da CONCESSIONÁRIA o atendimento a índices de criminalidade, sejam dela exigidas medidas mitigadoras relativas ao risco de criminalidade, tais como a instalação de circuito fechado de televisão e outros equipamentos similares, uma vez que o Estado é quem detém o poder de polícia. Por outro lado, destaca-se a responsabilidade do PODER CONCEDENTE neste quesito, tanto no que se refere aos ativos operacionais disponibilizados, tal como a instalação de vidro à prova de balas nas bilheterias, como no apoio ao policiamento das estações e suas redondezas. <p>ISU: Destaca-se que pesquisas similares às que compõem o ISU previsto realizadas em sistemas metro-ferroviários em todo o mundo possuem considerável nível de imprevisibilidade. Não obstante, este índice responde por 30% de Iqs, ou seja, 3% da Remuneração Tarifária da CONCESSIONÁRIA. Considerando-se (i) que o nível de conforto dos usuários poderá ser limitado pelo número de trens exigido em Edital, (ii) que haverá uma elevação expressiva no tempo de viagem quando da implantação das estações contidas na FASE II, solicitamos que o percentual atribuído a este índice seja revisado, ou limite-se ao IRG.</p>	<p>Vide resposta 61. A CONCESSIONÁRIA terá poder de polícia na Linha 4 - Amarela.</p> <p>O indicador ICL será mantido conforme o Edital.</p> <p>O indicador ISU será mantido conforme o Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
178	<p>Com relação à operação de ônibus entre o terminal Vila Sônia e o Largo do Taboão prevista para a FASE II, pergunta-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A operação rodoviária será regida pelos mesmos termos do restante do CONTRATO DE CONCESSÃO. Isto é, a operação rodoviária da CONCESSIONÁRIA não será regulada por normas da EMTU? • O quadro de horários disponibilizado no Anexo VI é mandatório ou indicativo? • A linha deverá fazer parada nos pontos regulares determinados pela SPTrans ao longo de seu trajeto? • Como será gerenciada a parada do veículo no Largo do Taboão? • O Largo do Taboão possui condições para a operação de veículos articulados, com parada coberta em tamanho adequado, segurança e outros elementos determinantes do sucesso da operação? • A tecnologia de veículos articulados é obrigatória, ou será facultada à concessionária a opção de selecionar a tecnologia que desejar? 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Trata-se de concessão de uma linha intermunicipal operada pelos dois modais regulada pelo contrato de concessão. 3. É mandatório mas que deverá ser ajustado para a situação específica na época da implantação. 4. A SPTrans não tem circunscrição sobre esta linha. 5. Será gerenciada pela Comissão de Concessão. 6. O PODER CONCEDENTE assegurará as condições necessárias à operação do modal ônibus da Linha 4. 7. A CONCESSIONÁRIA poderá optar pela solução tecnológica, desde que atenda a demanda de maneira adequada e aprovada pelo PODER CONCEDENTE.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ																								
179	<p>Com relação às linhas sob gestão da EMTU que serão seccionadas na Estação Butantã na FASE I e no Terminal Vila Sônia na FASE II, pergunta-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Será cobrada nova tarifa dos usuários que desembarcarem das linhas rodoviárias e embarcarem na Linha 4? Caso positivo, entende-se que esta operação poderá ser inaceitável para a população, que observará que parte das Linhas metropolitanas possui integração gratuita (caso das linhas operadas pela CONCESSIONÁRIA), e parte possui integração tarifada. • A Estação Butantã possuirá condições adequadas para transferência de usuários, tais como plataformas longas e cobertas, segurança, serão segregadas para entrar e sair dos modais determinados na linha 4 e outros elementos determinantes da qualidade da viagem do usuário? • Pedimos confirmar o disposto no item 11.3.2, que afirma: "Durante a operação comercial da FASE I, a obrigação de seccionamento será aplicável apenas em relação às linhas de ônibus intermunicipais que tenham ponto final no Terminal do Largo da Batata, estendendo-se posteriormente a todas as demais linhas de ônibus intermunicipais gerenciadas pela EMTU relacionadas no Anexo VII quando do início da operação comercial da FASE II.", bem como o seccionamento das linhas contidas no Anexo VII, a saber: <table border="1" data-bbox="379 1529 908 1736"> <thead> <tr> <th>LINEA</th> <th>OPERAÇÃO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0100</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0101</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0102</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0103</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0104</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0105</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0106</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0107</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0108</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0109</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> <tr> <td>0110</td> <td>Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)</td> </tr> </tbody> </table>	LINEA	OPERAÇÃO	0100	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0101	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0102	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0103	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0104	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0105	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0106	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0107	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0108	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0109	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	0110	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)	<ol style="list-style-type: none"> 1) CONCESSIONÁRIO - IRÁ RECEBER A TARIFA DE REMUNERAÇÃO A linha a ser operada pela CONCESSIONÁRIA durante a FASE II deve ser entendida como uma continuação da Linha 4 através do modal ônibus, e não uma linha metropolitana; 2) Sim 3) Esclarecemos que durante a Fase I da operação da Linha 4 não serão seccionadas as linhas da EMTU entrando na cidade de São Paulo que tenham ponto final no Terminal do Largo da Batata. Serão seccionadas as linhas relacionadas no Anexo VII e não existirão linhas da EMTU cujo trajeto seja similar ao da Linha 4 entrando na cidade de São Paulo após o Largo da Batata.
LINEA	OPERAÇÃO																									
0100	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0101	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0102	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0103	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0104	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0105	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0106	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0107	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0108	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0109	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									
0110	Linhas de Ônibus Metropolitanas (Linha 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 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, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)																									

