



**Governo do Estado de São Paulo
Secretaria de Parcerias em Investimentos**

PRIMEIRA ATA DE ESCLARECIMENTOS REFERENTES À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 02/2024

OBJETO: CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL PARA CONCESSÃO PATROCINADA DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS DAS LINHAS 11, 12 E 13 DO ESTADO DE SÃO PAULO E PRESTAÇÃO DO SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO.

Pelo presente, a Comissão de Contratação, designada por meio da Portaria Conjunta SPI/PPP nº 001/2024, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, na edição de 13 de dezembro de 2024, leva ao conhecimento público as respostas ao primeiro bloco de Pedidos de Esclarecimentos sobre o Edital, nos termos do disposto nos itens 4 e 4.1.1 do referido instrumento convocatório.

As formulações apresentadas, bem como as respostas e esclarecimentos que se seguem, passam a integrar o processo licitatório em referência, sendo de observância obrigatória pelos licitantes.

Por fim, todos os Pedidos de Esclarecimentos foram organizados por ordem cronológica. Vejamos:

ESCLARECIMENTOS Nº 01-196 (PRIMEIRA ATA)

Questionamento 1

Assunto: EDITAL

Documento: -

Item: 16.5 (v) Em até 15 (quinze) dias úteis anteriores à DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO, ter comprovado o pagamento devido à B3, na forma prevista no ANEXO II deste EDITAL, no valor de R\$ 595.736,41 (quinhentos e noventa e cinco mil setecentos e trinta e seis reais e quarenta e um centavos), na data base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente pela variação do IPCA;

Questionamento: Solicitamos que confirme se a data base indicada esta correta "janeiro de 2023".

Esclarecimento: Observar as alterações realizadas nos documentos editalícios de acordo com o COMUNICADO de Republicação dos Documentos da Concorrência Internacional nº 02/2024, publicado em 30 de janeiro de 2025.

Questionamento 2

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: 21. CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA – RISCOS DO PODER CONCEDENTE

Item: 21.1.6. Atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou INVESTIMENTOS ADICIONAIS decorrentes de fatores imprevisíveis, ou de fatores previsíveis de consequências incalculáveis, ou de eventos de caso fortuito ou força maior, quando, em qualquer dos casos, tais circunstâncias, em condições normais de mercado, não sejam caracterizadas como EVENTO SEGURÁVEL, ou, quanto aos EVENTOS SEGURÁVEIS, os valores correspondentes à parcela que supere a média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticadas no mercado, independentemente, neste último caso, de a CONCESSIONÁRIA as ter contratado;

Questionamento: Por favor, esclarecer a definição de "média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticadas no mercado".

Por exemplo, quantas apólices serão tomadas em contas para determinar esta média de valores indenizáveis ?

Esclarecimento: Para fins da Cláusula 21.1.6 da Minuta de Contrato, a “média dos valores indenizáveis por apólices normalmente praticadas no mercado” será aferida quando da ocorrência dos atrasos, paralisações, prejuízos, custos ou investimentos adicionais decorrentes de fatores imprevisíveis, ou de fatores previsíveis e de consequências incalculáveis, ou de eventos de caso fortuito ou força maior, desde que, em todos os casos, tais circunstâncias, em condições normais de mercado, possam ser caracterizadas como Evento Segurável. Assim, não haverá a fixação de antemão de número de apólices a ser considerado para fins da cláusula.

Questionamento 3

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.A - PROJETOS DE ENGENHARIA PARA EMPREENDIMENTOS CIVIS

Item: 2.3 - Complexo de Manutenção Engenheiro SP

Questionamento: Solicitamos que seja compartilhado o anteprojeto referencial para o Abrigo Engenheiro SP.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. Todas as informações pertinentes e disponíveis serão compartilhadas no DATA ROOM, de maneira referencial e não vinculante.

Questionamento 4

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.A - PROJETOS DE ENGENHARIA PARA EMPREENDIMENTOS CIVIS

Item: 3. DESCRIÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DA LINHA 12 – PÁTIOS, VIAS, ESTACIONAMENTOS, COMPLEXOS E BASES DE MANUTENÇÃO

Questionamento: Não identificamos Reforma das Vias e Bases de Manutenção de Sebastião Gualberto.

Solicitamos que seja incluído a Reforma das Vias e Bases de Manutenção de Sebastião Gualberto na tabela 2: EMPREENDIMENTOS – LINHA 12-SAFIRA, bem como incluir o Valor da Reforma no CAPEX da LINHA 12-SAFIRA.

Esclarecimento: Não há investimento obrigatório na área indicada, sendo seu uso e destinação definidas por conta e risco da CONCESSIONÁRIA.

Questionamento 5

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 5.4.2. A superestrutura da VIA PERMANENTE deverá ser constituída com dormente monobloco de concreto protendido, nas vias principais, com trilhos continuamente soldados e fixações elásticas, assentada sobre camadas do sublastro e do lastro de pedra britada. A infraestrutura e superestrutura deverão ser projetadas em função dos veículos ferroviários (trem tipo e carga), do carregamento anual, da velocidade, das características da plataforma ferroviária (material do solo), compreendendo na elaboração de documentos em conformidade com o procedimento NS.GFA /001 versão 04 "Emissão de Documentos Técnicos".

Questionamento: *Não identificamos verbas para realização da substituição plena dos trechos existentes em dormentes de madeira para dormentes de concreto (materiais e serviços), bem como, o necessário reforço da base da plataforma ferroviária, que sofrerá aumento de esforços por conta da troca dos dormentes, cabendo lembrar que as linhas 11 e 12 são linhas antigas, que não possuem na base de sua infraestrutura, camadas de suporte que garantam a estabilidade da via após a substituição dos dormentes nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031, na Planilha de CAPEX "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121".*

Solicitamos que seja incluído os valores para a realização da substituição plena dos trechos existentes em dormentes de madeira para dormentes de concreto (materiais e serviços), bem como, o necessário reforço da base da plataforma ferroviária nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031 no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 6

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 5.8.2. Sublastro (item que compõe a infraestrutura ferroviária) - Quando a condição e ou qualidade do terrapleno assim exigir, ou sempre em terrapleno novo, deverá ser utilizado sublastro sobre a camada final de terraplenagem, obedecendo a composição granulométrica especificada pela NBR 5564 da ABNT e Especificação Técnica AI1914-1.

Questionamento: *Não identificamos verbas para fornecimento e execução dos serviços apontados no item 5.8.2 Sublastro "(..) quando a condição e ou qualidade do terrapleno assim exigir, ou sempre em terrapleno novo, deverá ser executado camada de sublastro (..)" nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031, na Planilha de CAPEX "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121".*

Solicitamos que sejam incluídos os valores para a realização do fornecimento e execução do serviço de sublastro nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031 no CAPEX, ou que na ocorrência desta demanda, sejam objeto de reequilíbrio contratual por parte da Concessionária junto ao Poder Concedente.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 7

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 5.8.3. Lastro

(...)

5.8.3.2. O lastro existente deverá ser avaliado, quanto a sua qualidade e reaproveitamento. Deverão ser retirados os materiais em regiões típicas, consideradas normais, pouco degradadas, alagadas, bombeadas e contaminadas.

5.8.3.3. Após a avaliação deverá ser mapeada toda a via a ser remanejada ou construída, definindo os trechos e destinos do lastro nas vias separadamente.

5.8.3.4. O destino do lastro deverá ter classificação.

(...)

Questionamento: Não foram identificados verbas para realização dos serviços de retirada, transporte e destinação do material a ser substituído e não reaproveitado nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031, na Planilha de CAPEX "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121".

Solicitamos que sejam incluídos os valores para a realização do fornecimento os valores para a realização dos serviços de retirada, transporte e destinação do material a ser substituído e não reaproveitado nos empreendimentos VPM 001 ao VPM 031 no CAPEX, ou que na ocorrência desta demanda, sejam objeto de reequilíbrio contratual por parte da Concessionária junto ao Poder Concedente.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 8

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Alameda Nothmann - Luz .

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Alameda Nothmann - Luz na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração , bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 9

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Luz - Brás.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Luz - Brás na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Luz - Brás, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 10

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Guaianases - Suzano .

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Guaianases - Suzano] na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Guaianases - Suzano, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 11

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Suzano - Estudantes.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Suzano - Estudantes na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no

Trecho Suzano, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 12

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Túnel 3 - Guaianases.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Suzano - Estudantes na tabela 1: na tabela 1 - Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Túnel 3 , bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 13

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Guaianases - Suzano.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Guaianases - Suzano na tabela 1: - Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Guaianases - Suzano, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 14

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma Trecho Suzano - Estudantes.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho detalhadamente Suzano - Estudantes na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Suzano - Estudantes, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 15

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho SE Engenheiro Gualberto – USP.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho SE Engenheiro Gualberto – USP na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho SE Engenheiro Gualberto – USP, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 16

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho USP LESTE - ENGENHEIRO MANOEL FEIO.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho USP LESTE - ENGENHEIRO MANOEL FEIO na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho USP LESTE - ENGENHEIRO MANOEL FEIO, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados

elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 17

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Engenheiro Manoel Feio - Calmon Viana.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Engenheiro Manoel Feio - Calmon Viana na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Engenheiro Manoel Feio - Calmon Viana, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 18

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 2 DISPOSIÇÕES GERAIS

Tabela 1: EMPREENDIMENTOS PARA A VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Questionamento: Não identificamos o Reforço da Plataforma no Trecho Estudantes - Cesar de Souza.

Solicitamos que seja incluído o Reforço da Plataforma no Trecho Estudantes - Cesar de Souza Viana na tabela 1: Empreendimentos para a Via Permanente e Rede Aérea de Tração um item Reforço da Plataforma no Trecho Estudantes - Cesar de Souza, bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Questionamento 19

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.B – DIRETRIZES PARA VIA PERMANENTE E REDE AÉREA DE TRAÇÃO

Item: 4 EMPREENDIMENTO VPM 004 E RDA 003 - TRECHO SE ENGENHEIRO GUALBERTO A CORINTHIANS-ITAQUERA

- "• Demolição das plataformas da antiga estação Artur Alvim;
- Substituição do conjunto de AMVs no trecho entre SE Gualberto e a antiga estação Artur Alvim;
- Substituição de trilho TR 68 por trilho do mesmo perfil, nos segmentos com desgaste no limite de 25% da área do boleto;
- Substituição de 100% dos AMV's existentes neste trecho para o padrão UIC-60 com dormentes de concreto;
- Implantação de para-lastro, onde o desnível entre a superfície do dormente e o off set do lastro é superior a 65cm;
- Recomposição de lastro; e
- Socaria, nivelamento e alinhamento mecanizado da via corrida e de AMV's. "

Questionamento: Entendemos que o escopo de modernização previsto ao Investimento VPM004 refletidos na planilha de CAPEX "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121" "aba M_VIAS PERMANENTES (coluna AD, linha 12)" são compostos apenas pela previsão financeira dos materiais, não tendo sido considerada a inclusão das verbas correspondentes à execução dos serviços.

Solicitamos que sejam incluídos no CAPEX do projeto o valor da execução dos serviços previstos no Empreendimento VPM004.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 20

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 5.1.24 - "As atualizações tecnológicas dos sistemas de radiocomunicação promovidas pela CONCESSIONÁRIA não poderão impactar na garantia da interoperabilidade técnica e funcional de compartilhamento de infraestrutura ferroviária com as demais linhas da CPTM, de outras concessionárias e dos veículos da MRS."