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
180	<p>O item 13.7 afirma que: "Caberá ao PODER CONCEDENTE a prerrogativa de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação do serviço concedido e a preservação da capacidade de pagamento dos financiamentos para realização dos INVESTIMENTOS DA CONCESSIONÁRIA PARA A FASE I e dos INVESTIMENTOS DA CONCESSIONÁRIA PARA A FASE II."</p> <p>Note-se que esta prerrogativa representa elevado risco para a concessionária, tendo em vista que a recomposição poderá ser implementada através de mecanismos, tais como extensões contratuais ou elevações na Tarifa de Remuneração, que implicam na diluição de impactos por um longo período de tempo. Neste caso, impactos de elevada monta poderão causar dificuldades no pagamento do serviço da dívida ou no aporte de capital pelos sócios da CONCESSIONÁRIA. Solicita-se que os mecanismos previstos para recomposição sejam explicitados, e que sejam feitas as devidas considerações com relação aos tipos de evento em que cada um poderá ser aplicado.</p>	<p>A forma de recomposição do equilíbrio econômico financeiro possui elevado componente de interesse público e depende das circunstâncias presentes em cada caso concreto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
181	<p>A Cláusula 9 do CONTRATO DE CONCESSÃO estabelece as bases para centralização da arrecadação. Esta atividade será executada por um ente contratado denominado SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA, sendo o COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO o ente responsável pelo gerenciamento das atividades contratadas.</p> <p>Tendo em vista a importância deste assunto para a CONCESSIONÁRIA e a importância do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO, pergunta-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • O que se entende pela expressão “estar em operação”, que condiciona a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I? A contratação de instituição financeira de primeira linha subordinada à CÂMARA DE COMPENSAÇÃO faz parte destas condições? • Pedimos para reformular a redação da Cláusula 9.1.1, pois a mesma dá margem a diferentes interpretações. • O ente jurídico definido como CÂMARA DE COMPENSAÇÃO é o próprio SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA? • Quais serão as regras de governança que serão aplicáveis a esta organização? A CONCESSIONÁRIA será certamente responsável pela geração e circulação de uma parcela minoritária dos recursos totais gerenciados por esta organização. Não obstante, caso a votação de temas de extrema importância, tais como a operacionalização da distribuição da arrecadação tarifária, sejam votados em bases proporcionais, a CONCESSIONÁRIA estará em posição claramente desfavorável. • Tendo em vista a importância da SPTrans no funcionamento do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA, bem como no COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO, esta não deveria ser anuente do CONTRATO DE CONCESSÃO? • Tendo em vista o elevado nível de integração entre as linhas da EMTU com a CONCESSIONÁRIA, como será garantida a interoperabilidade entre os sistemas operados pelo SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA e a EMTU? <p>Quais os custos que os LICITANTES deverão prever em suas propostas relativos à operacionalização do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA, do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO, da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO e da instituição financeira de primeira linha?</p>	<p>A cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
182	De acordo com o disposto no item 3.15 dos ANEXOS TÉCNICOS e na Cláusula 9 do CONTRATO DE CONCESSÃO, como serão identificados os usuários embarcados na Linha 4 e transferidos para outras linhas do Metrô – SP ou da CPTM, uma vez que não estão previstos bloqueios de controle nas saídas?	Não há identificação de usuários nas transferências. A determinação de quantidade e a discriminação do título de transporte está tratado no item 3.15 do Anexo I.
183	Como a LICITANTE deverá prever os custos de operação das estações compartilhadas uma vez que as regras de interface para operação das mesmas somente serão definidas após a preparação de propostas, conforme item 3.16 dos Anexos Técnicos do Edital.	A CONCESSIONÁRIA, a COMPANHIA DO METRÔ e a CPTM deverão detalhar, em conjunto, o custo operacional das estações compartilhadas, definindo as suas responsabilidades.
184	Com relação aos equipamentos auxiliares de manutenção das oficinas mecânicas e laboratórios eletrônicos, existe previsão de seu fornecimento através de Contratação Complementar ou devem ser estes parte da Concessão?	Na Contratação Complementar não está prevista esta contratação. Os itens previstos na Contratação Inicial estão descritos no item 7.5 do Anexo I do Edital. Os demais itens são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.
185	Anexo I, item 3.9 SOBRESSALENTES – Com a finalidade de dimensionarmos a necessidade de fornecimento de outros sobressalentes, solicitamos informar a lista completa dos sobressalentes obrigatórios das CONTRATAÇÕES INICIAL e COMPLEMENTAR de responsabilidade do PODER CONCEDENTE.	Vide resposta 51.
186	Anexo I, item 3.11 GESTÃO DAS INTERFACES - Favor informar em que revisões encontram-se os documentos dos Anexos 1 e 2 do Anexo I.	Os documentos encontram-se na mesma revisão dos arquivos dos CDs que acompanham o Edital.
187	Anexo I, itens 7.5.1/7.5.2 Equipamentos Auxiliares do Pátio Vila Sônia/Veículos Auxiliares - Favor fornecer informações adicionais sobre estes equipamentos, tais como capacidades e quantidades das pontes rolantes, etc.	As quantidades estão descritas no item 7.5 e as características técnicas estão nos documentos constantes do Anexo 1 do Anexo I do Edital.
188	Anexo IX, item 1.4.3.1, solicitamos incluir a norma ISO 3381 para medição do ruído interno.	Vide resposta 9.
189	Anexo IX, Item 1.4.2, solicitamos incluir a norma EN 50121-3-2.	Vide resposta 9.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
190	Anexo IX, Item 3.2, solicitamos alterar o requisito de uma válvula por truque, uma vez que esta solução mostrou-se ineficiente para esta aplicação. O mínimo a ser requerido seriam 3 válvulas por carro (2 no truque de uma extremidade e 1 para o truque oposto).	Deverá ser atendido o disposto no item 3.2. do Anexo IX do Edital.
191	Anexo IX, Item 5.2, Solicitamos alterar a taxa de eficiência de 95% para 85% que é o garantido pelos fornecedores dos sistemas de proteção de anti-deslizamento para condições críticas de aderência rodar-trilho. Este valor poderá ser revisto durante a fase de projeto, onde definiremos melhor, junto ao Cliente, estas condições.	Vide resposta 57.
192	Anexo IX, Item 2.4.2, quarto parágrafo solicitamos alterar o valor da carga vertical de 250 daN pela carga de 80 daN, conforme norma NBR 11.647. No quinto parágrafo, solicitamos alterar o valor da carga horizontal de 180 daN pela carga de 100 daN, conforme norma NBR 11.647. A justificativa de nossa solicitação é fornecida a seguir: A Norma NBR 11647, em seu item 4.3.8 Resistência, esclarece: O pega-mão tem que resistir, sem deformação ou deslocamento visível, às seguintes forças concentradas, na posição mais desfavorável: a) vertical, no pega-mão horizontal - 80 daN; b) horizontal, no pega-mão vertical - 100 daN. Baseado em nossa experiência e nos outros fornecimentos, Metro SP Linhas Norte-Sul, Leste-Oeste, Millenium, Metro DF, Metro RJ, Metrovias - Argentina, Metro de Fortaleza, Metro de Santiago Linhas 4 e 2, afirmamos essas cargas são suficientes para atender aos requisitos dos veículos ferroviários, alguns deles em operação desde 1974.	Vide resposta 57.
193	Anexo IX, item 13, solicitamos esclarecer que a análise de segurança somente será necessária caso trafeguem dados vitais pela Data-Bus.	Sim o entendimento está correto.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
194	<p>Anexo I, Item 2.3, solicitamos retificar a porcentagem de passageiros sentados em relação à capacidade transportada de 20% para 17%, conforme justificativa abaixo:</p> <p>A porcentagem de passageiros sentados com relação à capacidade transportada informada no Anexo I, item 2.3 não está de acordo com o número de passageiros transportados por trem, conforme mencionado no Anexo IX Item 1.2 onde o número é de 1.900 passageiros considerando 8 passageiros em pé por m². Com 6 passageiros por m², chegamos a 1.489 passageiros por trem. Considerando os 256 passageiros sentados, conforme especificado no Anexo IX Item 1.2, teremos uma porcentagem aproximada de 17% para lugares sentados.</p>	<p>O entendimento está incorreto, os números não são correlatos. O número de 1900 passageiros é para ser utilizado no projeto do Material Rodante com 254 passageiros sentados, no mínimo. Enquanto que 1500 passageiros com 20% sentados é o número utilizado para estimar a capacidade de transporte da linha.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
195	<p>Anexo IX, item 1.3.5 e subseqüentes. Solicitamos substituir estes itens pelas análises hoje realizadas pela ALSTOM, a saber:</p> <p>A ALSTOM tem desenvolvido com reconhecido sucesso projetos de alta tecnologia, como trens de alta velocidade e "tilting trains", onde a avaliação do comportamento dinâmico é uma das etapas de suma importância. Especificamente no caso de Metrôs, o procedimento que tem sido aplicado é a realização dos seguintes tipos de análises:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análise modal; - Estabilidade; - Segurança: simulação e teste quasi-estático usando os procedimentos de descarregamento de rodas da OREB55 (delta Q/Q e Y/Q); - Conforto: simulação e teste de acordo com dados de via de referência em linha reta (ISO2631); <p>Exemplos de projetos em que tal procedimento foi utilizado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NANJING (Metro North-South Line Phase 1) 2. Circle Line (Singapore Circle Line-CCL) 3. Shanghai (Metro Shanghai Line 1) 4. TER 2N NG (SNCF) 5. X40 (SJ AB Sweden) 6. Santiago Linha 4 (Metro de Santiago) <p>O método acima tem sido aplicado e validado com sucesso durante operação. A especificação requer uma investigação que demanda maior custo, complexidade e com prazo de execução longo. Entendemos que esse método não trará nenhuma vantagem adicional à prática desenvolvida e validada pela ALSTOM. Caso não fosse considerada a solicitação acima, os custos para atendimento dos testes originalmente exigidos no Anexo IX (item 1.3.5 e subseqüentes) seriam elevadíssimos, encarecendo em demasia o empreendimento, e sua implementação dependeria ainda dos seguintes esclarecimentos:</p>	<p>Todo o fornecimento de material rodante tem sido feito com análise do fabricante com base na norma UIC 518, com vistas às verificações de estabilidade dinâmica.</p> <p>É de conhecimento que a UIC 518 define projetos tradicionalmente consagrados para a segurança de tráfego, desde que a via esteja em "condições adequadas" de geometria e manutenção, conforme definido no projeto da via.</p> <p>Somente a título ilustrativo, os trens da frota da linha 3 – Vermelha do Metrô, fabricados sob licença da MTE francesa e da Tokyu japonesa e que atendiam aos requisitos da norma UIC 518, tiveram 2 descarrilamentos com certa gravidade e, após execução do estudo de compatibilidade roda x trilho, constatou-se uma inadequação de projeto da suspensão secundária dos carros que tiveram que sofrer modificações.</p> <p>Outro exemplo são os trens da frota M2000 da CPTM (expresso leste) que tem apresentado uma série de descarrilamentos em trechos de via em que trens de outras frotas operam normalmente.</p> <p>Diante do exposto e do fato que em diversos países também há exigência legal de uma homologação do projeto de estabilidade dinâmica dos trens através de análise por uma entidade independente do fabricante, habilitada e com notória especialização, é que o Metrô definiu a exigência especificada para a Linha 4.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
196	<p>Item 1.3.5.1, 1º parágrafo: seria aceitável a execução das análises e testes pelo Fabricante, desde que seja comprovada sua experiência na área de Dinâmica Ferroviária? Justificativa à pergunta: Temos uma equipe experiente nas unidades da Europa que já desenvolveram dentre outros, os trens de alta velocidade (TGV), onde o atendimento aos requisitos de Dinâmica Ferroviária é mandatário.</p> <p>Item 1.3.5.1, 2º parágrafo: Quais as condições limites de desgaste e as tolerâncias máximas de manutenção a serem consideradas? Lembramos que as informações sobre a via permanente devem ser propiciadas pelo PODER CONCEDENTE.</p> <p>Item 1.3.5.1, 5º parágrafo: Quais são os 9 graus de liberdade requeridos? Lembramos que o número de graus de liberdade era considerado em programas de simulação antigos, do tipo "home made".</p> <p>Item 1.3.5.1, 6º parágrafo: A caracterização dos elementos de fixação dos trilhos e na suspensão da laje flutuante do sistema da via permanente são informações que estão relacionadas à obra civil. Lembramos que as informações sobre as condições de desgaste da via permanente devem ser propiciadas pelo PODER CONCEDENTE.</p> <p>Item 1.3.5.1, 7º parágrafo: seria aceitável que as análises e testes de segurança, estabilidade sejam realizadas utilizando-se a norma UIC518, atual EN14363. Caso contrário, esclarecer os requisitos que devem ser seguidos.</p> <p>Item 1.3.5.1, 8º parágrafo: Quais as características da via adaptada?</p> <p>Item 1.3.5.1, 9º parágrafo: Entendemos que as situações de análise são as descritas no item 1.3.5.2.5 . Seria aceitável que as análises e testes de segurança, estabilidade sejam realizadas utilizando-se a norma UIC518, atual EN14363. Caso contrário, esclarecer os requisitos que devem ser seguidos.</p> <p>Item 1.3.5.1, 11º parágrafo: Seria aceitável que as modificações de projeto sejam incrementadas para atingir os requisitos de estabilidade e segurança prescritos na norma UIC518, atual EN14363? Justificativa: Não concordamos que o critério de aceitação seja mediante correlação entre simulação e teste pois, neste caso, existem impactos importantes em prazo e custo que podem inviabilizar o programa. O Atendimento à norma é o mandatário.</p>	<p>Item 1.3.5.1. - 1º parágrafo - Não.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 2º parágrafo. As condições limites de trens estão estabelecidas no Anexo IX do Edital e as de Vias Permanente serão fornecidas à CONCESSIONÁRIA contratada..</p> <p>Item 1.3.5.1. - 2º parágrafo. - Vide resposta 137.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 6º parágrafo. - O entendimento está correto.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 7º parágrafo. - Não. Vide resposta 195.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 8º parágrafo. - A futura CONCESSIONÁRIA deverá definir as características da via adaptada com a instituição independente que efetuará a análise de segurança.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 9º parágrafo. - Não. Vide resposta 195.</p> <p>Item 1.3.5.1. - 11º parágrafo. - Não. Vide resposta 195.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
197	<p>Item 1.3.5.2.2: A caracterização física da via permanente é responsabilidade do PODER CONCEDENTE. Solicitamos nos informar todos os dados pertinentes, e.g., curva de elasticidade nos eixos vertical e transversal dos elementos estáticos atuantes na fixação dos trilhos e na suspensão das lajes flutuantes do sistema massa-mola da via permanente, níveis de abertura da bitola e deflexão da via, em função dos esforços verticais e transversais das forças oriundas do contato roda/trilho, etc.</p> <p>Item 1.3.5.2.4: Solicitamos que a validação da modelagem será feita com base no prescrito em norma. Justificativa: A ALSTOM entende que a validação refere-se ao atendimento da norma (UIC518, atual EN14363), não de correlação com a simulação.</p> <p>Item 1.3.5.2.6: Solicitamos que eventuais modificações sejam realizadas com base em requisitos da norma aplicável. Justificativa: Eventuais modificações no projeto serão feitas desde que a norma (UIC518, atual EN14363) não tenha sido atendida e não por problemas de correlação com a simulação;</p> <p>Item 1.3.5.2.7: Solicitamos que a validação de eventuais modificações seja feita com base em requisitos da norma aplicável. Justificativa: Validação das eventuais modificações será feita para atendimento à norma (UIC518, atual EN14363), não de correlação com a simulação.</p>	<p>Item 1.3.5.2.2. - As informações características da via (superelevações, raios de curvatura e inclinação, etc.) estão contidas nos desenhos de locação do eixo da via (série 6U1 e ET-4.00.00.00/3U9-001) contidos no CD Anexo ao Edital.</p> <p>As demais informações serão repassadas à futura CONCESSIONÁRIA assim que os projetos executivos estiverem concluídos.</p> <p>Item 1.3.5.2.4 – O entendimento está incorreto. Vide resposta 195.</p> <p>Item 1.3.5.2.6. O entendimento está incorreto. Vide resposta 195.</p> <p>Item 1.3.5.2.7. O entendimento está incorreto. Vide resposta 195.</p>
198	<p>Anexo IX, item 2.1, 3º parágrafo: É aceitável que a estrutura da caixa seja fabricada em aço inoxidável do tipo AISI 301L, 301LN ou 201L para as partes da estrutura primária? Para a estrutura secundária será utilizado aço AISI 304. Justificativa: Aços inoxidáveis austeníticos são atualmente produzidos como baixo grau de Carbono (designação "L"), de maneira a proporcionar a execução de solda a fusão sem a formação de Carbonetos de Carbono, que fragilizam o material causando trincas devidas ao processo.</p>	<p>A responsabilidade pela seleção do aço inoxidável para cada aplicação é do fornecedor, porém deverá atender aos requisitos de desempenho estabelecidos na especificação do Metrô.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
199	Anexo IX, item 2.3, 2º parágrafo: É aceitável que a norma de referência seja a EN12663:2000, que engloba requisitos para carros de metrô? Justificativa: A norma UIC566 não é mais utilizada para tal fim.	Vide resposta 9.
200	Anexo IX, item 2.3.3, 1º parágrafo: Entendemos que o ensaio será executado com a caixa carregada em estado de marcha, porém sem levantamento dos truques. Favor esclarecer.	O entendimento está incorreto. Conforme item 2.3.3, “Deverá consistir em elevar o carro vazio sobre quatro apoios, por meio de atuadores hidráulicos localizados nos quatro cantos da caixa e retirando-se, em seguida, um dos apoios. Nessas condições serão verificadas as tensões e deflexões ocorridas nas diversas partes da estrutura”, sem considerar os truques.”
201	Solicitamos que seja reformulada a redação da cláusula 13.7 da MINUTA DO CONTRATO, pois a recomposição de que trata não consiste em prerrogativa da Administração Pública, mas, ao contrário, em garantia do contratado. Assim, o CONTRATO deve trazer elementos mais nítidos quanto aos critérios a serem utilizados para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.	A prerrogativa do PODER CONCEDENTE se restringe à escolha da forma de sua implementação e não ao reconhecimento das situações de desequilíbrio e sua quantificação. Vide, também, resposta à questão 180.
202	À luz das recentes alterações representadas na política tarifária decorrente da implantação do Bilhete Único nas estações do Metrô-SP (linha 2), pergunta-se qual a política tarifária que deverá ser considerada para o usuário, em especial no que se refere à integração com as linhas municipais.	A atual política tarifária não interfere na tarifa de remuneração e em decorrência nas condições de remuneração da Concessionária de Linha 4.
203	O item 4.2.1.4 define que a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I está condicionada ao atendimento do cronograma físico-financeiro da INFRA-ESTRUTURA DA FASE I. O que acontecerá caso o cronograma físico-financeiro não seja atendido ?	Não será dada Ordem de serviço da fase I e o atraso poderá gerar compensação à CONCESSIONÁRIA, conforme Cláusula 11.4. e seguintes da Minuta de Contrato.
204	Haverá pagamento de multa e/ou aplicação de reajuste caso o pagamento da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA atrase?	Item foi objeto da reti-ratificação do Edital.
205	Os índices Iqm e Iqs no primeiro semestre de operação serão iguais a 1	Sim