Questionamento: Entendemos que no caso de atualização tecnológica, a atualização das locomotivas da MRS ficará a cargo da MRS, sendo respeitado pela Concessionária o item 7.14 do Convênio N° 056322408100 entre CPTM e MRS: "Os projetos de alterações/modernizações nos sistemas de controle de tráfego (sinalização e telecomunicações) que porventura venham a ser implementados pela CPTM deverão ser informados à MRS com 730 (setecentos e trinta) dias de antecedência, com o objetivo de proporcionar tempo hábil de adequação e adaptações necessárias nos equipamentos de bordo de seu material rodante, garantindo assim a continuidade do transporte de carga no trecho compartilhado e a interoperabilidade de seus trens nas vias da CPTM". Está correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. Observados (i) o empreendimento SIN 001 - Instalação do sistema de sinalização de bordo, que prevê a implantação do sistema de sinalização de bordo em seis locomotivas da MRS, e (ii) as demais diretrizes previstas no Anexo II.C, a atualização tecnológica dos sistemas de radiocomunicação promovida pela CONCESSIONÁRIA deverá respeitar o item 7.14 do Convênio CPTM / MRS e a Cláusula 37.1.50 da Minuta do Contrato de Concessão ("Acordar e observar as regras de convivência estabelecidas com as equipes envolvidas do PODER CONCEDENTE e da ARTESP e de outros agentes em serviços e obras a serem executados em áreas compartilhadas, respeitando na íntegra as condições estabelecidas neste CONTRATO, nos CRONOGRAMAS FÍSICO-EXECUTIVOS, no ANEXO III.C, e nos instrumentos constantes do ANEXO XI"), sendo de responsabilidade da própria MRS a atualização/modernização tecnológica dos sistemas de controle de tráfego de equipamentos de suas locomotivas.

Questionamento 21

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3 - Descrição dos empreendimentos de Energia das Linhas 11,12 e 13

3.2 - Empreendimento ENE 002- Substituição da S/E Seb. Gualberto.

Questionamento: Entendemos que o RAC (Ramal de atendimento ao Consumidor) da Subestação Engenheiro Sebastião Gualberto poderá sofrer readequações quanto ao seu posicionamento e estrutura quando em desenvolvimento do projeto.

Solicitamos que seja incluído ao descritivo do Empreendimento ENE 002- Substituição da S/E Sebastião Gualberto, bem como sejam incluídos nos valores no CAPEX.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se valor de novo RAC foi contemplado no valor da respectiva SE.

Questionamento 22

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3 - Descrição dos empreendimentos de Energia das Linhas 11,12 e 13

3.1 - Empreendimento ENE 001- Substituição da S/E Calmon Viana

Questionamento: Entendemos que o RAC (Ramal de atendimento ao Consumidor) da Subestação Calmon Viana poderá sofrer readequações quanto ao seu posicionamento e estrutura quando em desenvolvimento do projeto.

Solicitamos que seja considerado ao descritivo do 3.1 - Empreendimento ENE 001- Substituição da S/E Calmon Viana, bem como sejam incluídos nos valores no CAPEX.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se valor de novo RAC foi contemplado no valor da respectiva SE.

Questionamento 23

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3.10. EMPREENDIMENTO ENE 010 – NOVA SUBESTAÇÃO PRESIDENTE DUTRA

"A critério da CONCESSIONÁRIA poderá ser revista a alimentação em 34,5kVca, podendo ser implantada junto ao EMPREENDIMENTO ENE 006 e transformando a entrada de alimentação da nova subestação Presidente Dutra em 88/138kVca, com alimentação a partir de RAC".

Questionamento: Entendemos que a partir do texto mencionado, caso haja interesse da Concessionária e ganhos de confiabilidade e disponibilidade do Sistema de Energia, a Concessionária poderá solicitar o reequilíbrio-econômico para a que o projeto da Subestação Presidente Dutra seja adotado como subestação primária (88kVca) e não secundária (34,5kVca). Está correto o nosso entendimento?

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco. A CONCESSIONÁRIA é livre para propor a realização de investimentos não originalmente previstos à ARTESP, cabendo ao PODER CONCEDENTE a decisão sobre a inclusão, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, nos termos do CONTRATO, sendo certo que não caberá reequilíbrio na hipótese de realização de investimentos não originalmente previstos que não tenham sido previa e formalmente autorizados pelo PODER CONCEDENTE.

Questionamento 24

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3.1. EMPREENDIMENTO ENE 001 - SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO CALMON VIANA

"(..) Observar que esta subestação alimenta em corrente contínua (3kVcc) as LINHAS 11 e 12, e em corrente alternada (34,5kVca) a subestação Guaianases, por sua vez interligada com a subestação Patriarca."

Questionamento: Não foram identificados investimentos previstos ao cabeamento de 34,5kVca de interligação entre a futura Subestação Calmon Viana e a Subestação de Guaianases, que ao nosso entendimento, para atender níveis adequados de confiabilidade, devem substituir os atuais. Caso o entendimento esteja correto, solicitamos que sejam incorporados os valores referentes à linha de transmissão de 34,5kVca no CAPEX.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções

adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se que o valor do cabeamento de interligação foi contemplado no valor da respectiva SE.

Questionamento 25

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3. DESCRIÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DE ENERGIA DAS LINHAS 11, 12 E 13

Questionamento: Não foram identificadas empreendimentos de Implantação de Cabines Seccionadoras nas extremidades das linhas 11, 12 e 13, as quais são responsáveis pela equipotencialização, seccionamento e proteção entre linhas, não deixando as futuras estações terminais (César de Souza, Suzano e Bonsucesso) de cada linha em "ponta".

Entendemos que a fim de garantir a confiabilidade e disponibilidade do Sistema de Energia e atendimento dos KPIs, se faz necessário incluir no CAPEX do Sistema de Energia:

- 01 (uma) Cabine Seccionadora Cesar de Souza (Linha 11);

- 01 (uma) Cabine Seccionadora Suzano (Linha 12);

- 01 (uma) Cabine Seccionadora Bonsucesso (Linha 13).

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se que as simulações de energia não identificaram a necessidade das cabines mencionadas.

Questionamento 26

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3.1. EMPREENDIMENTO ENE 001 - SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO CALMON VIANA

3.2. EMPREENDIMENTO ENE 002 – SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO SEBASTIÃO GUALBERTO

3.6. EMPREENDIMENTO ENE 006 – SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO ERMELINO MATARAZZO

Questionamento: Não identificamos valores previstos em CAPEX referentes à desmobilização das Subestações a serem reconstruídas (Subestação Calmon Viana, Subestação Ermelino Matarazzo e Subestação Engenheiro Sebastião Gualberto). Solicitamos que incluídos nos valores do CAPEX do projeto:

- *Desmobilização da Subestação Calmon Viana*

- *Desmobilização da Subestação Ermelino Matarazzo*

- *Desmobilização da Subestação Engenheiro Sebastião Gualberto*

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se que o valor da desmobilização foi contemplado no valor da respectiva SE nos estudos referenciais.

Questionamento 27

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3. DESCRIÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DE ENERGIA DAS LINHAS 11, 12 E 13

Questionamento: *Não identificamos a implantação da Cabine Seccionadora Bonsucesso nos empreendimentos previstos ao Sistema de Energia, conforme apontado na Simulação de Energia "4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev01" item "8.2.3 Cabines de seccionamento e paralelismo". Solicitamos que seja incluído no CAPEX:*

- *Implantação de 01 (uma) Cabine Seccionadora Bonsucesso.*

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se que as simulações de energia não identificaram a necessidade da cabine mencionada.

Questionamento 28

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3.1. EMPREENDIMENTO ENE 001 - SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO CALMON VIANA

"(..) mantendo no mínimo as potências instaladas, em ambos os circuitos de corrente contínua e corrente alternada (..)"

Questionamento: *Entendemos que a potência instalada na Subestação Calmon Viana Existente é de 9MW para o Sistema de Tração (3 Grupos retificadores de 3MW) e que a reconstrução da Subestação Calmon Viana, deve contemplar minimamente a mesma potência, conforme diretrizes do Anexo II.C "3.1. EMPREENDIMENTO ENE 001 - SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO CALMON VIANA".*

Contudo, observamos que a Subestação de 88kVca prevista a este empreendimento, contempla 8MW de potência, distribuídos em dois grupos retificadores de 4MW, contradizendo a afirmativa do empreendimento em questão. Está correto nosso entendimento?

Solicitamos que seja incluído no CAPEX a implantação de mais 01 (um) grupo retificador de 4MW ao empreendimento Subestação Calmon Viana, totalizando 12MW (3x4MW) ao sistema de tração.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, a subestação Calmon Viana Matarazzo é composta atualmente por três grupos retificadores de 3 MW cada, totalizando uma potência instalada de 9 MW e, conforme especificado no Anexo IIC, a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o projeto básico e executivo da subestação, e garantir, no mínimo, as atuais potências instaladas, tanto nos circuitos de corrente contínua quanto na corrente alternada, devendo incrementá-las conforme a simulação de marcha a ser realizada pela CONCESSIONÁRIA, com base nas novas condições operacionais, se necessário para a operação conforme os padrões de segurança, operação e os INDICADORES DE DESEMPENHO exigidos no CONTRATO e seus ANEXOS.

Questionamento 29

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO IIC – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 3.6. EMPREENDIMENTO ENE 006 – SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO ERMELINO MATARAZZO

"(..) mantendo no mínimo as potências instaladas, em ambos os circuitos de corrente contínua e corrente alternada (..)"

Questionamento: Entendemos que a potência instalada na Subestação Ermelino Matarazzo é de 9MW para o Sistema de Tração (3 Grupos retificadores de 3MW) e que a reconstrução da Subestação Ermelino Matarazzo, deve contemplar minimamente a mesma potência, conforme diretrizes do Anexo IIC "3.6. EMPREENDIMENTO ENE 006 – SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO ERMELINO MATARAZZO".

Contudo, observamos que a Subestação de 88kVca prevista a este empreendimento, contempla 8MW de potência, distribuídos em dois grupos retificadores de 4MW, contradizendo a afirmativa do empreendimento em questão. Está correto nosso entendimento?

Solicitamos que seja incluído no CAPEX a implantação de mais 01 (um) grupo retificador de 4MW ao empreendimento Subestação Ermelino Matarazzo, totalizando 12MW (3x4MW) ao sistema de tração.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, a subestação Ermelino Matarazzo, que deverá ser reconstruída, é composta atualmente por três grupos retificadores de 3 MW cada, totalizando uma potência instalada de 9 MW e, conforme especificado no Anexo IIC, a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o projeto básico e executivo da subestação, e garantir, no mínimo, as atuais potências instaladas, tanto nos circuitos de corrente contínua quanto na corrente alternada, devendo incrementá-las conforme a simulação de marcha a ser realizada pela CONCESSIONÁRIA, com base nas novas condições operacionais, se

necessário para a operação conforme os padrões de segurança, operação e os INDICADORES DE DESEMPENHO exigidos no CONTRATO e seus ANEXOS.

Questionamento 30

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA

Item: 4. DIRETRIZES MANDATÓRIAS DE PROJETOS DE SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO, TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA.

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos o Reestruturação Civil e Elétrica das Estações Repetidoras de Rádio.

Solicitamos que seja incluído o Reestruturação Civil e Elétrica das Estações Repetidoras de Rádio na tabela 1: Sinalização, Telecomunicações e Energia o item "Reforma das estações repetidoras de rádio", bem como incluir o Valor da Reforço no CAPEX.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. Não se trata de investimento obrigatório. A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Questionamento 31

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.D

Item: 1.3. No período de execução das obras das estações a partir da emissão da LP, a prioridade de acesso às INTERVENÇÕES nas dependências da estação será daqueles responsáveis pela obra, ou seja, CPTM, METRÔ e TIC EIXO NORTE, ou outro. Após esse prazo, a prioridade de acesso passa a ser da CONCESSIONÁRIA.

Questionamento: Solicitamos que seja disponibilizado Cronograma detalhado das INTERVENÇÕES das atividades previstas após a assinatura do Contrato de Concessão.

Esclarecimento: Após a assinatura do Contrato de Concessão, o cronograma detalhado de INTERVENÇÕES a cargo de terceiros poderá ser compartilhado entre as partes nos termos do Comitê de Convivência a ser instaurado. Ressalta-se que a CONCESSIONÁRIA não poderá ser responsabilizada por atrasos relacionados às INTERVENÇÕES a cargo do PODER CONCEDENTE, conforme disposto na cláusula 21.1.19 do CONTRATO.

Questionamento 32

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 5.1.1.2 A programação da CONCESSIONÁRIA poderá contar com o

compartilhamento do Pátio Lapa, conforme regras de convivência

estabelecidas no ANEXO III.C, até o fim do prazo previsto em CRONOGRAMA FÍSICO-EXECUTIVO para a modernização e construção das BASES DE MANUTENÇÃO.

Questionamento: *Solicitamos que seja que se incluídas no ANEXO I as Jigas de Testes de equipamentos de Sinalização e Telecomunicações devem como parte da transferência das ferramentas especiais dos sistemas.*

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 33

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4.3.1 A tabela a seguir apresenta a relação dos ativos e recursos mínimos obrigatórios para manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA até o prazo final da ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA, ou exercer a prerrogativa descrita no item 4.4.1, para dar início à OPERAÇÃO COMERCIAL, sem prejuízo de eventual redimensionamento a maior, por sua conta e risco, para o pleno cumprimento das obrigações contratuais.

Questionamento: *Solicitamos que seja incluído no ANEXO II.F na Tabela 2 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela Concessionária e CAPEX os seguintes itens:*

- 1 x Máquina socadora, niveladora e alinhadora universal de via, banca de soca formada por 16 pás, para bitola de 1600mm.

- 1 x Máquina socadora, nivelador e alinhadora universal de AMVs, com garras de levante para 3 trilhos, para bitola de 1600mm.

- 1 x Máquina reguladora universal de lastro, para bitola de 1600mm.

- 2 x Conjunto Caminhão de Linha equipado com guindaste capacidade de 5ton e duas carretas de 12m, para bitola de 1600mm.

- 1 x Aquisição de um Caminhão rodoviário, capacidade 12t, equipado com guindaste tipo munck com capacidade de 5t.

- **1 x Aquisição de um conjunto de Equipamento rodoferroviário, bitola de 1600mm, para extração/posicionamento de dormentes de madeira/concreto.**
- **1 x Escavadeira hidráulica sobre esteira.**
- **1 x Cavalo mecânico (caminhão), carreta tipo prancha rebaixada comprimento útil de 15m.**
- **1 x Esmerilhadora de trilho, capacidade mínima de 500m/h, para bitola de 1600mm.**
- **1 x Caminhão rodoferroviário, bitola de 1600mm, equipado com grupo gerador de 500kV.**
- **1 x Caminhão rodoferroviário, bitola 1600mm, com baú equipado com equipamentos e ferramentas para encarrilhamento de veículos ferroviários e atendimento de emergência.**
- **1 x Guindaste rodoferroviário, bitola de 1600mm, sistema de patolagem eletrônica, lança telescópica com capacidade de 150ton.**
- **1 x Carro controle, bitola 1600mm, equipado com ultrassom e laser scanner para levantamento da geometria da via.**
- **3 x Três locomotivas 100t e 2000 hp.**
- **20 x Vagões pranchas (14m de comprimento para TLS) sem guindaste.**
- **4 x Vagões trilheiro (14m de comprimento) com guindaste.**
- **10 x Vagões tipo hooper para descarga de lastro.**
- **1 x Trem para manutenção de rede aérea.**
- **1 x Caminhão para 12 Ton com Munck.**
- **6 x Veículos loco-trator (para trabalhos em pátios).**
- **7 x Empilhadeira 2,5 Ton.**
- **7 x Empilhadeira 5 Ton.**
- **10 x Paletes elétricos.**
- **7 x Plataforma de trabalho de altura.**
- **1 x Unidade Móvel de Solda de Trilhos.**
- **1 x Vagão de Capina Química.**
- **1 x Vagão Tanque de Combustível.**
- **1 x Vagão Bobina.**
- **1 x Retroescavadeira Rodoferroviária (+ Implementos Multitarefa).**
- **1 x Pá Carregadeira (Com Concha + Implemento tipo Garfo + Implemento Hidráulico para Dormentes de Concreto).**
- **3 x Veículo Rodoferroviário com Cesto Aéreo.**
- **2 x Veículo Rodoferroviário com Baú (Para Equipes de R/A e VP).**

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. A lista de veículos auxiliares indicados no edital atende ao escopo necessário da manutenção. A aquisição de qualquer outro equipamento

adicional é uma prerrogativa da CONCESSIONÁRIA, de acordo com a sua estratégia operacional.

Questionamento 34

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Freio para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Freio para Oficinas de Material Rodante na tabela 1:Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 35

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Eletroválvulas para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Eletroválvulas para Oficinas de Material Rodante na tabela 1:Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca

das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 36

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Inversores para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Inversores para Oficinas de Material Rodante na tabela 1: Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 37

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Pantógrafos para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Pantógrafos para Oficinas de Material Rodante na tabela 1:Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 38

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Compressores para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Compressores para Oficinas de Material Rodante na tabela 1:Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 39

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO II.F – DIRETRIZES BÁSICAS MANDATÓRIAS PARA MATERIAL RODANTE, VEÍCULOS

AUXILIARES, EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS DE MANUTENÇÃO

Item: 4. DIRETRIZES PARA VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE MANUTENÇÃO

Tabela 1 - Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA

Questionamento: Não identificamos a Bancada de Teste de Truques para Oficinas de Material Rodante.

Solicitamos que seja incluído a Bancada de Teste de Truques para Oficinas de Material Rodante na tabela 1:Ativos e Recursos para Manutenção a serem adquiridos pela CONCESSIONÁRIA , bem como incluir o Valor da Aquisição no CAPEX.

Esclarecimento: Os equipamentos utilizados pela CPTM para a manutenção das séries que serão transferidas à CONCESSIONÁRIA serão a elas disponibilizados conjuntamente, nos termos do

ANEXO I.

Embora pertinente notar que as informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca das condições da infraestrutura e dos equipamentos ante as exigências contratuais, foram contemplados custos para compra e modernização das ferramentas especiais de manutenção das séries junto aos empreendimentos de pátios.

Questionamento 40

Assunto: EDITAL

Documento: Relatório Engenharia

Item: 3.3 - MATERIAL RODANTE

Questionamento: Não foram identificadas informações referentes ao Material Rodante no capítulo "3.3 - MATERIAL RODANTE". Entendemos que o título do Capítulo 4 equivale ao texto do Capítulo 3.3, referente a valoração da Comunicação dos Trens. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Não obstante, informa-se os valores referentes à valoração da comunicação visual podem ser verificados no capítulo 3.3.

Questionamento 41

Assunto: EDITAL

Documento: Relatório Engenharia

Item: 2.2.1 Situação atual

(...) ressalta-se, ainda, que as vias de estacionamento e pátios não possuem quantidade suficiente de vagas para atender a totalidade da frota operacional das linhas em estudo, ou seja, apresentam um déficit de vagas"

2.2.2.3 Estacionamento e pátios

"Visando reduzir o déficit de vagas, a estratégia para vias de estacionamento e pátios envolve a construção de novas áreas nas futuras expansões das linhas (...)"

Questionamento: Relata-se no documento Relatório de Engenharia a insuficiência de vagas de estacionamento, conforme citado no item "2.2.1 Situação atual. Contudo, a medida de solução apontada no item "2.2.2.3 Estacionamento e pátios" não prevê adoção de solução plena, mas redução destes impactos. Em vista da importância das vias de estacionamento à operação:

Solicitamos esclarecimento referente a ocupação da MRS às área e edifícios anexos ao Complexo de Manutenção de Engenheiro São Paulo. Esta área será disponibilizada à Concessionária?

Esclarecimento: Há tratativas entre as partes para a formalização da cessão da área referida. Não obstante, deve a concessionária considerar, em sua estratégia operacional, a ÁREA DA CONCESSÃO, as disposições do Convênio CPTM / MRS e as disposições do Termo de Compromisso celebrado entre GESP e MRS.

Questionamento 42

Assunto: EDITAL

Documento: Relatório Engenharia

Item: 5.4 Custos de manutenção

...

5.4.1.1 Manutenção dos TUEs", é citado: No segundo ano, durante a etapa de operação assistida, está prevista a execução de RG nos 4 (quatro) trens da série 7000. No entanto, conforme é de conhecimento, os Complexos de Manutenção Luz e Engenheiro São Paulo não estão preparados para a realização de Revisões Gerais os Trens, sendo necessária a realização de projetos, obras civis, especificações técnicas, aquisição de equipamentos, compras e implantação que, por sua vez, podem ultrapassar o tempo previsto (2 anos).

Questionamento: Entendemos que se a previsão de 2 anos para realização das 4 RG's não possa ser atendida devido às intervenções necessárias no Complexo de Manutenção, o prazo de 2 anos, este prazo poderá ser repactuado entre com o Poder Concedente. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: As RGs deverão ser realizadas de acordo com os prazos indicados no CONTRATO. Caso as obras não sejam concluídas no prazo previsto, a CONCESSIONÁRIA estará sujeita às penalidades previstas no Anexo V, e demais disposições contratuais, inclusive a verificação de desequilíbrio econômico-financeiro. Não obstante, a CONCESSIONÁRIA poderá propor a repactuação de prazos, que poderá ser concedida a critério do PODER CONCEDENTE, após a verificação das correspondentes implicações contratuais, inclusive eventuais desequilíbrios contratuais.

Questionamento 43

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203.pdf

6.1.2 Situação futura

"(..) Pari, cuja construção está contratualmente atrelada à implantação da Linha 19-Celeste."

Questionamento: Entendemos que os investimentos relativos à construção e implantação dos sistemas de Telecomunicações estarão previstos e serão de responsabilidade de implantação da Linha 19-Celeste. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: A Estação Pari é tratada como investimento contingente, sujeito a reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos das cláusulas 31 e 32 do Contrato, especialmente as cláusulas 31.7, iv, 31.8.

Questionamento 44

Assunto: EDITAL

Documento: 4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203.pdf

10. Conclusões

"O estudo das operações mostrou que é possível atingir o headway desejado no ano de 2045 utilizando circuitos de

via de 390 metros. Verificou-se que a utilização de circuitos de via ainda menores na região central de São Paulo,

onde há compartilhamento de vias entre os serviços das linhas 11-Coral e 12-Safira, o Expresso Aeroporto e trens

de carga, deve trazer benefícios à operação, como a redução dos atrasos gerados pelo Expresso Aeroporto nas linhas

11-Coral e 12-Safira. "

Questionamento: Não identificamos o valores da implantação dos circuitos de via referenciados no item "10. Conclusões". Solicitamos a inclusão dos valores dda implantação dos circuitos de via referenciados no item "10. Conclusões"no CAPEX.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Os valores para implantação dos circuitos de via já estão contemplados nos empreendimentos relativos à implantação do novo sistema de sinalização, conforme previsto no Anexo II.C.

Questionamento 45

Assunto: EDITAL

Documento: 4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Solicitamos que seja disponibilizado os arquivo da base de dados utilizado para realizar a simulação de marcha.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. Não obstante, informa-se que os documentos não vinculates poderão ser consultados no Data Room do projeto.

Questionamento 46

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev01

Item: 4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev01

8.2 Sistema elétrico

"(...) Ressalta-se que o cenário de 2045 irá ocorrer a partir de 2034 quando os investimentos deverão estar concluídos, e os headways serão menores do que os praticados atualmente."

8.2.3 - Cabines Seccionamento e Paralelismo

"Para o cenário de 2045 foi considerada a instalação da seguinte cabine de seccionamento e paralelismo: Cabine Seccionadora Bonsucesso"

Questionamento: Não foram identificados empreendimentos relacionados a Cabines Seccionadoras nas Diretrizes Mandatórias do "4.1.9 02c Anexo IIC Sistemas_Telecom_vf" e planilha de CAPEX "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121", conforme apontado no Relatório de Simulação de Energia.

Solicitamos a inclusão do Empreendimento Cabine Seccionadora Bonsucesso, assim como seus valores refletidos no CAPEX do projeto.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 47

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev02

Item: 4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev01

6.5 Sistema elétrico

6.5.2 Subestações de tração

"Foram consideradas as seguintes subestações retificadoras, conforme apresentado no Due Diligence de Engenharia – Sistemas de Energia e Rede Aérea e apresentadas na tabela abaixo" (em tabela, Subestações Ermelino Matarazzo 3x3MW).