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
206	De que forma e com quais critérios serão tomadas as decisões no SISTEMA DE ARRECAÇÃO CENTRALIZADA ?	Item foi objeto da reti-ratificação do Edital.
207	Clausula 11.1.10.1=> De acordo com o Edital a verificação da demanda, para fins de comparação com os valores projetados e recomposição de demanda, se dará de acordo com os trimestres civis. Considerando-se quatro trimestres consecutivos (T1, T2, T3 e T4) e que a operação se inicie no meio do trimestre T1, o trimestre, a partir do qual, se iniciará o cálculo visando a recomposição tarifaria será o trimestre T3 ou o trimestre T4 ?	Vide item 11.1.10.2 da Minuta do Contrato.
208	No caso de não seccionamento das linhas ônibus intermunicipais o PODER CONCEDENTE compensará a CONCESSIONÁRIA no montante equivalente ao volume de passageiros que deixarem de utilizar a Linha 4. Como será calculado o montante de passageiros mencionado no item 11.1.10.7 e 11.3.3 ? Está obrigação, além da garantia do Poder Concedente, poderá também contar com a garantia da CPP?	A Cláusula 11.3.3 do Edital estabelece que a EMTU compensará a CONCESSIONÁRIA no montante equivalente ao resultado da multiplicação do número de passageiros transportados na linha de ônibus intermunicipal da EMTU não seccionada, pela TARIFA DE REMUNERAÇÃO. O número de passageiros a ser considerado será o total de passageiros da linha não-seccionada, sendo que a CONCESSIONÁRIA terá acesso aos trabalhos de medição e poderá questionar tais resultados. O questionamento do número não isenta a EMTU de pagar esta obrigação. Esta obrigação não está garantida pela CPP.
209	A Clausula 20.5.4 estabelece a restituição de valores conforme decisão do Comitê de Mediação. A partir de que data serão aplicados os reajustes ?	A partir do dia que o recurso foi disponibilizado à Concessionária da Linha 4.
210	A emissão da ordem de serviço da fase II será feita 4 anos após o início de operação da fase I. Supondo-se que haja 3 meses de atraso no início de operação da FASE I por culpa da concessionária (atraso igual ao período de carência clausula 30.1.1) qual será a data de referência para a contagem dos 4 anos ? A data referente ao término do período de carência ou a data prevista inicialmente para o início da operação da FASE I?	É a data do efetivo início da operação. Esclarecemos que o citado "período de carência" referido na cláusula 30.1.1. se refere, exclusivamente, à aplicação de multa.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
211	Clausula 4.3 => Concessionária deverá comprovar cerca de 14 meses após a ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I, a efetiva contratação do financiamento e do fornecimento dos 14 trens metroviários. Caso, por razões não imputáveis à Concessionária que não se enquadrem em situação de constricção monetária, esta contratação não tenha sido efetuada, poderá ser aceita uma declaração da(s) fonte(s) financiador(as) sobre o status do processo de financiamento do Empreendimento.?	O prazo para comprovar a efetiva contratação do financiamento do fornecimento dos 14 (Quatorze) Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante é de 60 (sessenta) dias após a emissão da Ordem de Serviço de Fabricação da Fase I, que não poderá ser dada antes de 6 (seis) meses decorridos da emissão da Ordem de Serviço de Projeto da Fase I. Situações imprevistas deverão ser analisadas na sua ocorrência observando exclusivamente as regras do contrato.
212	Clausula 9.1.1 => Quem serão os membros da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO? Como será definida a participação de cada membro?	Vide resposta 110.
213	Clausula 9.2.1 => Porque a EMTU não faz parte do COMITÉ GESTOR DE INTEGRAÇÃO?	Não participa do Comitê Gestor de Integração porque atualmente não integra o sistema de transporte de passageiros objeto desta contratação.
214	Haverá alguma compensação para a CONCESSIONÁRIA caso a demanda efetiva nos seis primeiros meses de operação seja inferior ao volume de demanda previsto no Plano de Negócios da CONCESSIONÁRIA?	Não. Vide cláusula 11.1.1.
215	Clausula 15.1.1. => Porque é necessária a Homologação pelo Poder Concedente das condições do financiamento obtido pela Concessionária e das alterações das condições de financiamento do Empreendimento?	Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital
216	Como o PODER CONCEDENTE calculará a quantidade de PASSAGEIROS EXCLUSIVOS e PASSAGEIROS INTEGRADOS que utilizarão a Linha 4?	Vide resposta 182.
217	Item 4.1.4 do Edital. Considerando que há solidariedade entre os membros do CONSÓRCIO, a apresentação da garantia correspondente ao valor integral por parte da líder do consórcio é suficiente para atender a exigência do item 4.1.4 do Edital?	Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
218	<p>Item 7.2 do Edital. Entendemos que a data-base para elaboração do Plano de Negócios é o primeiro dia do mês de apresentação da Proposta (01 de março de 2006), sendo que a Tarifa de Remuneração deverá ser reajustada até esta data, de forma que todos os valores do Plano de Negócios possuam a mesma data-base. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>Vide resposta 20.</p>
219	<p>Item 7.2.2.1.c, do Edital. Em virtude da retificação do Edital, publicada em 17.01.06, houve a alteração da cláusula 6.1 da Minuta do contrato a qual previu o início do pagamento da Parcela B para o mês subsequente à apresentação do conjunto de instrumentos jurídicos que comprovem a efetiva contratação do financiamento e fornecimento dos Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante da FASE II. Quando será o início do pagamento da FASE II, tendo em vista a diferença que existe entre o edital e a minuta do contrato?</p>	<p>Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
220	<p>Item 7.2.4 do Edital. O que é instituição financeira de primeira linha? Quais são os critérios de classificação das instituições financeiras para atribuí-las o conceito de "primeira linha"?</p>	<p>Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
221	<p>Item 7.3.4.5 do Edital. Entendemos que somente serão aceitas certidões positivas desde que possuam efeitos negativos, e acompanhadas de certidão atualizada da ação ou procedimento administrativo. Nosso entendimento está correto? Caso não esteja, favor explicitar?</p>	<p>Certidão que contém a expressão "Com Efeito de Negativa" assim como aquela que no seu próprio texto dá a posição processual dos débitos apontados, dispensa as certidões de andamento dos processos. As certidões de andamento de processos são exigidas para a hipótese de vir apontado algum débito, sem a expressão "Com Efeito de Negativa" e sem a informação sobre o seu processamento, como costuma ocorrer com as estaduais e municipais. Não é o caso das federais.</p>
222	<p>Item 8.2.1.1 do Edital. Qual será o prazo para o saneamento das falhas de caráter formal, pelo licitante, tendo em vista a prescrição do artigo 12, IV, da Lei n. 11.079/04?</p>	<p>Não há prazo pré-fixado. Será o necessário para a correção da falha, em vista das providências que serão tomadas cujo prazo será fixado pela Comissão de Licitação.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
223	<p>Item 10.1 do Edital. Nos termos do art. 9º, §§1º e 2º, da Lei n. 11.079/04, a Administração Pública só tem a prerrogativa de autorizar previamente a transferência de ações da sociedade de propósito específico (SPE) quando importe em transferência de controle. Qual é a base legal para se impor a restrição a qualquer transferência das ações da sociedade de propósito específico? Da forma como está previsto no Edital, impede-se, por exemplo, a troca de membros do conselho de administração da concessionária ou a participação de sócios minoritários (até mesmo sem direito a voto). Qual a razão de tal rigor, que apenas engessa desarrazoadamente a concessionária?</p>	<p>O item 10.1 determina a mesma composição acionária somente na <u>constituição</u> da SPE, portanto, antes da assinatura do Contrato. A determinação se presta a impedir que os princípios licitatórios sejam desviados. O exame prévio visa exatamente permitir à Administração aferir a eventual ocorrência da transferência do controle. Entretanto, o item foi retificado para maior clareza.</p>
224	<p>Item 11.2.4 do Edital. Considerando que o contrato n. 0035289401, mencionado no item em referência, firmado entre a Companhia do Metrô e o UNIBANCO, não foi disponibilizado no Edital. Considerando que, segundo o disposto no art. 21 da Lei 8.987/95, quaisquer estudos, levantamentos, despesas ou investimentos já efetuados, a serem ressarcidos pelo vencedor da licitação, deverão estar obrigatoriamente à disposição dos interessados e especificados no Edital, inclusive a divulgação correta dos valores do ressarcimento, sob pena de omissão e conseqüente nulidade, pergunta-se:</p> <p>(i) qual a natureza jurídica do pagamento previsto no item 11.2.4? (ii) Qual a validade jurídica de se cobrar 50% de <i>success-fee</i> antes da assinatura do Contrato, portanto, antes da efetiva confirmação da viabilidade do projeto (Ordem de Serviço de Fabricação da Fase I)? Favor explicitar o fundamento jurídico e a base legal de tal cobrança.</p> <p>(iii) Sendo válido este pagamento, entendemos que o percentual de 1% (um por cento) sobre o montante dos investimentos previsto no fluxo de caixa, como descrito no Plano de Negócios da Proponente, inclui tributos e emolumentos pertinentes. Nosso entendimento está correto? Caso não esteja, favor explicitar</p>	<p>(i) vide resposta 104.</p> <p>(ii) a validade jurídica decorre da própria disposição do citado artigo 21 da Lei 8.987/95, que autoriza o pagamento das despesas referentes à <u>licitação</u>.</p> <p>(iii) Sim. O valor a ser pago deve ser calculado sobre o valor bruto dos investimentos projetados no Plano de Negócios, de acordo com as regras do Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
225	Item 1.1 da Minuta do Contrato. A indefinição sobre a implantação de uma estação adicional da FASE I tem impacto no plano de negócios e interfere nos custos da concessionária. Como serão tratadas tais situações?	A implantação de nova estação na Fase I não implica na aquisição de novos trens. Os custos de operação da eventual estação estarão a cargo da CONCESSIONÁRIA, assim como as receitas advindas do aumento da demanda referente a esta nova estação.
226	Item 4.2 da Minuta do Contrato. Quais são os requisitos necessários para a entrada em operação comercial da FASE I?	Os requisitos necessários para a entrada em operação comercial da FASE I estão exhaustivamente descritos na Minuta do Contrato e seus anexos.
227	Item 4.2.1 da Minuta do Contrato. Qual é a data máxima para que o PODER CONCEDENTE emita a ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO?	Não há data máxima.
228	Item 4.2.1.3 da Minuta do Contrato. Qual é a data máxima para que o PODER CONCEDENTE emita a ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I?	O PODER CONCEDENTE deverá emitir a ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE I no prazo assinalado no item 4.2.1.3. Eventual atraso superior a seis meses contados da emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I sujeitará o PODER CONCEDENTE às penalidades previstas na Cláusula 11.5.
229	Item 4.4 da Minuta do Contrato. Qual é a data máxima para que o PODER CONCEDENTE conclua a INFRAESTRUTURA DA FASE I? Qual é a data máxima para que o PODER CONCEDENTE conclua a INFRAESTRUTURA DA FASE II? Quais os requisitos devem ser atendidos para que a CONCESSIONÁRIA cumpra a obrigação de "conclusão da implantação, incluindo testes de aceitação dos sistemas"?	(i) e (ii) Caso a conclusão da INFRAESTRUTURA DA FASE I e da FASE II ultrapassar os prazos previstos nas cláusulas 11.4.2 e 11.4.3 o sujeitará o PODER CONCEDENTE às penalidades ali previstas. (iii) Os requisitos estão exhaustivamente previstos na minuta do contrato e seus anexos.
230	Item 4.5 da Minuta do Contrato. Qual é a data máxima para que o PODER CONCEDENTE emita a ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II? Quais são os requisitos necessários para a entrada em operação comercial da FASE II?	(i) Não há data máxima. (ii) os requisitos necessários para a entrada em operação comercial da FASE II estão exhaustivamente demonstrados na Minuta do Contrato e seus anexos.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
231	<p>Item 4.6 da Minuta do Contrato. Sobre os estudos de reprojeção da demanda para a Fase II:</p> <p>(i) Serão contratados 2 estudos, sendo um pelo Poder Concedente e outro pela Concessionária, que irão definir os investimentos em material rodante e sistemas para a Fase II da Linha 4 e Linha C da CPTM. Caso haja divergência entre os resultados encontrados pelos dois estudos, como serão efetivamente definidos os investimentos necessários?</p> <p>(ii) Qual é a data máxima para a elaboração dos ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA?</p>	<p>(i) a eventual divergência será resolvida pelos mecanismos contratuais de solução amigável e arbitragem. (ii) Os ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA serão concluídos até oito meses antes da emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II.</p>
232	<p>Item 4.7.ii. da Minuta de Contrato. A minuta do CONTRATO determina que a ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II constitui um marco temporal necessário para o início previsto para a operação comercial da FASE II. A minuta do CONTRATO determina ainda que emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II está condicionada à demonstração pelo PODER CONCEDENTE de uma série de eventos, dentre os quais o <u>início do processo de contratação pelo PODER CONCEDENTE das obras e fornecimentos relativos à INFRA-ESTRUTURA da FASE II.</u> Entretanto, entendemos que a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II deverá ser condicionada ao <u>início da execução das obras e fornecimentos relativos à INFRA-ESTRUTURA da FASE II,</u> e não ao início. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está incorreto. O marco referido no item 4.7.ii é a publicação do Edital para a contratação das obras e fornecimentos relativos à INFRA-ESTRUTURA DA FASE II.</p>
233	<p>Item 5.1 da Minuta do Contrato. Entendemos que as obras, serviços e fornecimentos de responsabilidade exclusiva do PODER CONCEDENTE, que são objeto de contratos distintos do presente, não estarão incluídos nos investimentos previstos para o valor do CONTRATO. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
234	Item 6.1.1 da Minuta do Contrato. Se a TARIFA DE REMUNERAÇÃO tem data base de 01.02.05 e se sua atualização deve ser usada para atualização do valor da garantia prestada pela CPP, não deveria tal atualização ocorrer a partir da mesma data base, qual seja, 01.02.05, ao invés do 1º dia do mês da apresentação das propostas relativas à licitação da CONCESSÃO?	A garantia será prestada a partir da assinatura do contrato. Apenas o índice de reajuste é o mesmo do reajuste da tarifa de remuneração. Não há nenhuma relação entre a data-base da proposta e a data-base da garantia.
235	Item 7.1 da Minuta do Contrato. Entendemos que o primeiro reajuste da TARIFA DE REMUNERAÇÃO dar-se-á no início da operação comercial da FASE I. Entendemos também que a data base da fixação da TARIFA DE REMUNERAÇÃO é 01.02.05 e que o reajuste será calculado cumulativamente ao período desde a data base. Está correto nosso entendimento? Caso negativo, como será calculado o reajuste?	Vide resposta 20.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
236	<p>Cláusula 9 da Minuta do Contrato. Considerando que:</p> <p>a) O Convênio de Integração Operacional e Tarifário, nº 0180589101, com a utilização do sistema de bilhetagem eletrônica com cartão inteligente (SBE), celebrado em 06 de outubro de 2005 entre o Sistema de Transporte Coletivo Municipal sob gestão da São Paulo Transporte S.A. – SPTRANS e os Sistemas de Transporte Coletivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, determina em sua Cláusula Décima Primeira, sub-item 11.1, que o prazo de vigência do convênio é de 5 (cinco) anos podendo ou não ser renovado por igual período;</p> <p>b) Na mesma Cláusula é definido que o referido convênio poderá ser denunciado por iniciativa de qualquer uma das três partícipes, desde que seja solicitado através de denuncia prévia com antecedência de no mínimo 180 dias ;</p> <p>c) Os efeitos de tal Convênio têm significativa influência sobre a Demanda e a Receita Operacional da Concessionária;</p> <p>Pergunta-se:</p> <p>(i) É correto o entendimento de que o critério de remuneração da Concessionária relativo à integração das linhas municipais da SPTRANS com a Linha 4, decorrente dos efeitos do referido Convênio, deve ser considerado por todo o período da Concessão, independentemente de sua renovação ou mesmo cancelamento?</p> <p>(ii) Em caso negativo, o cancelamento do Convênio ou a sua não renovação será considerado no mecanismo de Mitigação de Riscos de que trata a Cláusula Décima Primeira da minuta do contrato? Se afirmativo, qual o critério de mitigação que será adotado?</p>	<p>Independentemente do Convênio com a Sptrans, a arrecadação tarifária do sistema metroferroviário será diariamente repartido entre os operadores, com prioridade a CONCESSIONÁRIA da Linha 4 - Amarela.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
237	<p>Item 9.1 da Minuta de Contrato. Considerando a redação dada ao item 9.1, que atribui ao SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA a responsabilidade “<i>pela arrecadação integral, controle, aferição e gerenciamento de todos os valores recebidos pela venda do direito de viagem no sistema metro-ferroviário...</i>”, e que, desta forma, a administração e custo dos bilheteiros será encargo da Câmara de Compensação, entendemos que a facilidade para a aquisição e o tempo gasto na compra de bilhetes não poderão ser utilizados como critério de avaliação da qualidade do serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA, conforme determinado pelo Anexo I - “Diretrizes Técnicas para a Concessão Patrocinada da Linha 4”. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	Vide resposta 64.
238	<p>Item 9.2 da Minuta do Contrato. Entendemos que, por ter posição minoritária no Comitê Gestor de Integração, a Concessionária da Linha 4 terá direito de veto no âmbito do Comitê, de forma a poder opinar em eventuais posições que conflitem com seus interesses. Está correto o nosso entendimento?</p>	A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.
239	<p>Item 9.3 da Minuta do Contrato. Qual é a exata função da CEF (citada no item 2.3 do Anexo V), perante a entidade mencionada no item 9.3 (CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, fiel depositária de todos os valores arrecadados)?</p>	Na forma atual do Convênio os valores arrecadados pelos diversos postos de comercialização do Bilhete Único são encaminhados para a Caixa Econômica Federal que efetua a repartição da arrecadação diária entre a SPTrans e os operadores metroferroviários.
240	<p>Item 9.7 da Minuta do Contrato. Uma vez que as quotas partes da COMPANHIA DO METRO e da CPTM no produto da arrecadação centralizada serão calculadas após a apuração e dedução da quota parte da CONCESSIONÁRIA, entendemos que a CONCESSIONÁRIA terá prioridade em relação à Companhia do Metrô e CPTM no recebimento dos valores referentes à Receita Tarifária. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	O entendimento está correto.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
241	<p>Item 9.8 da Minuta de Contrato. Com relação ao rateio dos custos do Sistema de Arrecadação Centralizada, pergunta-se:</p> <p>(i) Entendemos que os custos de funcionamento e manutenção do Sistema de Arrecadação Centralizada deverão ser previstos no Plano de Negócios. Está correto nosso entendimento? Caso positivo, quais são os valores a serem considerados, tendo em vista que tais custos do Sistema de Arrecadação Centralizada não foram divulgados e o Poder Concedente deve assegurar a isonomia entre as licitantes?</p> <p>(ii) O item 9.2.1(iv) do CONTRATO determina que a CONCESSIONÁRIA receberá diariamente em sua conta bancária a parte que lhe cabe nas receitas comuns provenientes da arrecadação tarifária, a partir do início da operação comercial da FASE I da LINHA 4 - AMARELA. Portanto, entendemos que a parcela sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA referente ao rateio das despesas do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA não poderão ser compensadas com as receitas que lhe são devidas nos termos do item 9.2.1 (iv) do CONTRATO. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>(i) A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.</p> <p>(ii) O entendimento está incorreto.</p>
242	<p>Item 11.1.10.2 da Minuta do Contrato. O item não deveria mencionar "até o final do <u>trimestre</u> civil" ao invés de "até o final do <u>semestre</u> civil"?</p>	<p>A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
243	<p>Item 11.3 da Minuta do Contrato. Com relação ao risco de concorrência de linhas de ônibus, entendemos que o Poder Concedente também está se comprometendo a não criar e/ou conceder futuramente nenhuma linha que represente risco à demanda da Linha 4. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>Sim.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
244	<p>Item 11.3.2 da Minuta do Contrato. Este item define que “durante a operação comercial da Fase I, a obrigação de seccionamento será aplicável apenas em relação às linhas de ônibus intermunicipais que tenham ponto final no Terminal do Largo da Batata, estendendo-se posteriormente a todas as demais linhas de ônibus intermunicipais gerenciadas pela EMTU....”. No Anexo VII são indicadas as linhas que tem ponto final nas Clínicas como aquelas que deverão ser seccionadas na Fase I e que, posteriormente, as que tem ponto final no Largo da Batata seriam seccionadas no Terminal Vila Sônia na Fase II. Favor esclarecer esta discrepância entre o item da Minuta do Contrato e o Anexo VII.</p>	<p>A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
245	<p>Item 11.3.3 da Minuta do Contrato. Como será calculado o número de passageiros transportados pelas linhas da EMTU não seccionadas, caso haja compensação à Concessionária pela frustração da demanda?</p>	<p>Vide pergunta 208.</p>
246	<p>Item 11.4 da Minuta do Contrato. Considerando os riscos de atraso das Obras de Infra-estrutura da Fase I, que poderão provocar alterações no cronograma de Testes e Comissionamento dos Sistemas a serem fornecidos pela Concessionária, solicitamos que seja revisto o prazo de tolerância para eventuais atrasos para a conclusão das obras de Infra-Estrutura de 3 para 6 meses.</p>	<p>Ratificadas as condições do Edital.</p>
247	<p>Item 11.5 da Minuta do Contrato. Considerando que a ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I é documento emitido unilateralmente pelo PODER CONCEDENTE; considerando que para a emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I é necessário o pleno funcionamento do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA; considerando que a instalação e o funcionamento do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA dependem do PODER CONCEDENTE, qual a previsão de compensação pelo atraso na emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I?</p>	<p>Não há previsão de compensação pelo atraso na emissão da ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
248	<p>Item 12.3 da Minuta do Contrato. Com relação à possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, não está prevista a hipótese de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO no caso de prejuízos causados à CONCESSIONÁRIA por atos de terceiros. Entendemos, todavia, com base na Lei n. 8.666/93, que o PODER CONCEDENTE deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO nestes casos. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>Não. No caso, a matéria de reequilíbrio é regida pela lei 8.987/95, que não prevê a hipótese apontada.</p>
249	<p>Item 12.3.1 da Minuta do Contrato. Entendemos que a condição de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto neste item é extensiva aos seis primeiros anos de operação da Fase II, tomando por base os Estudos de Reprojeção de Demanda. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>Sim.</p>
250	<p>Item 12.3.3 da Minuta do Contrato. Em vista do disposto neste item, é correto o nosso entendimento de que a proposta econômica da PROPONENTE deverá considerar a <u>não</u> incidência do ICMS sobre a aquisição de material rodante e de sistemas (nacionais e/ou importados) incluídos nos investimentos da concessionária para a FASE I e para a FASE II? Qual a base legal para tanto?</p>	<p>Entendimento Correto. A compra de trens e equipamentos para os metrô tem sido isenta do ICMS e o Governo estadual pretende, sempre observando as disposições legais e tributárias que disciplinam a matéria, estender esta isenção à compra de material rodante e sistemas previstos nos Investimentos da Concessionária para as fases I e II. Eventual incidência do ICMS dará direito à Concessionária de pleitear reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>
251	<p>Item 12.3.4 da Minuta do Contrato. Em vista do disposto neste item, é correto nosso entendimento de que a proposta econômica da PROPONENTE deverá considerar a <u>não</u> incidência do ICMS ou ISS na TARIFA DE REMUNERAÇÃO devida à CONCESSIONÁRIA pelo PODER CONCEDENTE? Qual a base legal para tanto?</p>	<p>Não é cobrado o ICMS para o transporte coletivo de passageiros intermunicipal explorado na região metropolitana de São Paulo. No caso do ISS não há incidência por se tratar de transporte metropolitano. O transporte intermunicipal de passageiros está sujeito à incidência de ICMS e não de ISS, conforme disposição constitucional.</p>