7.5 - Estudos das Contingências

"O conjunto total da subestação retificadora deve ser capaz de suportar a demanda total da subestação quando da perda de um grupo retificador".

Questionamento: Em visita técnicas, identificamos um dos grupos retificadores de da Subestação Ermelino Matarazzo paralisado/inativo, o que não reflete os parâmetros utilizados para a realização da Simulação de Energia (3 grupos retificadores de 3 MW, conforme item "6.5.2 Subestações de tração").

Nas condições atuais (2 grupos retificadores em operação), considerando o conceito contingência adotado na Simulação de Energia no item 7.5, a Subestação Ermelino não será capaz de suportar a demanda total em caso de perda de um grupo retificador.

Se faz necessário necessário a fim de garantir a confiabilidade, disponibilidade e atendimentos dos KPI's no período inicial, a normalização do grupo retificador inoperante. Portanto, solicitamos que sejam previstos valores no CAPEX para a normalização do grupo retificador.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Esclarece-se, no entanto, que o relatório de engenharia, em conformidade ao relatório de simulação, aponta que a SE Ermelino Matarazzo será substituída por uma nova, considerando a instalação de 3 grupos retificadores, quantidade validada pela simulação de energia.

Questionamento 48

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev03

Item: 4.3.1.1 20241031 - Simulação Energia_rev01

11- Comentários sobre a simulação elétrica

"(...) as atuais subestações de Calmon

Viana e Sebastião Gualberto há espaço para a instalação das futuras instalações, sem prejuízo nas operações vigentes. Já para a subestação Ermelino Matarazzo, a futura nova SE poderá ser instalada em terreno disponível distante aproximadamente 900 m do atual no sentido da estação São Miguel Paulista".

Questionamento: Entendemos que se faz necessário à construção do empreendimento "3.6. EMPREENDIMENTO ENE 006 – SUBSTITUIÇÃO DA SUBESTAÇÃO ERMELINO MATARAZZO" em outro local, para que não haja prejuízo às operações vigentes. Portanto, solicitamos que seja incluído ao CAPEX previsto ao investimento um novo RAC (Ramal de Atendimento ao Consumidor) para a área apontada no item "11- Comentários sobre a simulação elétrica".

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Não obstante, informa-se que o valor de novo RAC foi contemplado no valor da nova SE no estudo de viabilidade referencial.

Questionamento 49

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls"

aba "CRONO"

Questionamento: Solicitamos que sejam revisado os códigos dos empreendimentos de Telecomunicações apontados no arquivo "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls" (aba "CRONO"), visto que estes não refletem os empreendimentos previstos no "ANEXO ILC – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO,

TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA".

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 50

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Questionamento: Não identificamos os valores de desmobilização dos empreendimentos que irão necessitar reconstrução. Solicitamos que sejam incluídos na planilha "4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121", valores de desmobilização aos empreendimentos a serem reconstruídos, mencionados no "ANEXO II.C – DIRETRIZES MANDATÓRIAS E EMPREENDIMENTOS PARA SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO, TELECOMUNICAÇÕES E ENERGIA":

3.1 - Empreendimento ENE 001- Substituição da S/E Calmon Viana

3.2 - Empreendimento ENE 002- Substituição da S/E Seb. Gualberto

3.3 - Empreendimento ENE 006- Substituição da S/E Ermelino Matarazzo

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Não obstante, informa-se que o valor da desmobilização foi contemplado no valor da respectiva SE nos estudos referenciais.

Questionamento 51

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: Aba "Memória Sinalização"

Questionamento: Entendemos que a desmobilização dos Equipamentos de Bordo deve ser prevista a toda frota a ser cedida, isto é, 107 Trens. Entretanto identificamos na a célula D17 da aba "Memória Sinalização", correspondente ao número de trens, apresenta o valor referente a 106 Trens.

Solicitamos a inclusão da desmobilização do Equipamento de Bordo faltante, sendo o total de 107 Trens.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados

elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 52

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: CAPEX

Questionamento: Não foram identificados empreendimentos referentes à Implantação de Banco de Dutos para passagem de cabos de Sinalização e Telecomunicações nas Linhas 11, 12 e 13. Solicitamos que seja incluído no CAPEX a implantação de Banco de Dutos para passagem de cabos de Sinalização e Telecomunicações nas Linhas 11, 12 e 13.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Não obstante, informa-se que os custos dos bancos de dutos estão previstos nas rubricas referentes aos custos de sinalização nos estudos referenciais.

Questionamento 53

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

Questionamento: Entendemos que a Subestação Engenheiro São Paulo é dependente do fornecimento de alimentação de Entrada de 34,5kVca proveniente da Subestação Pari e ambas estarão sob responsabilidade de Concessionárias distintas. Solicitamos que seja incluído os valores em CAPEX para Implantação de pórtico 34,5kVca Patriarca para alimentação da Subestação Engenheiro São Paulo e Cabeamento de 34,5kVca para a linha de transmissão entre Subestação Patriarca e Engenheiro São Paulo ou que o Poder Concedente indique qual solução ele irá implementar antes da assinatura do Contrato de Concessão para desmembramento desta alimentação elétrica.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá atender às exigências previstas no EDITAL, CONTRATO e seus ANEXOS, cabendo a ela o desenvolvimento e a implantação das soluções adequadas, por sua conta e risco.

Não obstante, informa-se que os estudos, referenciais e não vinculantes, consideram a implantação de relógios independentes permitindo determinar o consumo e/ou subministro de energia para cada concessionária.

Questionamento 54

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

Questionamento: Não identificamos valores previstos em CAPEX referentes à normalização do Sistema de Telecomando das Subestações e Cabines Seccionadoras das Linhas 11, 12 e 13 apontados como inativos e com operadores terceirizados para realização de manobras elétricas, mencionados no anexo de Infraestrutura Existente "4.1.6 01 Anexo I Infra Exist_vf" item "4.1.1 LINHA 11", "4.1.2 LINHA 12" e "4.1.3 LINHA 13".

Solicitamos que seja incluído no CAPEX a Normalização dos Sistemas de Telecomando Inativos das Subestações e Cabines Seccionadoras existentes nas linhas 11,12 e 13.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Não obstante, informa-se que os estudos, referenciais e não vinculantes, consideram todos os investimentos exigidos de telecontrole e telecomando na seção referente à Energia.

Questionamento 55

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

Questionamento: Identificamos em visita técnica, que um transformador inoperante de 88/13,8kVca da Subestação Brás Cubas, responsável pela alimentação do Sistema Auxiliar e Sistema de Sinalização, onde o equipamento encontra-se inoperante. Solicitamos que seja incluído no CAPEX a normalização e/ou a substituição do Transformador 88/138kVca/13,8kVca.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 56

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

Questionamento: Identificamos em visita técnica, que um transformador inoperante de 88/13,8kVca da Subestação Patriarca, responsável pela alimentação do Sistema Auxiliar e Sistema de Sinalização. Está correta nossa afirmativa?

Solicitamos que seja incluído no CAPEX a normalização e/ou a substituição do Transformador 88/138kVca/13,8kVca.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 57

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

Questionamento: Identificamos em visita técnica, a inexistência de disjuntores na Cabine Seccionadora Estudantes responsáveis pela alimentação 3kVcc do sentido Inferior/Interior das vias 1 e 2 dois, os quais serão responsáveis pela alimentação da extensão César de Souza. Contudo, não foram previstos investimentos para a implantação destes disjuntores no projeto. Solicitamos que seja incluído no CAPEX para a Cabine Seccionadora Estudantes a implantação de um Cubículo disjuntor 3kVcc para a Via 1 e implantação de 01 (um) Cubículo disjuntor 3kVcc para a Via 2.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 58

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: Planilha: 4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121

Aba "CAPEX"

5. Material Rodante

5.1.1. Trens

5.1.2.2. Instalação CFTV

5.1.2.3. Comunicação Visual

Questionamento: Nas linhas 574 e 575, são listados dois itens de CAPEX:

Linha 574: 5.1.2.2. Instalação CFTV

Linha 575: 5.1.2.3. Comunicação Visual

Nas células E574 e E578, consta a informação "Por trem entregue".

Os valores provisionados são:

Linha 574 (Instalação CFTV):

R\$ 49.186.692 para os anos 1 e 2 da concessão

R\$ 98.373.383 para o ano 16 da concessão

Linha 575 (Comunicação Visual):

R\$ 5.315.992 para o ano 2 da concessão

Favor confirmar se os valores indicados referem-se a trens entregues individualmente ou à frota completa.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao edital. As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Não obstante, informa-se que, neste caso específico, os valores referem-se à frota completa, incluindo os itens de CFTV e comunicação visual.

Questionamento 59

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: 4.4.2.2.C219 - CAPEX_Lote 1_20241121.xlsm

Aba: EQUIPAMENTOS DE PÁTIOS

Questionamento: Entendemos que com a exclusão da Oficina de Roosevelt, será necessária implantação do equipamento Drop-Table em Engenheiro São Paulo para realização das manutenções.

Solicitamos que seja considerado ao CAPEX os valores do equipamento Drop-Table.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento, ressalta-se, no entanto, que, o Complexo Luz já possui um Drop-Table e sua utilização deverá seguir a estratégia operacional da CONCESSIONÁRIA.

Questionamento 60

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: *Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX para implantação de Rede Aérea para 5,5 Km de via dupla central no trecho Engenheiro Goulart - Gabriela Mistral.*

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 61

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: *Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX para implantação de Rede Aérea de via dupla lateral no trecho Estudantes - César de Souza.*

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 62

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: *Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX para implantação de Rede Aérea de via dupla lateral no trecho Calmon Viana - Suzano.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 63

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX para implantação de Rede Aérea para 7 Km de via dupla lateral no trecho Nothmann - Luz.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 64

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX para implantação de Rede Aérea para 11 Km de via dupla central no trecho Aeroporto - Bonsucesso.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 65

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de CAPEX

4.4.2.2 C2219-CAPEX_lote1_20241121.xls

Item: ABA "CAPEX"

Questionamento: Verificamos e não identificamos valores financeiros para os empreendimentos relacionados à substituição dos cabos isolados de 34,5 kV e 13,8 kV nos trechos Luz, Brás, Tatuapé e

Arthur Alvim - Guaianases.

Solicitamos que seja revisado os valores no CAPEX os Valores Cabos Subterrâneos, bem como incluir na tabela 1 - Empreendimentos - Sinalização, Telecomunicações e Energia o item Cabos Subterrâneos das Linhas de 34,5 KV e 13.8 KV.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 66

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Planilha: 4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Aba "Manutenção - Sistemas"

Linhas 59, 60, 61 - Subtotal - Sistema de Sinalização

Questionamento: Nas linhas 59, 60 e 61, são listados os subtotais dos custos de manutenção do sistema de sinalização, respectivamente, para as Linhas 11, 12 e 13.

Foi observado que os intervalos I59:N59, I60:N60 e I61:N61 estão preenchidos com valores igual a zero.

Favor confirmar se os valores indicados estão corretos, pois, aparentemente, trata-se de um erro.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 67

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Planilha: 4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Aba "Manutenção - Rede Aérea"

Questionamento: Entendemos que, com o lançamento do EDITAL e a atualização da data-base de abril/2024 para julho/2024, não foi considerado nenhum reajuste referente à alteração de data-base para os custos de manutenção de rede aérea.

Favor confirmar se essa ausência de reajuste é procedente ou se houve alguma equívoco e se será atualizado os valores.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 68

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Planilha: 4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Aba "Manutenção - Civil"

Questionamento: Nas linhas 34, 35 e 36 estão listados os desembolsos para manutenção civil das estações, passarelas operacionais, subestações e cabines, respectivamente para as Linhas 11, 12 e 13.

Entretanto, somente no segundo ano de Concessão estão sendo somados os custos relativos à manutenção das cabines seccionadoras, no intervalo E196:E201.

Favor confirmar se os valores indicados estão corretos, pois, aparentemente, trata-se de um erro.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 69

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização dos Sistemas Auxiliares, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX os itens:

- Reabilitação (Normalização) dos Sistemas de Detecção e Alarme de Incêndio nas Estações, Edificações, Subestações, Cabines Seccionadoras, Bases de Manutenção e Pátios.

- Reabilitação (Normalização) do Sistema de Ventilação e Exaustão dos Túneis e Salas Técnicas.

- Revitalização das Escadas Rolantes e Elevadores .

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos elencados foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 70

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização das Subestações e Cabines Seccionadoras, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX os itens:

- Reabilitação (Normalização) dos bancos de baterias da subestação Sebastião Gualberto;***
- Reabilitação (Normalização) dos bancos de baterias da subestação Engenheiro Manoel Feio;***
- Reabilitação (Normalização) dos bancos de baterias da subestação Guaianases;***
- Reabilitação (Normalização) dos bancos de baterias da subestação Calmon Viana;***
- Reabilitação (Normalização) dos bancos de baterias da cabine seccionadora Itaim Paulista.***

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 71

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização das Subestações e Cabines Seccionadoras, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX os itens:

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Pari;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Engenheiro São Paulo;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Patriarca;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Dom Bosco;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Guaianases;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Brás Cubas;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Engenheiro Goulart;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Ayrton Senna;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Aeroporto Guarulhos;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da subestação Engenheiro Manoel Feio;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Nothmann;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Brás;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Vila Matilde;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Arthur Alvim;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Jundiapéba;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Estudantes;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Engenheiro Goulart;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Guarulhos-CECAP;

-Reabilitação (Normalização) da climatização dos painéis de comando, proteção e comunicação da cabine seccionadora Itaim Paulista.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 72

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização das Subestações e Cabines Seccionadoras, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX os itens:

-Reabilitação (Normalização) dos relés microprocessados dos disjuntores de 3 kVcc da subestação Calmon Viana;

-Reabilitação (Normalização) dos relés microprocessados dos disjuntores de 3 kVcc da subestação Guaianases;

-Reabilitação (Normalização) dos relés microprocessados dos disjuntores de 3 kVcc da subestação Engenheiro Manoel Feio;

-Reabilitação (Normalização) dos relés microprocessados dos disjuntores de 3 kVcc da cabine seccionadora Itaim Paulista.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 73

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização das Subestações e Cabines Seccionadoras, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de transformador de potência 138/88 - 13.8 kV da subestação Brás Cubas.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 74

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Rede Aérea

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização das Subestações e Cabines Seccionadoras, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de retificador de tração de 3 kVcc da subestação Ermelino Matarazzo.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 75

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Via Permanente

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização da Rede Aérea, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) da rede aérea de tração com substituição de isoladores de seção para os trechos entre Barra Funda a Estudantes, Brás e Calmon Viana, Engenheiro Goulart e Aeroporto.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 76

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização do Sistema de Sinalização, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de 40 (quarenta) Km de Linha de Transmissão de Alimentação da Sinalização (CTC).

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 77

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização do Sistema de Sinalização, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de 28 (vinte e oito) bancos de baterias das salas técnicas.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 78

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para a Normalização do Sistema de Sinalização, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de 28 (vinte e oito) nobreaks em salas técnicas.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 79

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para Normalização do Sistema de Sonorização, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

-Reabilitação (Normalização) de 800 (oitocentos)autofalantes do sistema de sonorização das estações.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 80

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para Normalização do Sistema de Cronometria, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

-Reabilitação (Normalização) de 20 (vinte)relógios analógicos para o Sistema de Cronometria.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 81

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para Normalização do Sistema de Telefonia, visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) de 3 (três) Centrais Telefônicas.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 82

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Entendemos que nos primeiros anos de Concessão, deverão ser previstos recursos financeiros para Normalização do Sistema de e Transmissão de Dados, Voz e Imagem (STD ou STO), visando garantir a disponibilidade e integridade da segurança operacional até a conclusão dos investimentos previstos no CAPEX.

Solicitamos a inclusão no OPEX o item:

- Reabilitação (Normalização) das 20 (vinte) caixas de emenda de fibra óptica subterrâneas.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 83

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil do Sistema de Alarme e Detecção de Incêndio.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 12 anos, devido a obsolescência de seu hardware e software.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para o sistema de alarme e detecção de incêndio no ANEXO I;

- Valores para Renovação dos Sistemas de Detecção e Alarme de Incêndio para as Estações, Centro de Controle Operacional, Subestações, Cabines Seccionadoras, Pátios e Oficinas na Planilha de OPEX.

A renovação do Sistema de Alarme e Detecção de Incêndio dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 84

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil dos Bancos de Baterias.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 5 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para os Bancos de Baterias no ANEXO I;***
- Valores para Renovação dos bancos de baterias na Planilha de OPEX.***

A renovação dos Bancos de Baterias dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 85

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil do Sistema de Climatização.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 15 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para o Sistema de Climatização no ANEXO I;***
- Valores para Renovação do Sistema de Climatização das Estações, Centro de Controle Operacional, Subestações, Cabines Seccionadoras, Salas Técnicas, Pátios e Oficinas na Planilha de OPEX.***

A renovação do Sistema de Climatização dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 86

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil dos Nobreaks/UPS.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 5 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para os Nobreaks/UPS no ANEXO I;

- Valores para Renovação dos Nobreaks das Estações, Centro de Controle Operacional, Subestações, Cabines Seccionadoras, Pátios e Oficinas na Planilha de OPEX.

A renovação dos Nobreaks/UPS dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 87

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil das Empilhadeiras.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 15 anos, devido a obsolescência de seu hardware e software.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para as Empilhadeiras no ANEXO I;*
- Valores para Renovação das Empilhadeiras na Planilha de OPEX.*

A renovação das Empilhadeiras dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 88

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil das Pontes Rolantes dos Pátios e Oficinas.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 15 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para as Pontes Rolantes dos Pátios e Oficinas no ANEXO I;*
- Valores para Renovação das Pontes Rolantes dos Pátios e Oficinas na Planilha de OPEX.*

A renovação das Pontes Rolantes dos Pátios e Oficinas dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 89

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Via Permanente"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil dos Aparelhos de Mudança de Via.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 20 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para os Aparelhos de Mudança de Via no ANEXO I;

- Valores para Renovação dos Aparelhos de Mudança de Via de via na Planilha de OPEX.

A renovação dos Aparelhos de Mudança de Via dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 90

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Sistemas"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil do Sistema de Transmissão de Dados.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 10 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para o Sistema de Transmissão de Dado no ANEXO I;

- Valores para Renovação do Sistema de Transmissão de Dados na Planilha de OPEX.

A renovação do Sistema de Transmissão de Dados dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 91

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: ABA "Manutenção - Via Permanente"

Questionamento: Verificamos e não identificamos na documentação disponibilizada no data Room a vida útil do Sistema de Intrusão.

Com base em nossa experiência em projetos similares a vida útil média deste sistema é de 10 anos.

Solicitamos que seja incluído:

- Vida útil para o Sistema de Intrusão no ANEXO I;

- Valores para Renovação do Sistema de Intrusão na Planilha de OPEX.

A renovação do Sistema de Intrusão dentro do prazo de sua vida útil garante o atendimento dos índices de desempenhos do contrato.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a funcionalidade dos referidos elementos foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes.

Questionamento 92

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Manutenção - Sistemas

Questionamento: Solicitamos que seja incluído no Opex:

- Valores para Manutenção dos Sistemas de Pátios (exemplo: ponte rolante, macacos hidráulicos, rede de ar comprimido, máquina de lavar trem, posto de abastecimento de combustível, rede de alimentação auxiliar, torno rodeiro, drop table, cabine de pintura, etc)

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações constantes nos estudos de viabilidade são meramente referenciais e não vinculantes, devendo os interessados realizar seus próprios levantamentos acerca do status e perspectiva de

execução das obras em acordo com exigências contratuais.

Questionamento 93

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Mão de Obra - Dimensionamento

Questionamento: Entendemos que nos estudos disponibilizados no Data Room indica uma equipe de planejamento e engenharia de manutenção, onde esta considerado 10 (dez) pessoas no início da Concessão.

Entretanto, sabe-se que atualmente a Gerência de Engenharia de Manutenção (GOT) da CPTM que contempla a equipe de planejamento e engenharia de manutenção é de 85 (oitenta e cinco) pessoas.

Solicitamos que seja considerado para fins da Concessão 70% do quantitativo atual da CPTM, para que possa manter a qualidade dos serviços de manutenção atendimento aos KPIs.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a prestação dos serviços nos padrões exigidos no CONTRATO foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes, e incluem tanto a mão de obra direta quanto serviços terceirizados.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a prestação dos serviços nos padrões exigidos no CONTRATO foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes, e incluem tanto a mão de obra direta quanto serviços terceirizados.

Questionamento 94

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Mão de Obra - Dimensionamento

Questionamento: Entendemos que nos estudos disponibilizados no Data Room indica uma equipe de manutenção da via permanente e estrutura civil, onde esta considerado 187 (cento e oitenta e sete) pessoas no início da Concessão.

Entretanto, sabe-se que atualmente a Gerência de Manutenção de Via Permanente e Estrutura Civil (GOV) da CPTM que contempla a equipe de via permanente e estrutura civil é de 435 (quatrocentos e trinta e cinco) pessoas.

Solicitamos que seja considerado para fins da Concessão 60% do quantitativo atual da CPTM, para que possa manter a qualidade dos serviços de manutenção atendimento aos KPIs.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a prestação dos serviços nos padrões exigidos no CONTRATO foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes, e incluem tanto a mão de obra direta quanto serviços terceirizados.

Questionamento 95

Assunto: EDITAL

Documento: Planilha de OPEX

4.4.2.3 POB_e_Opex_rev12

Item: Guia: Mão de Obra - Dimensionamento

Questionamento: Entendemos que nos estudos disponibilizados no Data Room indica uma equipe de manutenção de Material Rodante, Veículos Ferroviários e Oficina, onde esta considerado 149 (cento e quarenta e nove) pessoas no início da Concessão.

Entretanto, sabe-se que atualmente a equipe de manutenção de Material Rodante, Veículos Ferroviários oficina, da CPTM contempla 295 (duzentos e noventa e cinco) pessoas.

Solicitamos que seja considerado para fins da Concessão 95 (noventa e cinco) % do quantitativo atual da CPTM, para que possa manter a qualidade dos serviços de manutenção atendimento aos KPIs.

Nota: ressaltamos que grande da manutenção de Material Rodante são provenientes de contratos terceirizados.

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento ao Edital.

As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

Informa-se, contudo, que os custos considerados necessários para a garantir a prestação dos serviços nos padrões exigidos no CONTRATO foram contemplados na elaboração dos estudos de viabilidade, referenciais e não vinculantes, e incluem tanto a mão de obra direta quanto serviços terceirizados.

Questionamento 96

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: Seção 4.1.7 Quando, por qualquer razão, sobrevier interrupção do serviço na circulação de trens (mesmo que parcial), a CONCESSIONÁRIA deverá custear a devolução do TÍTULO DE VIAGEM aos PASSAGEIROS. A devolução, em qualquer caso, será mediante a entrega de TÍTULO DE VIAGEM unitário ou crédito equivalente, pela CONCESSIONÁRIA, conforme previsto no ANEXO X.

Questionamento: Caso a interrupção do serviço na circulação dos trens fosse por motivos alheios à Concessionária se entende que o Poder Concedente o custeio da devolução do TITULO DA VIAGEM será reembolsada pelo Poder Concedente. É nosso entendimento correto.

Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. Nos termos do item 4.1.7 do Anexo III.A do Contrato de Concessão, a Concessionária é a responsável por custear a devolução do TÍTULO DE VIAGEM aos PASSAGEIROS nos casos de interrupção do serviço na circulação de trens (mesmo que parcial). No entanto, caso a devolução dos valores pagos pelos passageiros a título de tarifa pública decorra de ato de responsabilidade do Poder Concedente devidamente apurado, a concessionária poderá ser reembolsada por esses valores por meio do procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro previsto no Capítulo X do Contrato de Concessão, ainda que, em um primeiro momento, deva custear diretamente a devolução do TÍTULO DE VIAGEM aos PASSAGEIROS.