252	<p>Item 12.3.7 da Minuta do Contrato. Entendemos que a condição estabelecida neste tópico é válida a partir do sétimo ano de operação da Fase II. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>Se a DEMANDA REPROJETADA ficar abaixo de 75% da DEMANDA PROJETADA, haverá direito a reequilíbrio a partir do momento em que for ratificada pelas partes a reprojeção de demanda.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
253	<p>Item 12.3.11.11 da Minuta do Contrato. Entendemos que o disposto neste item significa que a diferença apurada em conformidade com o item 12.3.11.3 será multiplicada por 0,5 e o produto pago à CONCESSIONÁRIA. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p> <p>Entendemos que o mecanismo de mitigação de riscos cambiais pode favorecer a ambas as partes do contrato de concessão. Entendemos ainda que a aplicação do mecanismo de mitigação do IMPACTO CAMBIAL em favor da CONCESSIONÁRIA levará em consideração apenas 50% do IMPACTO CAMBIAL efetivo. Entendemos, finalmente, que a aplicação do mecanismo de mitigação do IMPACTO CAMBIAL em favor do PODER CONCEDENTE também levará em consideração apenas 50% do IMPACTO CAMBIAL efetivo. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>1) O impacto apurado será multiplicado por 0,5 mas o reequilíbrio em decorrência de impacto cambial deverá ser solicitado pela CONCESSIONÁRIA, com parecer de empresa de auditoria de notória idoneidade. Não é automático.</p> <p>2) O entendimento está correto.</p>
254	<p>Item 12.3.11.14 da Minuta do Contrato. Considerando que a atualização da TARIFA DE REMUNERAÇÃO é calculada com base na variação do IGPM e do IPC e considerando que a SELIC é índice de remuneração de capital e não de atualização de capital, os valores registrados na conta gráfica, apontada neste item, não deveriam ser atualizados da mesma forma prevista para a atualização da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, sob pena de quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato?</p>	<p>O entendimento está incorreto. O PODER CONCEDENTE estará obrigado a avaliar a existência de desequilíbrio por impacto cambial, a seu favor, a cada três anos (Cláusula 12.3.11.13). Uma vez apurado um crédito favorável ao PODER CONCEDENTE, mediante solicitação e avaliação do impacto, esse valor constitui uma obrigação financeira da Concessionária e deverá ser remunerado pela Taxa Selic. Apenas se estabelece aqui uma opção de registrá-lo numa conta gráfica para futuras compensações.</p>
255	<p>Item 13.7 da Minuta do Contrato. Entendemos que, apesar do PODER CONCEDENTE ter a prerrogativa de escolher a forma de implementação da recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato, a concessionária participará das discussões sobre o assunto. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>Sim. A CONCESSIONÁRIA será ouvida sobre o assunto</p>
256	<p>Item 14.1.1 da Minuta do Contrato. Será necessário realizar cobertura de responsabilidade civil além de danos causados aos e pelos trens?</p>	<p>O rol do item 14.1.1. estabelece o mínimo de coberturas necessárias, não impedindo outras que a concessionária entenda pertinentes.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
257	<p>Item 14.12 da Minuta do Contrato. Considerando que a GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL se presta a assegurar o fiel cumprimento do contrato; considerando que a palavra sinistro pode significar eventos independentes da vontade da CONCESSIONÁRIA, inclusive decorrentes de caso fortuito e/ou força maior; considerando ainda que sinistros podem estar cobertos pelos seguros contratados nos termos do item 14.1.1, pergunta-se:</p> <p>(i) qual é o conceito da expressão "sinistro" para os fins da cláusula 14.12?</p> <p>(ii) Poderá o PODER CONCEDENTE executar a GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL mesmo no caso de sinistro coberto pelos seguros contratados nos termos do item 14.1.1?</p>	<p>A Cláusula foi objeto da reti-ratificação do Edital.</p> <p>A Cláusula foi retificada.</p>
258	<p>Item 15.1.9.1 da Minuta do Contrato. O art. 218, da Lei n. 6.404/64, dispõe que <i>"encerrada a liquidação, o credor não-satisfeito só terá direito de exigir dos acionistas, individualmente, o pagamento de seu crédito, até o limite da soma, por eles recebida, e de propor contra o liquidante, se for o caso, ação de perdas e danos"</i>. Considerando que a sociedade de propósito específico será necessariamente uma sociedade anônima e que, portanto, estará sujeita às disposições da Lei n. 6.404/76, entendemos que o direito do PODER CONCEDENTE e dos intervenientes de buscar ressarcimento junto aos sócios da CONCESSIONÁRIA, no caso de extinção da pessoa jurídica, limitar-se-á ao direito de exigir dos acionistas, individualmente, o pagamento de seu crédito, até o limite da soma por eles recebida. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar</p>	<p>Está correto o entendimento.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
259	<p>Item 19.1 da Minuta do Contrato. Considerando que o ICL – Índice de Crimes com Usuários na Linha – visa a monitorar o nível de segurança pública da linha. Considerando que a segurança pública da linha é atribuição inerente ao Poder Concedente, decorrente de seu poder de polícia, entendemos que a fórmula indicada neste item, ao incluir o ICL, compromete a avaliação da qualidade do serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA, pois a segurança pública da linha não é sua atribuição. Está correto nosso entendimento? Caso esteja correto nosso entendimento, sugerimos a exclusão no contrato da previsão do índice ICL. Caso não esteja correto nosso entendimento, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está incorreto.</p> <p>Vide resposta 177.</p> <p>O indicador ICL será mantido conforme o Edital.</p>
260	<p>Item 20.5.4 da Minuta do Contrato. Considerando que a atualização da TARIFA DE REMUNERAÇÃO é calculada com base na variação do IGPM e do IPC e considerando que a SELIC é índice de remuneração de capital e não de atualização de capital, os valores devidos ao PODER CONCEDENTE nos termos deste item não deveriam ser atualizados da mesma forma prevista para a atualização da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, sob pena de quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato?</p>	<p>Vide resposta 254.</p>
261	<p>Item 25.6.1 da Minuta de Contrato. A minuta do CONTRATO faculta ao Poder Concedente atribuir ao vencedor da nova licitação o ônus do pagamento da indenização devida à CONCESSIONÁRIA no caso de decretação de caducidade. Entendemos que este pagamento ocorrerá na assinatura do novo contrato de concessão. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>Por ocasião da eventual ocorrência da hipótese, é que as questões do Edital serão definidas. Não há como antecipá-las.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
262	<p>Item 26.2 da Minuta do Contrato. Nos termos do art. 39, parágrafo único da Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a CONCESSIONÁRIA estaria obrigada a manter os serviços prestados, no caso de rescisão do contrato por inadimplemento do PODER CONCEDENTE até a decisão judicial transitada em julgado que rescinda o contrato. Não estaria o edital excedendo os ditames legais ao impor que a CONCESSIONÁRIA continue a prestar os serviços até 180 (cento e oitenta) dias contados do trânsito em julgado da decisão judicial?</p>	<p>Não, pois o dispositivo legal citado determina tão só, o prazo mínimo para a continuidade dos serviços.</p>
263	<p>Item 30.1 da Minuta do Contrato. Considerando o cenário de implantação de uma nova linha com Sistemas de Material Rodante e Sinalização de alta tecnologia que poderão demandar compatibilidade de prazos tanto para o desenvolvimento de engenharia de projeto, quanto para execução dos testes e comissionamento, solicitamos que seja revisto o prazo de carência para eventuais atrasos no início de da operação comercial da Fase I de 3 para 6 meses.</p>	<p>Cláusula objeto da reti-ratificação do Edital.</p>
264	<p>Item 30.1.4 da Minuta do Contrato. Esta cláusula estabelece multas que vão de R\$10.000,00 a R\$10.000.000,00 por infração cometida pela Concessionária, quando não houver cominação de multa específica no Contrato. Entendemos que, antes da Assinatura do Contrato, será definida a relação destas infrações com os respectivos valores, de comum acordo entre as Partes. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>A aplicação levará em consideração os princípios da razoabilidade e proporcionalidade em relação à infração cometida e os prejuízos causados de acordo com a Cláusula 30.2.2</p>
265	<p>Item 31.1 da Minuta do Contrato. Nos termos do art. 9º, §§1º e 2º, da Lei n. 11.079/04, a Administração Pública só tem a prerrogativa de autorizar previamente a transferência de ações da sociedade de propósito específico quando tal transferência importe em alteração do controle. Desta forma, é correto afirmar que o item 31.1 aplicar-se-ia tão-somente no caso de alteração do controle da sociedade de propósito específico?</p>	<p>Vide resposta 223</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
266	<p>Item 31.2 da Minuta do Contrato. Nos termos do art. 9º, §§1º e 2º, da Lei n. 11.079/04, a Administração Pública só tem a prerrogativa de autorizar previamente a transferência de ações da sociedade de propósito específico quando tal transferência importe em alteração do controle. Desta forma, entendemos que o disposto no item 31.1 aplicar-se-á tão-somente no caso de <u>alteração do controle</u> da sociedade de propósito específico e não da mera transferência de ações. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>Vide resposta 223.</p>
267	<p>Item 3.7 do Anexo I. Entendemos que a cópia dos documentos e a lista de todo o patrimônio, que passará a ser operado pela CONCESSIONÁRIA, serão fornecidas em formato digital, com assinatura digital. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>A documentação oficial será fornecida formalmente em formato impresso e assinada, com cópia digital sem assinatura digital.</p>
268	<p>Item 3.9 do Anexo I. Entendemos que, consoante com as obrigações da Concessionária estabelecidas no item 3.13 do Anexo I, as quantidades destes sobressalentes obrigatórios a serem fornecidos pela Companhia do Metrô deverão atender os cinco primeiros anos de concessão, e que a Concessionária participará de sua definição quando da aprovação da arquitetura do sistema. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está incorreto.</p> <p>Os sobressalentes obrigatórios são um percentual do valor de cada sistema e não está ligado ao tempo.</p> <p>A definição dos sobressalentes obrigatórios é atribuição dos fornecedores na CONTRATAÇÃO INICIAL.</p>
269	<p>Item 3.14 do Anexo I. Com relação aos custos de perdas e de transformação de 88/138 kV para 22 kV, entendemos que a Concessionária terá acesso ao(s) contrato(s) de fornecimento(s) em 88/138 kV do Metrô com a(s) concessionária(s) de seu sistema elétrico e que os critérios de avaliação destes custos com perdas e transformação deverão ser estabelecidos conforme normas atualmente vigentes da ANEEL, inclusive quanto a impostos e taxas. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está correto.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
270	<p>Item 3.15 do Anexo I. Com relação à contabilização de usuários nas Áreas de Transferência:</p> <p>(i) Qual será a periodicidade das pesquisas para aferição da proporção dos títulos de transporte nas áreas de transferência das estações metroviárias ?</p> <p>(ii) Entendemos que os custos das pesquisas para definição de passageiros exclusivos na Linha 4 serão de responsabilidade do Sistema de Arrecadação Centralizada . Está correto o nosso entendimento?</p> <p>(iii) Entendemos que as sugestões, devidamente fundamentadas, de alterações nos métodos de contagem e controle dos usuários nas áreas de transferência propostas pela Concessionária poderão ser implementadas pelo Sistema de Arrecadação e Controle. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>(i) A periodicidade é a cargo da CONCESSIONÁRIA</p> <p>(ii) Não, estão a cargo da CONCESSIONÁRIA</p> <p>(iii) Sim. Sempre que ainda em tempo e desde que não gere custos para o PODER CONCEDENTE, sugestões justificadas poderão ser analisadas e acatadas se consideradas procedentes, desde que não acarrete em riscos ou prejuízos aos usuários.</p>
271	<p>Item 3.18 do Anexo I. Entendemos que, nas estações compartilhadas, os impostos e taxas (exemplo: IPTU) serão rateados entre a Concessionária e Companhia do Metrô / CPTM. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>Os impostos incidentes em áreas comuns serão rateados.</p>
272	<p>Item 4.4 do Anexo I . O texto apresentado neste item define que “ao longo da Linha 4 – Amarela serão construídos terminais de ônibus sobre o Pátio de Vila Sônia e junto às estações Morumbi, Butantã, Pinheiros e Faria Lima”. Entretanto, na quinta parte – Anexos – Anexo VII Linhas de Ônibus Intermunicipais Gerenciados pela EMTU, página 200, são apresentadas as linhas que serão seccionadas na Fase I na Estação Butantã e na Fase II em Vila Sônia. Não são apresentadas as linhas que serão integradas nas estações Morumbi, Pinheiros e Faria Lima em nenhuma das duas fases de implantação da Linha 4 – Amarela.</p> <p>Qual a relação de linhas municipais que serão integradas e/ou seccionadas nos terminais V.Sônia, Morumbi, Butantã, Pinheiros e Faria Lima?</p>	<p>As linhas de ônibus seccionadas serão somente as linhas de ônibus intermunicipais.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
273	<p>Item 4.4 do Anexo I . Pelos elementos apresentados a respeito da localização dos terminais de ônibus e das linhas de ônibus intermunicipais gerenciados pela EMTU, entende-se que, mesmo na Fase II de implantação da Linha 4 Amarela, quando são previstos investimentos na Linha C para aumento de capacidade e a complementação da Linha 5 até Chácara Klabin, não existe previsão de seccionamento e integração das linhas da EMTU concorrentes com estas duas linhas do sistema sobre trilhos.</p> <p>Portanto, para a análise da demanda potencial da Linha 4, proveniente da integração com as Linhas C da CPTM e 5 do Metrô, deverão ser consideradas as concorrências diretas entre estas linhas metroferroviárias e as linhas da EMTU atuais.</p> <p>Quais as linhas da EMTU estão previstas para integração e/ou seccionamento nas estações das linhas C da CPTM e 5 do Metrô, quando do início da fase II?</p>	<p>As linhas de ônibus intermunicipais a serem seccionadas serão as apresentadas no Edital.</p>
274	<p>Item 7.1 do Anexo I. Neste tópico, está afirmado que o socorro entre as conexões internas e externas, para fornecimento de energia elétrica, quando da falha em um dos pontos de conexão, será permitido, porém deverão ser respeitados os limites admissíveis para cada ponto. Entendemos que estes limites, em caso de necessidade de socorro por fatores não imputáveis à Concessionária, serão desconsiderados na apuração dos Índices de Qualidade. Está correto o nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>No item 10.1 do Anexo I está descrito que:</p> <p>A CONCESSIONÁRIA somente poderá operar em desacordo com o Contrato e com as DOSC em situações de emergência resultantes de casos fortuitos ou de força maior, devidamente identificadas e justificadas perante a COMISSÃO DE CONCESSÃO.</p>
275	<p>Item 7.1.1 do Anexo I. Entendemos que, nos casos de emergência, em que a Estação Primária eventualmente alimentar o setor 2 compreendido entre as estações Fradique Coutinho e Paulista, tal consumo poderá ser compensado pela integração das medições tarifárias tanto da Concessionária, quanto da COMPANHIA DO METRO, para não comprometer com multas e taxas de ultrapassagens os contratos de fornecimento com as concessionárias de energia elétrica. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>Não é possível a integração das medições tarifárias pois de acordo com a legislação em vigor, os contratos de entrega de energia das subestações primárias têm que ser independentes (O Metrô é consumidor livre).</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
276	<p>Item 7.1.6 do Anexo I. Entendemos que a fonte de alimentação de emergência do Pátio Vila Sônia (gerador, baterias, inversores e chaves elétricas) está incluída no escopo da Contratação Inicial e Complementar a cargo do Poder Concedente. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
277	<p>Item 8 do Anexo I. Entendemos que a sincronização por sistema GPS faz parte do sistema multimídia (Cronometria), a cargo da Companhia do Metrô. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>O entendimento está incorreto. Conforme descrito no item 8 do Anexo I do Edital, "Todos os Sistemas deverão considerar a base horária do Centro de Controle da Linha 4 - Amarela, que deverá ser sincronizada por sistema GPS". O sistema GPS deverá ser fornecido pela CONCESSIONÁRIA, que distribuirá através do SCC para os demais sistemas.</p>
278	<p>Item 8.5.1 e 8.5.3 do Anexo I. Entendemos que a interligação da SCC com a CCO Vergueiro poderá ser feita utilizando a rede digital de uma das Concessionárias de telecomunicações, da mesma forma que a interligação prevista com a Comissão de Concessão no item 8.5.3 . Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>A interligação do CCO da Linha 4 - Amarela com o CCO da COMPANHIA DO METRÔ será realizada por meio do Sistema de Transmissão Digital a ser fornecido na contratação COMPLEMENTAR.</p> <p>A interligação do CCO da Linha 4 - Amarela com a Comissão de Concessão é de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.</p>
279	<p>Item 9.3 do Anexo I. O referido item prevê que não haverá bloqueios na estação República para a contagem da entrada e saída de passageiros. O item prevê ainda que tal contagem será realizada por meio de pesquisa origem-destino. Todavia, a CONCESSIONÁRIA não poderá, por si só, realizar a aludida pesquisa, haja vista que a Estação República faz parte de 2 linhas distintas do sistema metroviário da capital Paulista, cada qual operada por diferentes entidades. Em vista do exposto, pergunta-se:</p> <p>(i) Quais são as compensações previstas se esse sistema não for concretizado?</p> <p>(ii) Quem validará as estatísticas de contagem de passageiros entre as Linhas 2 e 4 e as saídas diretas na estação República?</p>	<p>O entendimento está incorreto, todas as contagens de entradas e saídas da Estação República serão realizadas por meio de bloqueios.</p> <p>Todas as transferências na Estação República serão realizadas por meio de bloqueios ou contagem eletrônica.</p> <p>As aferições poderão ser realizadas pela CONCESSIONÁRIA de acordo com o item 3.15 do Anexo I do Edital</p> <p>(i) A não concretização do sistema descrito no item 9.3. do Anexo I caracterizará a não entrega da Linha 4 - Amarela para operação.</p> <p>(ii) Vide resposta 36.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
280	<p>Item 10.1 do Anexo I. Este item estabelece que, caso o título de transporte não puder ser identificado pelo equipamento ou outro meio existente para tal fim, deverá ser tratado de acordo com as instruções da Comissão de Concessão. Entendemos que a Concessionária deverá ser normalmente remunerada na hipótese acima mencionada quando não tiver nenhuma responsabilidade pelo fato e a Comissão de Concessão estabelecer que se garanta o acesso ao portador do título. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>A CONCESSIONÁRIA terá direito à remuneração pelo transporte de passageiros tal como definido no contrato</p>
281	<p>Item 10.2.7 do Anexo 1. Entendemos que as manifestações espontâneas dos usuários sobre insatisfações com o serviço prestado deverão ser cadastradas com informações mínimas do usuário reclamante (nome, RG e telefone para contato), de modo a aumentar a confiabilidade nos dados apurados. Está correto o nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está correto.</p>
282	<p>Item 10.3 do Anexo I. Na página 61 de 83 está estabelecido como Indicador de Satisfação do Usuário a facilidade para a aquisição e o tempo gasto na compra de bilhetes, serviço este que será prestado pelo Sistema de Arrecadação Centralizado (ver cláusula 9.1 da Minuta de Contrato). Entendemos que a facilidade para a aquisição e o tempo gasto na compra de bilhetes não poderá ser utilizada como critério de avaliação da qualidade do serviço prestado pela CONCESSIONÁRIA. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>Vide resposta 64.</p>
283	<p>Item 2 do Anexo V. Este tópico prevê que a Entidade eleita para administrar o Sistema de Controle e Arrecadação de Passageiros poderá desenvolver e incorporar tecnologias que permitam a exploração de outras atividades econômicas. Entendemos que uma parcela das receitas daí decorrentes deverá ser revertida para os operadores do sistema de transporte, na mesma proporção de suas participações nas arrecadações. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>A participação ou não, e em que proporção, da receita de outros negócios explorados pelo Administrador do Sistema de Arrecadação Centralizada será objeto de negociação quando da contratação deste Administrador.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
284	<p>Item 2.1 do Anexo V. Entendemos que os custos referentes à implantação, operação e manutenção de rede complementar de postos de comercialização nas estações do Metrô serão de responsabilidade do Sistema de Controle e Arrecadação de Passageiros. Está correto nosso entendimento? Caso não esteja, favor explicitar.</p>	<p>Na hipótese do Anexo V o Metrô já está contratando a implantação da rede complementar às suas próprias expensas.</p>
285	<p>Item 2.3 do Anexo V - Entendemos que a alteração de qualquer aspecto da arrecadação das receitas advindas da cobrança da TARIFA DE REMUNERAÇÃO e das regras de repartição dessas receitas dependem da anuência da CONCESSIONÁRIA, ou da decisão unilateral do PODER CONCEDENTE, ficando, neste último caso, obrigado a recompor o equilíbrio econômico financeiro do contrato. Em vista do exposto, entendemos que a disposição constante do item 2.3 do Anexo V segundo a qual as “regras de repartição são ajustadas periodicamente para balancear as receitas das empresas em decorrência de encontro de contas” só poderá afetar os direitos atribuídos à CONCESSIONÁRIA por força do CONTRATO caso a CONCESSIONÁRIA anua previamente com a dita alteração ou caso o PODER CONCEDENTE, decidindo unilateralmente modificar tais condições, recomponha o equilíbrio econômico financeiro do contrato. Está correto nosso entendimento?</p>	<p>O entendimento está incorreto. Não há possibilidade do PODER CONCEDENTE alterar a regra de repartição de receitas prejudicando a CONCESSIONÁRIA. O ajuste referido não modifica as regras. Apenas compatibiliza os créditos comercializados com o transporte efetivamente realizado.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
286	<p>Anexo VI. Considerando que:</p> <p>a) No Anexo VI – “OPERAÇÃO VILA SONIA – TABOÃO DA SERRA – MODAL ÔNIBUS” está definido que a operação da linha será em regime circular com extensão de aproximadamente 3,45 km;</p> <p>b) No item 2.1.2.2 - subitem b da Minuta de Contrato está definido que a operação do trecho Vila Sonia – Taboão , na FASE II, será efetuada sem a cobrança adicional de tarifa;</p> <p>Pergunta-se:</p> <p>(i) Serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros durante o trajeto (de ida ou de volta) no trecho do Terminal Taboão à Estação Vila Sonia?</p> <p>(ii) Em caso afirmativo, é correto o entendimento de que o passageiro para embarcar no ônibus em paradas intermediárias do trajeto deverá adquirir o bilhete do metrô?</p> <p>(iii) O desembarque de passageiros na Estação Vila Sonia será efetuado em área paga?</p>	<p>(i) A CONCESSIONÁRIA terá liberdade de estabelecer pontos de parada dentro do itinerário, desde que tais paradas não interfiram significativamente no tempo de ciclo;</p> <p>(ii) Está correto o entendimento;</p> <p>(iii) Os passageiros do ônibus já pagaram para entrar na Linha 4 (entendemos o ônibus como continuação da Linha 4 sobre trilhos) e portanto não deverão pagar novamente ao mudar do modal ônibus para o modal sobre trilhos. O local de desembarque dos passageiros será definido de modo a garantir a condição de transbordo dos passageiros provenientes do transporte sobre pneus embarcados na Linha 4 – Modal Ônibus.</p>
287	<p>Anexo VII. Neste Anexo estão relacionadas as Linhas de ônibus Intermunicipais sob Gestão da EMTU e que serão seccionadas quando do início da operação das FASES I e II, pergunta-se:</p> <p>(i) O Seccionamento das linhas Intermunicipais relacionadas neste Anexo englobam as linhas “BASE” com todos os respectivos serviços complementares (atendimentos), mesmo que tais serviços não estejam eventualmente relacionados no Anexo VII?</p> <p>(ii) É correto o entendimento que linhas de serviços complementares (atendimentos) existentes e as que futuramente possam ser criadas, que venham a concorrer com a Linha – 4 e que não forem seccionadas, serão enquadradas nos casos previstos no item 11.3 – “Mitigação de Riscos de Demanda”, da Minuta do Contrato?</p> <p>(iii) Qual o valor da tarifa de integração a ser considerada ou que deve ser adotada nos Estudos de Demanda para todas as linhas Intermunicipais que serão seccionadas, já que atualmente estas têm tarifas diferenciadas a depender do seu trajeto (p.ex Linha 089TRO – R\$ 2,50 e 029TRO – R\$ 2,20)?</p>	<p>(i) As linhas de ônibus intermunicipais a serem seccionadas para não concorrer com a Linha 4, são aquelas relacionadas no Anexo VII.</p> <p>(ii) Novas linhas de ônibus intermunicipais que eventualmente venham a ser criadas pelo PODER CONCEDENTE não estabelecerão concorrência com a Linha 4. Eventual descumprimento ensejará a aplicação do quanto previsto na Cláusula 11.3.</p> <p>(iii) A política de remuneração à Concessionária da Linha 4 está definida no Edital.</p>

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
288	IC-4.88.XX.XZ/3XX-001 – Interfaces do Sistema de Controle Centralizado – item 2.1 - Podemos entender, como descreve o item 2.1 do documento CS-4.88.XX.XZ/3XX-001, que o bloco D-2 do Pátio Vila Sônia terá espaço suficiente para abrigar o CCO da Linha 4 juntamente com o Controle do Pátio?	O espaço disponível está no desenho DE-4.18.04.02/1B2-001 anexado ao Edital, e considerando o modelo operacional do Metrô o espaço é suficiente.
289	IC-4.83.XX.XX/3XX-001 – Interfaces dos Sistemas de Telecomunicações, Controle Local e Controle de Arrecadação e de Passageiros com o Sistema de Supervisão e Controle Centralizados - capítulo IV - Podemos entender que o sistema de controle de arrecadação, quando adquirido pelo Poder Concedente, contemplará os equipamentos e as funcionalidades do CCO da Linha 4, conforme descrito no documento?	Não, conforme descrito no item 8.5.1 do ANEXO I do Edital, a CONCESSIONÁRIA deverá prever: "Subsistema Central de Controle de Arrecadação e de Passageiros"
290	EDITAL, Item 4.6, Os ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA, são de responsabilidade do Poder Concedente?	A CONCESSIONÁRIA deverá ser responsável pelo seu próprio estudo de demanda, enquanto o PODER CONCEDENTE será responsável pelo seu.
291	EDITAL, Item 6.1.1 da Minuta do Contrato, a CPP, garante R\$ 60.000.000,00. Como será a garantia da complementação da CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA.	Vide item 6.1.3 da Minuta do Contrato.
292	EDITAL, 2.2.1.1 c) Como uma das três Estações poderá ser incluída na FASE I, solicitamos a Demanda de cada uma destas Estações.	O estudo de demanda está disponível no "Data Room".
293	EDITAL, Para efeito de equalização das propostas quais as datas de início a serem consideradas para as FASES I, II e III.	Vide itens 1.1 e 4.4 da Minuta do Contrato.
294	EDITAL, Para efeito de equalização solicitamos a confirmação da data base da proposta, 01/02/05.	O entendimento está incorreto. Vide resposta 20.
295	EDITAL, Item 11.4, Solicitamos a demonstração / memória de cálculo dos valores, constantes neste item.	O valor da multa previsto no item 11.4.1 do Edital foi considerado adequado para o fim que ao qual se destina.
296	ANEXO I, Item 2.1 e 2.2, A extensão total do trecho é 12,8 km ou $12,8+1,512=14,312$ km	A Extensão para a Fase I é 12,8 km, para a Fase II é aproximadamente 14,3 km.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
297	ANEXO I, Item 2.3, A Capacidade projetada de 60.000 passageiros/hora/sentido é resultado de 6 passageiros em pé /m ² ? No IC-4.86.0100/300-001 B, consta capacidade máxima de 8 passageiros / m ² , qual é o valor correto?	A capacidade de transporte projetada de 60.000 passageiros/hora/sentido considera 6 passageiros em pé/m ² . A informação de 8 passageiros/m ² descrita na IC-4.86.0100/300-001 B, deve ser utilizada para projeto do Material Rodante.
298	ANEXO I, Item 3.18, Deverá ser considerada a cobrança de IPTU, referente às Estações, Via Permanente e Pátio?	Sim, na forma e nos limites da legislação vigente
299	ANEXO II, Quadro RECEITA LIQUIDA, Como deverá ser a separação de Passageiros exclusivos e passageiros integrados, folha 183.	A quantidade de passageiros exclusivos e integrados a ser utilizada pela PROPONENTE na sua proposta é de sua exclusiva responsabilidade.
300	ANEXO IV, A DEMANDA apresentada serve como base para um pré-dimensionamento e avaliação da demanda, porém é uma estimativa, existem dados de pesquisa O/D, nas linhas de ônibus na região de abrangência da Linha 4 que possam ser disponibilizados?	Os dados de projeção de demanda estão disponíveis no "Data Room".
301	ANEXO IV, Através destes dados verifica-se um crescimento diferente para cada ano. Solicitamos o estudo do Metrô para avaliação da taxa de crescimento de passageiros da Linha 4?	Vide resposta 300.
302	ANEXO VI, No terminal Vila Sônia existe área prevista para o estacionamento e manutenção dos 11 ônibus do Metrô Vila Sônia – Largo do Taboão?	Não há previsão para o estacionamento e manutenção dos 11 ônibus do Metrô Vila Sônia – Largo do Taboão.
303	A base legal na qual se assentam, tanto o projeto de concessão, como as disposições contidas no presente Edital, é uma condicionante importante para a atratividade do mercado de investimentos, razão pela qual sugerimos que o Edital destaque a fundamentação jurídica da contratação decorrente desta licitação, particularmente no que se refere aos entendimentos já consagrados e consolidados entre todas as instâncias do Poder Público ou de Governo	O embasamento pretendido já consta do processo administrativo.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
304	Visando agilizar os procedimentos iniciais de operacionalização do Contrato de Concessão, sugerimos que a aprovação prévia pelo PODER CONCEDENTE para cessão em garantia de financiamentos das ações correspondentes ao controle da CONCESSIONÁRIA, exigida no item 10.3.1, seja dispensada para os financiamentos apontados no PLANO DE NEGÓCIOS constante da Proposta, os quais serão considerados como prévia e automaticamente aprovados.	A Cláusula foi objeto de Reti-ratificação do Edital.
305	No intuito de apoiar os Participantes na elaboração dos respectivos PLANOS DE NEGÓCIO, sugerimos que o Memorando de Informações, referido no item "1" acima, inclua um capítulo específico apontando os custos operacionais vigentes no Metrô e na CPTM, bem como as bases da política salarial e de benefícios em vigor, ajustada com os respectivos Sindicatos.	A elaboração do Plano de Negócios independe da disponibilização dos dados solicitados.
306	O item 9.1.1 da Minuta do Contrato apresenta uma referência em aberto.	O Anexo referido é o V.
307	A Minuta do Contrato (1.1) prevê operação por meio de ônibus no percurso Taboão da Serra – Vila Sônia, somente na FASE II. Essa operação poderia iniciar, opcionalmente, como parte da FASE I ?	Sim. Neste caso, a operação seria da Estação Butantã até Taboão da Serra, cujas especificações seriam definidas pela COMISSÃO DE CONCESSÃO.
308	O item 7.3.1.4 se refere ao compromisso de constituição do Consórcio ou da Sociedade de Propósito Específico ?	Ao Compromisso da Constituição da Sociedade de Propósito Específico.
309	Para maior clareza do item 6.6.3 do Edital, favor confirmar que a Declaração de Cumprimento das Condições de Habilitação (modelo do Anexo VII – M) deverá ser obrigatoriamente apresentada, em envelope próprio, distinto dos Volumes 1 e 2. A abertura dos envelopes contendo as Propostas Econômicas (item 6.6.4) somente se aplicará aos Proponentes que comprovada e inequivocamente atenderem à exigência do item 6.6.3.	Sim. O entendimento está correto.
310	Da Cláusula Sétima da Minuta do Contrato, deduz-se que o s reajustes incidirão em todo dia 1º de Fevereiro de cada ano, a partir da assinatura do Contrato. Favor confirmar esse entendimento.	Sim, observada a cláusula 7.3 do Edital Retificado