Questionamento 97

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 4.1.10 O TÍTULO DE VIAGEM que não puder ser identificado pelo equipamento ou outro meio existente para tal fim deverá ser considerado sem valor, nos termos dos ANEXOS III.E e X.

Questionamento: É de conhecimento de todos que a existência de venda clandestina de títulos de viagem, até mais econômicos que os vendidos oficialmente, que seriam reconhecidos pelos sistemas de bloqueios das estações da CPTM e linhas concessionadas. Entendemos que esse tema é de exclusiva responsabilidade do Poder Concedente e Segurança Pública, eximindo de qualquer tipo de responsabilidade a Concessionária. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. Conforme previsto na cláusula 37.1.72, é obrigação da concessionária "Adotar todas as providências razoavelmente exigíveis para impedir a prática de qualquer conduta dos USUÁRIOS contrária ao dever de pagamento da TARIFA PÚBLICA". Nesse sentido, o monitoramento das práticas exemplificadas no pedido de esclarecimento - sobretudo e não exclusivamente se essas práticas ocorrerem dentro da área da concessão - deverá ser realizado pela concessionária por meio do Plano de Monitoramento, Prevenção e Contenção de Evasão de Receita, conforme disposto no Anexo III.A. Adicionalmente, verificar as disposições do Capítulo IX do ANEXO III.E.

Questionamento 98

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 4.1.12 A CONCESSIONÁRIA também poderá ser acionada para atendimento de emergências de outras empresas de transporte conveniadas, devendo, contudo, ser ressarcida pela própria solicitante.

Questionamento: Entendemos que se o acionamento para atendimento de emergências e seu ressarcimento será canalizado através do Poder Concedente. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento não está correto. O acionamento da Concessionária para atendimento de emergências será realizado pela própria empresa solicitante, podendo ou não ser intermediado pelo Poder Concedente a depender de cada caso. A empresa solicitante será responsável pelo ressarcimento.

Questionamento 99

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: Seção 5.1.1 A circulação de trens em operação deverá considerar a parada dos trens em todas as estações abertas ao público.

Questionamento: *Entendemos que nos casos de força maior (por exemplo de segurança pública) que uma ou várias estações estejam impedidas de operar, serão consideradas fechadas ao público e os trens não deverão parar nas mesmas, sem penalização nos indicadores de desempenho. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 100

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 5.1. A CONCESSIONÁRIA deverá manter os serviços das LINHAS e o SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO abertos ao público das 04h à 0h todos os dias, podendo, a critério da ARTESP, estender os SERVIÇOS até 01h aos domingos, sendo que:

5.1.1. A circulação de trens em operação deverá considerar a parada dos trens em todas as estações abertas ao público.

5.1.2. A CONCESSIONÁRIA manterá em local visível ao público informações relativas aos horários de funcionamento do serviço dos trens.

5.1.3. As estações estarão abertas ao público para embarque a partir das 04h até o último horário programado de partida.

5.1.4. As estações estarão abertas ao público para desembarque das 04h até a chegada do último horário de trem programado.

5.1.5. Nas estações de transferência, o transbordo não se fará fora dos horários limites de operação das respectivas linhas integradas.

5.2. A CONCESSIONÁRIA manterá diariamente o SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO aberto ao público das 04h às 0h todos os dias, estabelecendo o programa aderente ao disposto neste ANEXO, às necessidades da demanda e compatível com os horários operacionais do SISTEMA METROFERROVIÁRIO para efeito de integração.

Questionamento: *Favor confirmar que o Poder Concedente poderá estender o SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO até 01h aos domingos.*

Esclarecimento: O entendimento está correto. A ARTESP poderá, a seu critério, estender a oferta dos SERVIÇOS das LINHAS e do EXPRESSO AEROPORTO até a 01h00 aos domingos.

Questionamento 101

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 5.3. A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer horários especiais de funcionamento para atender, nos municípios abrangidos pelo sistema de passageiros das LINHAS, considerando todos os serviços que operam nessas linhas e o SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO, a eventos geradores de alta demanda, tais

como: esportivos de grande porte, shows, festivais, eventos religiosos, desfiles e outros que possam proporcionar acréscimo de demanda em razão do fluxo concentrado de pessoas, sejam eles programados ou eventuais, assim como quando do estabelecimento de horários especiais pela CPTM ou estabelecido pelo PODER CONCEDENTE ou pela ARTESP, decorrentes de situações similares, observado o disposto em CONTRATO.

Questionamento: *Solicitamos que seja disponibilizado o programa de horários especiais para eventos geradores de alta demanda da CPTM dos anos 2022 e 2023.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. Todas as informações pertinentes e disponíveis serão compartilhadas no DATA ROOM, de maneira referencial e não vinculante.

Questionamento 102

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2. INTERVALO ENTRE TRENS NOS SERVIÇOS DAS LINHAS E NO EXPRESSO AEROPORTO

6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Favor confirmar o intervalo máximo de 8 minutos nos Domingos e Feriados no trecho Itaquaquecetuba – Calmon Viana entre os anos 1 a 8 da concessão.*

Esclarecimento: A versão republicada em 30/01/2025 dos documentos editalícios considera o intervalo de 30 minutos para o trecho referido aos domingos e feriados (Tabela 3 do ANEXO III.A).

Questionamento 103

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Favor confirmar que a Concessionária terá que cumprir as metas estabelecidas de intervalos máximos no PERÍODO DE PICO para os Dias Úteis conforme aos tempos definidos no Anexo VII- Glossário (480 minutos totais diários dos períodos pico da manhã- 240 minutos- e da tarde- 240 minutos), independentemente dos parâmetros de cálculo utilizados no POB e Opex rev. 12.*

Esclarecimento: O entendimento está correto, sem prejuízo ao regramento relacionado à ocupação máxima dos trens e revisão da oferta pela CONCESSIONÁRIA, conforme regramento disposto no item 6.3 do ANEXO III.A, inclusive o quanto disposto no tem 6.3.3.2.

Questionamento 104

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Favor confirmar que a Concessionária terá que cumprir as metas estabelecidas de intervalos máximos no PERÍODO DE PICO para os Dias Úteis conforme aos tempos definidos no Anexo VII- Glossário, de maneira uniforme entre as diferentes faixas horárias incluídas nos picos da manhã e da tarde, Artesp não podendo pedir a Concessionária discriminar as horas dentre desse período e ofertar um intervalo distinto mesmo que poderia ser considerando mas adequado com a demanda.*

Esclarecimento: O PLANO DE OFERTA DE LUGARES é o documento que discriminará, entre outras coisas, o início e o término dos PERÍODOS DE PICO e de VALE, segundo está escrito no item 7.5.2 do Anexo III.A.

Eventuais modificações no PLANO DE OFERTA DE LUGARES podem ser realizadas pela ARTESP nos termos dos itens 7.8.3 e 7.8.3.1 do ANEXO III.A. Ressalta-se que eventual modificação determinada pela ARTESP no PLANO DE OFERTA DE LUGARES deve possuir justificativa técnica robusta e estar relacionada à "qualidade do serviço" ou à "evolução da demanda".

Questionamento 105

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Favor confirmar que a Concessionária terá que cumprir as metas estabelecidas de intervalos máximos no PERÍODO DE PICO para os Dias Úteis conforme aos tempos estabelecidos no Anexo VII- Glossário, de maneira uniforme entre os diferentes dias úteis que compõem a semana. Artesp não podendo pedir a Concessionária discriminar as metas entre diferentes dias da semana e ofertar um intervalo distinto mesmo que poderia ser considerando mas adequado com a demanda.*

Esclarecimento: Ver resposta ao esclarecimento nº 104.

Questionamento 106

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: Favor confirmar que a Concessionária terá que cumprir as metas estabelecidas de intervalos máximos no PERÍODO DE PICO para os Dias Úteis conforme aos tempos estabelecidos no Anexo VII- Glossário, independentemente de estacionalidade anual da demanda diária dos dias úteis, bem como as possíveis variações anuais durante os diferentes anos que foram agregados nas Tabelas 2 e 3, Artesp não podendo pedir a Concessionária discriminar as metas de intervalos máximos entre esses meses e anos e ofertar um intervalo distinto mesmo que poderia ser considerando mas adequado com a demanda

Esclarecimento: Ver resposta ao esclarecimento nº 104.

Questionamento 107

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: Favor confirmar que a Concessionária terá que cumprir as metas estabelecidas de intervalos máximos no PERÍODO DE VALE para os Dias Úteis conforme à definição do Anexo VII- Glossário. Em esse sentido, esse intervalos máximos definidos aplicariam a qualquer horário comercial dos dias úteis, exceto os definidos no PERÍODO DE PICO, incluindo períodos diurnos, vespertinos e noturnos, Artesp não podendo pedir a Concessionária discriminar as metas de intervalos máximos entre esses períodos de vale e ofertar um intervalo distinto mesmo que poderia ser considerando mas adequado com a demanda

Esclarecimento: Ver resposta ao esclarecimento nº 104.

Questionamento 108

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *É indicado nas tabelas 2 e 3 os intervalos máximos para os PERÍODOS DE PICO e PERÍODO DE VALE dos dias Sábados, porém essas definições não estão no Glossário do Anexo VII. Solicitamos que seja incluído no Glossário uma definição do PERÍODO DE PICO de Sábado, sendo o período de 300 minutos consecutivos mais carregado do dia, e outra definição do PERÍODO DE VALE de Sábado para qualquer outro horário não incluído no PERÍODO DE PICO de Sábado.*

Esclarecimento: Verificar documentos editais na versão republicada em 30/01/2025.

Questionamento 109

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1.1. Até o 8º ano da CONCESSÃO, aplicam-se os intervalos obtidos pela CPTM nos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS em seus respectivos SERVIÇOS, conforme disposto na Tabela 2 acima e na sistemática estabelecida no ANEXO III.D. Após o 8º ano da CONCESSÃO, aplica-se o disposto na Tabela 3 acima.

Questionamento: *Favor confirmar que até o 8º ano a meta que a Concessionária deve atingir para o indicador IMT é o intervalo obtido pela CPTM nos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS aferido pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE conforme ao MANUAL DE MEDICAO durante a primeira fase de acompanhamento.*

Esclarecimento: O entendimento está correto, observado o regramento disposto no Anexo III.D., especialmente o quanto disposto acerca das Fases de Acompanhamento, no item 8.

Questionamento 110

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Favor confirmar a oferta mínima de 60 minutos estipulado na Tabela 3 para Período do Pico do Expresso Aeroporto, sendo que no Período de Vale, Sábados e Domingos é de 30 minutos.*

Esclarecimento: O entendimento está correto, observado o regramento disposto no Anexo III.D., especialmente o quanto disposto acerca das Fases de Acompanhamento, no item 8.

Questionamento 111

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Tabela 2 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS entre o 1º e o 8º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Tabela 3 – Intervalos máximos estabelecidos para os SERVIÇOS a partir do 9º ano da CONCESSÃO (em minutos)

Questionamento: *Se solicita informar para cada categoria das Tabelas 2 e 3, os intervalos reais operados atualmente pela CPTM que resultem inferiores aos máximos estabelecidos para cada linha, dia e faixa horária.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento. No entanto, informa-se que intervalos operados atualmente pela CPTM podem ser verificados no site da empresa: <https://www.cptm.sp.gov.br/Pages/Informacoes-e-intervalos.aspx>.

Questionamento 112

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.2.1. Caso as metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 em PERÍODOS DE PICO resultem em uma lotação média mensal ao longo dos últimos 12 (doze) meses inferior a 5,0 PASSAGEIROS/m² ou superior a 6,0 PASSAGEIROS/m² no TRECHO CRÍTICO, essas metas poderão ser redefinidas pela ARTESP, de maneira a viabilizar uma operação nos PERÍODOS DE PICO com lotação mínima de 5,0 PASSAGEIROS/m² e máxima de 6,0 PASSAGEIROS/m² no trecho crítico de cada linha.

Questionamento: *Solicitamos que o plano de oferta de lugares no pico seja acordado entre a Concessionária e ARTESP, visando a qualidade dos serviços e satisfação do usuário.*

Esclarecimento: O PLANO DE OFERTA DE LUGARES será elaborado pela Concessionária e deverá ser submetido à avaliação do VERIFICADOR INDEPENDENTE e posterior não objeção da ARTESP, conforme descrito no item 7.7 do Anexo III.A e seus subitens. A CONCESSIONÁRIA poderá propor modificações no PLANO DE OFERTA DE LUGARES, as quais também deverão receber a não objeção da ARTESP, conforme disposto no item 7.8.2 do mesmo anexo. A ARTESP também poderá determinar modificações no PLANO DE OFERTA DE LUGARES, respeitados os termos do item 7.8.3.1 do ANEXO III.A e mediante justificativa técnica robusta, ficando reservado à CONCESSIONÁRIA o direito de, quando irressignada, buscar a solução de sua divergência através dos métodos de solução de conflitos admitidos pelo CONTRATO.

Questionamento 113

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3.3.2. Durante o PERÍODO DE VALE, a CONCESSIONÁRIA poderá operar com intervalos menores do que os máximos estipulados nas tabelas do item 6.2.1 deste ANEXO, desde que respeitada a lotação mínima no trecho crítico de 2 (dois) PASSAGEIROS/m².

Questionamento: *Entendemos que é prerrogativa da Concessionária implantar nos períodos de vale no plano de oferta de lugares com intervalos inferiores com relação aos definidos nas tabelas 2 e 3, na medida que se respeite o mínimo de lotação de 2 pax por m² média por trem, sem que ARTESP possa objetar esse plano. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: É lícito à CONCESSIONÁRIA propor PLANO DE OFERTA DE LUGARES que considere uma operação com intervalos menores do que os intervalos apresentados nas tabelas 2 e 3 para os PERÍODOS DE VALE, desde que respeite a lotação mínima de 2 PASSAGEIROS/m², aferida

conforme item 6.3.1.2., sem prejuízo ao regramento aplicável à sua não objeção e possibilidade de modificação, ambos justificados.

Questionamento 114

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE

Questionamento: Favor confirmar que a tabela 3 poderá e devera ser aplicada antes do fim do ano 8 caso a Concessionária demonstrar que a capacidade da infraestrutura permite cumprir com o intervalo.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA poderá operar com intervalos iguais ou inferiores àqueles dispostos nas Tabela 4 e 5 (observar documentação editalícia republicada em 30/01/2025), caso comprovada e tecnicamente praticável de acordo com os padrões de operação e segurança exigidos no CONTRATO e seus ANEXOS, sendo certo que deverá ser observado o regramento aplicável ao desenvolvimento e às modificações do PLANO DE OFERTA DE LUGARES.

Questionamento 115

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.1. A programação dos intervalos entre viagens nos SERVIÇOS ofertados em cada linha deverá observar as metas estabelecidas nas tabelas abaixo, para PERÍODOS DE PICO e PERÍODOS DE VALE.

Questionamento: Favor confirmar o intervalo máximo de 11 minutos na Linha 11 no sábado, considerando que a CPTM opera atualmente com um intervalo de 8 minutos (conforme esta considerando no calculo de carro.km na modelagem econômica financeira.

Esclarecimento: Observar documentação editalícia republicada em 30/01/2025, que alterou as tabelas dispostas no Anexo III.A

Questionamento 116

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.2. As metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 deverão ser reavaliadas pela ARTESP anualmente, a fim de averiguar se os limites e parâmetros estabelecidos estão compatíveis com o carregamento observado e informado mensalmente pela CONCESSIONÁRIA.

As metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 deverão ser reavaliadas pela ARTESP anualmente, a fim de averiguar se os limites e parâmetros estabelecidos estão compatíveis com o carregamento observado e informado mensalmente pela

CONCESSIONÁRIA

Questionamento: *No estudo de demanda disponibilizado na Data Room, o cálculo de carregamento que serve de base para a determinação do TRECHO CRÍTICO na hora de PICO parece calculado como a média do carregamento entre as 6h e as 9h.*

Por favor esclarece o método que será definido no contrato para este cálculo na hora de PICO e também para hora de VALE.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS.

O método de cálculo deve considerar o disposto no Anexo III.A. As medições devem ser realizadas a cada intervalo de 15 minutos e a lotação média horária será obtida pela média aritmética das quatro últimas medições consecutivas.

Questionamento 117

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.2. As metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 deverão ser reavaliadas pela ARTESP anualmente, a fim de averiguar se os limites e parâmetros estabelecidos estão compatíveis com o carregamento observado e informado mensalmente pela CONCESSIONÁRIA.

As metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 deverão ser reavaliadas pela ARTESP anualmente, a fim de averiguar se os limites e parâmetros estabelecidos estão compatíveis com o carregamento observado e informado mensalmente pela

CONCESSIONÁRIA

Questionamento: *Entendemos que as metas estabelecidas nas tabelas do item 6.2.1 de intervalos entre trens não podem ser aumentadas, apenas reduzidas pela ARTESP, sendo o nosso entendimento que os intervalos são os máximos.*

Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: Verificar resposta ao Esclarecimento nº 104.

Questionamento 118

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.2.4 iii Nos finais de semana, a partir das 17h do sábado, estendendo-se até às 04h da segunda-feira, poderá haver circulação em via singela, com maior intervalo entre trens, mas que atenda à demanda de passageiros no trecho, podendo adotar o PAESE (circulação por ônibus substitutos), observados os itens 4.1.9, 4.1.9.1 e 7.5.2

Questionamento: *Solicitamos que o PAESE possa ser adotado sexta-feira a partir das 22h.*

Esclarecimento: A utilização do PAESE não está limitada ao período entre 17h do sábado e 04h da segunda-feira. Conforme estabelecido no item 4.1.9 do ANEXO III.A: "Em caso de necessidade operacional, tais como emergências operacionais ou de manutenção, interrupção programada dos serviços de OPERAÇÃO, vinculadas a interfaces na execução de obras ou para realização de testes, a

CONCESSIONÁRIA deverá se utilizar do PAESE, para alternativa ao prosseguimento da viagem dos PASSAGEIROS, nos termos do CONTRATO e ANEXO III.C".

O item 6.2.4 trata especificamente da possibilidade de circulação em via singela com maior intervalo entre trens, esta limitada ao período entre 17h do sábado e 04h da segunda-feira.

O item 6.2.4 trata especificamente da possibilidade de circulação em via singela com maior intervalo entre trens, esta sim limitada ao período entre 17h do sábado e 04h da segunda-feira.

Questionamento 119

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3. PARÂMETROS DE LOTAÇÃO MÉDIA, PERÍODO DE PICO E PERÍODO DE VALE PARA OS SERVIÇOS DAS LINHAS 11, 12 E 13, E PARA O SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO

Questionamento: Favor confirmar que a Concessionária deverá adotar o mesmo intervalo em todos sábados do ano e se haverá exceções e quais serão estas exceções.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá adotar o mesmo intervalo em todos os sábados em que o respectivo PLANO DE OFERTA DE LUGARES estiver vigente. A oferta de trens deverá seguir o regramento aplicável ao PLANO DE OFERTA DE LUGARES. Adicionalmente, vale observar que conforme disposto no item 7.8.1 do ANEXO III.A, "mudanças imprevistas na demanda podem dar ensejo a modificações temporárias ou permanentes após a elaboração do PLANO DE OFERTA DE LUGARES".

Questionamento 120

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3. PARÂMETROS DE LOTAÇÃO MÉDIA, PERÍODO DE PICO E PERÍODO DE VALE PARA OS SERVIÇOS DAS LINHAS 11, 12 E 13, E PARA O SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO

Questionamento: Favor confirmar que a Concessionária deverá adotar o mesmo intervalo em todos os domingos e feriados do ano e se haverá exceções e quais serão estas exceções.

Esclarecimento: A CONCESSIONÁRIA deverá adotar o mesmo intervalo em todos os domingos e feriados em que o respectivo PLANO DE OFERTA DE LUGARES estiver vigente. A oferta de trens deverá seguir o regramento aplicável ao PLANO DE OFERTA DE LUGARES. Adicionalmente, vale observar que conforme disposto no item 7.8.1 do ANEXO III.A, "mudanças imprevistas na demanda podem dar ensejo a modificações temporárias ou permanentes após a elaboração do PLANO DE OFERTA DE LUGARES".

Questionamento 121

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3.1.2. A quantidade de PASSAGEIROS por carro será medida através de monitoramento associado ao CFTV, por meio de softwares específicos e de processamento digital de imagens, com possível uso de inteligência artificial, em cada um dos vagões dos trens, podendo, alternativamente, ser substituído por

outro sistema eletrônico automatizado com igual ou melhor confiabilidade e precisão. O sistema de contagem automatizado de PASSAGEIROS deverá fornecer as estatísticas de nível de ocupação por trecho, inclusive para monitoramento de possíveis alterações futuras no PLANO DE OFERTA DE LUGARES.

Questionamento: *Favor confirmar o processo de calculo para determinar a lotação no período pico na qual o intervalo será definido.*

Entendemos que para cada uma das 8 horas de período de pico (2 vezes 240 minutos) se calculará a lotação média mensal, cada mês terão 8 valores média (uma para cada hora do período de pico), e que cada ano a concessionara terá que calcular 96 valores correspondendo a 8 valores por mês, onde para definir o intervalo do período pico se tomará em conta a maior valor dessas 96 valores do ano baseando-se em 6 passageiros / m², sendo que a lotação da demais horas será inferior a 6 passageiros /m², podendo ser até inferior a 5 passageiros / m²permitindo que a Concessionária reduzir a oferta sem aprovação prévia da Artesp. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento não está correto.

A lotação média mensal de determinada faixa horária será obtida pela média aritmética da lotação média horária em todos os dias do mês, desde que sejam dias do mesmo tipo (para dias úteis, deverão ser contabilizados apenas dias úteis; para sábados, apenas sábados; para domingos e feriados, apenas domingos e feriados). Por fim, a lotação média mensal ao longo dos últimos 12 meses, mencionada nas cláusulas 6.2.2.1 e 6.2.2.2, será calculada para as 20 faixas horárias consecutivas durante o período de operação, e será obtida pela média aritmética dos 4 (quatro) meses com maior lotação média mensal na faixa horária em análise. Assim, serão calculados 20 (vinte) valores médios por mês para dias úteis, 20 (vinte) valores médios por mês para sábados e 20 (vinte) valores médios por mês para domingos e feriados.

Caso o horário de funcionamento dos SERVIÇOS seja estendido, observada a cláusula 5.1, a lotação média horária deverá ser medida durante o horário estendido, aumentando a quantidade de medições diárias.

Questionamento 122

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3.1.2. A quantidade de PASSAGEIROS por carro será medida através de monitoramento associado ao CFTV, por meio de softwares específicos e de processamento digital de imagens, com possível uso de inteligência artificial, em cada um dos vagões dos trens, podendo, alternativamente, ser substituído por outro sistema eletrônico automatizado com igual ou melhor confiabilidade e precisão. O sistema de contagem automatizado de PASSAGEIROS deverá fornecer as estatísticas de nível de ocupação por trecho, inclusive para monitoramento de possíveis alterações futuras no PLANO DE OFERTA DE LUGARES.

Questionamento: *Favor confirmar o processo de calculo para determinar a lotação no período vale na qual o intervalo será definido.*

Entendemos que para cada das horas fora do período de pico se calculara a lotação média mensal, cada mês terão 12 valores média (uma para cada hora do período de vale), onde que cada ano a Concessionária terá que calcular 144 valores correspondendo a 12 valores por mês, onde para definir o intervalo do período pico se tomara em conta a maior valor dessas 144 valores do ano baseando-se em 6 passageiros / m², sendo que a lotação da demais horas será inferior a 6 passageiros /m², podendo ser até inferior a 2 passageiros / m². permitindo que a Concessionária reduzir a oferta sem aprovação prévia da Artesp. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento não está correto.