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
311	O item 7.1.3 da Minuta do Contrato se refere à data base do dia 1º do mês da apresentação da Proposta Econômica e não à data de apresentação da Proposta Econômica. Favor confirmar esse entendimento.	Sim, o entendimento está correto.
312	O Anexo 3 das "DIRETRIZES TÉCNICAS" (ANEXO I) não contém as informações de interface conforme indicado ao final do item 9.3, o qual é referenciado em 9.1 da Minuta do Contrato.	A afirmação está correta. As informações do Sistema de Controle de Arrecadação e de Passageiros estão descritas no documento IC-4.83.XX.XX/3XX-001 que consta do CD anexo ao Edital, e é referenciado no Anexo 2 do Anexo I do Edital.
313	Na Minuta do Contrato, não há dispositivos que assegurem à CONCESSIONÁRIA a participação no controle, ou na fiscalização, da operação e da gestão do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA. Não há no Edital, dispositivo que defina claramente as responsabilidades e condicionantes da instituição que exercerá as funções de CÂMARA DE COMPENSAÇÃO. Não há também nenhuma estimativa dos custos de funcionamento e manutenção do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA, incluindo a CÂMARA DE COMPENSAÇÃO. Visando focar a viabilidade do empreendimento, sugere-se a eliminação do item 9.8 da Minuta do Contrato, ou a explicitação dos custos envolvidos atualmente estimados pelo Metrô.	O item foi objeto de reti-ratificação do Edital.
314	No caso de manutenção do item 9.8 da Minuta do Contrato, todos os integrantes do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO (METRÔ, CPTM E SPTrans) participarão do rateio dos custos de funcionamento e manutenção do SISTEMA DE ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA, incluindo a CÂMARA DE COMPENSAÇÃO, na proporção das respectivas receitas recebidas, mantendo assim, as mesmas prerrogativas e obrigações de todos os integrantes. Favor confirmar esse entendimento.	Ratificamos as condições do item 9.8 da Minuta do Contrato.
315	Os itens 11.1.2, 11.1.10, 11.3.1, 11.3.2, 11.3.4, 12.3.1, 12.3.7 da Minuta do Contrato apresentam uma referência em aberto.	As referências em aberto não impedem a localização dos anexos que podem ser encontrados pela nomenclatura.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
316	O Risco Linhas de Ônibus Municipais não poderão ser mitigados pelo PODER CONCEDENTE, de maneira similar ao Risco das Linhas Intermunicipais, à luz dos instrumentos legais em vigor e no espírito dos acordos e convênios já firmados?	O Poder Concedente não possui jurisdição sobre as linhas de ônibus municipais e no estudo de demanda foi considerada a concorrência entre os dois modais.
317	O item 2 do ANEXO V, que descreve o Sistema de Controle de Arrecadação, afirma que o PODER CONCEDENTE poderá transferir a administração do sistema para uma empresa independente. Entendemos que essa transferência é obrigatória. Favor confirmar	Sim, nos termos da Cláusula 9 da Minuta do Contrato.
318	Como o PODER CONCEDENTE assegurará o cumprimento das condições estipuladas na CLÁUSULA NONA – CENTRALIZAÇÃO DA ARRECAÇÃO, frente às condições atualmente vigentes e descritas no ANEXO V, particularmente no que se refere à atual “Empresa de Clearing” e ao Banco Garantidor CEF, que hoje integram o contexto da atuação do COMITÊ GESTOR DE INTEGRAÇÃO, ao qual o CONCESSIONÁRIO será integrado ?	O cumprimento dessas condições é requisito para emissão da Ordem Serviço de Projeto da Fase I.
319	Visando subsidiar os estudos que serão conduzidos pelos PARTICIPANTES, no sentido de propiciar, não só uma proposta justa, adequada e competitiva, mas também a viabilização da captação de recursos de investimento e de financiamento junto ao setor financeiro, tanto nacional como internacional, sugerimos que o Edital inclua os resultados dos estudos realizados de “ Financial Advisor ”, ou seja, um “Memorando de Informações” contendo todas as informações necessárias para a análise e avaliação do projeto pelos potenciais interessados.	Os resultados dos estudos estão disponíveis para consulta no “Data Room”.
320	EDITAL, Item 11.2.4, Solicitamos cópia dos Estudos resultantes do contrato 0035289401	Vide resposta 319.
321	EDITAL, Item 2.1.1.1 a) da Minuta do Contrato, Solicitamos os estudos do qual decorreram tal dimensionamento (número de trens)	Vide resposta 319.

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
322	Solicitação de acesso aos estudos que resultaram nos dados constantes do Edital, como por ex. o número esperado de passageiros transportados na nova linha.	Vide resposta 319.
323	Solicitação dos Estudos Econômicos realizados pelo Unibanco que nortearam a Modelagem Econômica do PPP da Linha 4	Vide resposta 319.
324	<p>Texto do Edital – Apresentação</p> <p>Os Documentos e Propostas deverão ser entregues no endereço acima, em sessão pública de Recebimento designada para o dia 21/03/06, às 9:00 horas, com tolerância de 15 (quinze) minutos</p> <p>Tendo em vista a grande quantidade de estudos e análises requeridas para a elaboração de uma proposta adequada de Concessão nos termos do Edital, como por exemplo:</p> <p>a) estudos de demanda;</p> <p>b) estudos financeiros;</p> <p>c) estudos legais e negociações para financiamento;</p> <p>d) as alterações introduzidas na Retificação de 13 de janeiro de 2006.</p> <p>Solicitamos seja prorrogada a data de entrega da proposta inicialmente marcada para 21.03.2006, bem como os demais prazos do Edital em mais 90 (noventa) dias, de forma que possamos nos adequar às mudanças havidas.</p>	As datas foram reprogramadas dentro do cronograma e metas estabelecidas para a contratação do objeto licitado.
325	Solicitação de prorrogação da data de recebimento das propostas sem precisar prazos	Vide resposta 324.

DÓRIS LEMOS DE C. VASCONCELOS
SÉRGIO CORRÊA BRASIL
Coordenadora

Gerente de Contratações e Compras

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 42325212 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA LINHA 4 – AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO, ABRANGENDO DE LUZ ATÉ TABOÃO DA SERRA.

ATA DE ESCLARECIMENTOS – 23/02/2006

1. NÚMERO	PERGUNTA FORMULADA PELA LICITANTE	RESPOSTA DA COMPANHIA DO METRÔ
------------------	--	---------------------------------------

Anexo 1 - ROTEM

1. Dados requeridos

1.1 Superelevação.

Projeto do superelevação/ deficiência de inclinação (cant deficiency) e velocidade de operação nas curvas/curvas de transição (arquivo eletrônico ou cópia impressa)

1.2 Raio das Curvas, velocidade de operação

Comprimento e raio das curvas, comprimento de trilhos retos, dados das curvas de transição, velocidades permitidas para trens em operação(arquivo eletrônico ou cópia impressa).

1.3 Qualidade da Via Permanente

Limites de tolerância na via permanente recém instalado e tolerâncias para a via permanente no limite da manutenção.

Tabela 1. Tolerâncias da construção e da manutenção da via permanente

PARÂMETRO	Tolerâncias da Construção		Tolerâncias da manutenção	
	Linha Principal	Plataforma	Linha Principal	Plataforma
Bitola	+ /-	+ /-	+ /-	+ /-
Posição Horizontal	±	±	±	±
Posição Vertical	±	±	±	±
Cross level Error	±	±	±	±
Torção				

1.4 Instrução da Manutenção

Valores limites para o desgaste do trilho (vertical e lateral).

1.5 Rigidez do trilho

Rigidez do trilho (vertical e horizontal, arquivo eletrônico ou cópia impressa)