A lotação média mensal de determinada faixa horária será obtida pela média aritmética da lotação média horária em todos os dias do mês, desde que sejam dias do mesmo tipo (para dias úteis, deverão ser contabilizados apenas dias úteis; para sábados, apenas sábados; para domingos e feriados, apenas domingos e feriados). Por fim, a lotação média mensal ao longo dos últimos 12 meses, mencionada nas cláusulas 6.2.2.1 e 6.2.2.2, será calculada para as 20 faixas horárias consecutivas durante o período de operação, e será obtida pela média aritmética dos 4 (quatro) meses com maior lotação média mensal na faixa horária em análise. Assim, serão calculados 20 (vinte) valores médios por mês para dias úteis, 20 (vinte) valores médios por mês para sábados e 20 (vinte) valores médios por mês para domingos e feriados.

Caso o horário de funcionamento dos SERVIÇOS seja estendido, observada a cláusula 5.1, a lotação média horária deverá ser medida durante o horário estendido, aumentando a quantidade de medições diárias.

Questionamento 123

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3. PARÂMETROS DE LOTAÇÃO MÉDIA, PERÍODO DE PICO E PERÍODO DE VALE PARA OS SERVIÇOS DAS LINHAS 11, 12 E 13, E PARA O SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO

Questionamento: Na definição do período de pico: "Os PERÍODOS DE PICO terão seu horário de início e término aferidos mensalmente, em até 10 (dez) dias após o primeiro dia de cada mês calendário, com base na demanda de carregamento do mês anterior. A oferta de transporte sendo aprovado por um ano inteiro com o mesmo período de pico. Favor confirmar que uma mudança do início e fim do período de pico que implica uma mudança na oferta de lugares, mesmo que essa apuração seja mensal, é uma mudança do início e fim do período de pico acontecera unicamente no momento da aprovação anual do plano de lugares.

Esclarecimento: O entendimento não está correto. Alterações em períodos de pico poderão implicar em solicitações de modificação ao PLANO DE OFERTA DE LUGARES, conforme prerrogativa da ARTESP, descrita no item 7.8 do Anexo III.A, inclusive as de caráter emergencial.

Questionamento 124

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.3. PARÂMETROS DE LOTAÇÃO MÉDIA, PERÍODO DE PICO E PERÍODO DE VALE PARA OS SERVIÇOS DAS LINHAS 11, 12 E 13, E PARA O SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO

Questionamento: Confirmar que a localização dos loops estão definida por contrato sendo Guaianases para L11 até ano 8 e Suzano após do ano 9 e sendo Itaquaquecetuba durante todo a concessão.

Esclarecimento: O item 6.2.1.3 do ANEXO III.A estipula que "O PLANO DE OFERTA DE LUGARES poderá prever outras configurações para SERVIÇOS em cada uma das LINHAS, mediante APROVAÇÃO pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE e não objeção da ARTESP, desde que as reconfigurações propostas contemplem ao menos a prestação de um SERVIÇO em todas as estações de determinada LINHA sem transbordos"

Questionamento 125

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.6.1. Apresentar relatório com o Gráfico de Demanda considerando que:

...

ii.

A partir dos dados de entrada e saída de PASSAGEIROS nas linhas de bloqueio, incluindo transferências, e dos volumes de passageiros no interior dos trens, deve ser gerado relatório de carregamento detalhado em gráfico contínuo ao longo do dia;

...

Questionamento: Entendemos que tem 2 faixas horarias para diz uteis (período de pico e período de vale), 2 faixas horarias para o sábado (pico e vale) e uma só para feriados e domingos.

Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 126

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.6.1. Apresentar relatório com o Gráfico de Demanda considerando que:

...

iii. Os dados devem ser agrupados por faixa horária e por trecho, considerando o sentido mais carregado para determinação da oferta de lugares, e devem permitir a verificação do nível médio de lotação no interior dos trens;

Questionamento: Favor confirmar que a oferta de transporte é calculada para o sentido mais carregado e que se aplica o intervalo calculado no dois sentidos.

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 127

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.6.1. Apresentar relatório com o Gráfico de Demanda considerando que:

...

ii.

A partir dos dados de entrada e saída de PASSAGEIROS nas linhas de bloqueio, incluindo transferências, e dos volumes de passageiros no interior dos trens, deve ser gerado relatório de carregamento detalhado em gráfico contínuo ao longo do dia;

...

Questionamento: *Entendemos que exista com conflito com que as demais definições da cláusula 6 deste mesmo anexo para elaboração da oferta de lugares.*

Sugerimos suprimir essa cláusula o substituir o texto para "A oferta de lugares devesa cumprir com os requisitos de nível de conforto descrito na cláusula 6.

Esclarecimento: Não há conflito entre as disposições mencionadas.

Questionamento 128

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.7.1.5.1 Caso ocorram atrasos no processo de obtenção da não objeção da ARTESP, será mantido e aplicado, provisoriamente, o PLANO DE OFERTA DE LUGARES até então vigente.

Questionamento: *Solicitamos que seja indicado um prazo limite para a ARTESP expressar a sua não objeção frente a apresentação do PLANO DE OFERTA DE LUGARES.*

Esclarecimento: Observar a Cláusula Sétima da minuta do Contrato de Concessão conforme versão republicada em 30/01/2025.

Questionamento 129

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.8.3.4 A determinação de uma modificação permanente das condições estabelecidas no PLANO DE OFERTA DE LUGARES pela ARTESP ensejará a revisão das metas estabelecidas para os INDICADORES DE DESEMPENHO previstos no ANEXO III.D do CONTRATO.

Questionamento: *Entendemos que esse procedimento acontecerá a partir da quarta fase de acompanhamento, sendo que para as fases seguintes sempre será utilizadas as aferições da primeira fase de desempenho de gestão da CPTM. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 130

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 13.1 A CONCESSIONÁRIA organizará e manterá Corpo de Segurança próprio, que atuará em todas as áreas operacionais da CONCESSÃO, observado o PLANO DE SEGURANÇA OPERACIONAL.

Questionamento: *Entendemos que a CONCESSIONÁRIA que o "Corpo de Segurança próprio" poderá ser funcionários da Concessionária, Operador Subcontratado ou Subcontratado.*

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 131

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 1.2 Todos os ativos deverão ser mantidos pela CONCESSIONÁRIA de maneira que reste pelo menos 5 (cinco) anos de vida útil após o término da CONCESSÃO.

Questionamento: *Entendemos que para os Trens esta cláusula não se aplica. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: **O entendimento está correto. Observar a versão republicada em 30/01/2025 do Anexo III.A.**

Questionamento 132

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 2.3. A ARTESP, durante a FASE PRÉ-OPERACIONAL, entregará à CONCESSIONÁRIA a documentação disponível recebida dos fornecedores da CPTM, relativos a sistemas, MATERIAL RODANTE, REDE AÉREA DE TRACÇÃO, VIA PERMANENTE e obras civis das LINHAS e do SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO e, a partir dessa documentação, a CONCESSIONÁRIA deverá:

2.3.1. Providenciar todos os recursos adicionais necessários à manutenção dos sistemas, equipamentos, instalações, estruturas e edificações (em especial: documentação técnica, treinamento, sobressalentes, ferramentas e dispositivos especiais);

Questionamento: *Solicitamos que seja incluído a entrega da documentação ligados aos demais sistemas com Subestação, Equipamento de Estação, Sinalização, Equipamento do Pátio incluído Veículos Auxiliares, para permitir que a Concessionária tenha um nível de conhecimento detalhado dos ativos, permitindo elaborar os manuais de manutenção e realizar a manutenção conforme descritos no manuais dos fornecedores.*

Esclarecimento: **Referidos documentos serão disponibilizados durante a FASE PRÉ-OPERACIONAL. Todas as informações pertinentes e disponíveis serão compartilhadas no DATA ROOM, de maneira referencial e não vinculante.**

Questionamento 133

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 2.3. A ARTESP, durante a FASE PRÉ-OPERACIONAL, entregará à CONCESSIONÁRIA a documentação disponível recebida dos fornecedores da CPTM, relativos a sistemas, MATERIAL RODANTE, REDE AÉREA DE TRACÇÃO, VIA PERMANENTE e obras civis das LINHAS e do SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO e, a partir dessa documentação, a CONCESSIONÁRIA deverá:

2.3.1. Providenciar todos os recursos adicionais necessários à manutenção dos sistemas, equipamentos, instalações, estruturas e edificações (em especial: documentação técnica, treinamento, sobressalentes, ferramentas e dispositivos especiais);

Questionamento: Solicitamos que os documentos citados na Parte II 2.3 seja disponibilizado junto ao EDITAL.

Esclarecimento: Referidos documentos serão disponibilizados durante a FASE PRÉ-OPERACIONAL. Todas as informações pertinentes e disponíveis serão compartilhadas no DATA ROOM, de maneira referencial e não vinculante.

Questionamento 134

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 2.4. A CONCESSIONÁRIA deverá possuir, no mínimo, os recursos e ferramentas de manutenção, abaixo listados:

- i. Sobressalentes para todos os sistemas e equipamentos;
- ii. Ferramentas e dispositivos especiais, conforme requisitos de manutenção;
- iii. Ferramentas de “Software” requeridos pelos processos de controle e execução de manutenção;
- iv. Documentos de todos os protocolos de comunicação, abertos ou não;
- v. Manuais e documentos relacionados e necessários ao desenvolvimento dos processos de manutenção;
- vi. Instrumentos mecânicos, eletromecânicos e eletrônicos requeridos pelos processos de manutenção;
- vii. Dispositivos de testes requeridos pelos processos de manutenção;
- viii. Veículos de manutenção requeridos pelos processos de manutenção; e
- ix. Equipamentos suportes requeridos pelos processos de manutenção.

Questionamento: Entendemos que a Concessionária poderá realizar a subcontratação de parte da manutenção.

Sugerimos que a redação da seja modificada para:

2.4. A CONCESSIONÁRIA e ou SUBCOTRATOS deverão possuir, no mínimo, os recursos e ferramentas de manutenção, abaixo listados:

- i. Sobressalentes para todos os sistemas e equipamentos;***
- ii. Ferramentas e dispositivos especiais, conforme requisitos de manutenção;***
- iii. Ferramentas de “Software” requeridos pelos processos de controle e execução de manutenção;***
- iv. Documentos de todos os protocolos de comunicação, abertos ou não;***
- v. Manuais e documentos relacionados e necessários ao desenvolvimento dos processos de manutenção;***
- vi. Instrumentos mecânicos, eletromecânicos e eletrônicos requeridos pelos processos de manutenção;***
- vii. Dispositivos de testes requeridos pelos processos de manutenção;***
- viii. Veículos de manutenção requeridos pelos processos de manutenção; e***
- ix. Equipamentos suportes requeridos pelos processos de manutenção***

Esclarecimento: O entendimento está correto. O cumprimento das obrigações da Concessionária relacionadas aos equipamentos de manutenção poderá ocorrer por meio de empresa subcontratada, nos termos da cláusula 4.1, "i" do Contrato de Concessão, ou por meio do Operador Subcontratado, caso a Concessionária tenha optado por sua utilização para operação dos Serviços.

Questionamento 135

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.A - PLANO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 10.4 A “mensuração dos sobressalentes”, prevista no item 2.4 da PARTE II deste ANEXO, envolvendo a definição dos itens e suas quantidades deverá:

....

iv. A CONCESSIONÁRIA deverá reverter à ARTESP os sobressalentes decorrentes da “mensuração dos sobressalentes”, observando-se, como limite mínimo, aqueles referidos no item 2.3, ainda que estes sejam em quantidade superior à tida como necessária, na “mensuração dos sobressalentes”, para os 5 (cinco) anos subsequentes de manutenção após o término do CONTRATO.

Questionamento: Sugerimos reduzir o período de 5 anos, na qual se deverá calcular e fornecer antes do fim da concessionária os sobressalentes de todos os sistemas.

Solicitamos que seja incluído os valores no Plano de Negócios.

Esclarecimento: As informações disponibilizadas no DATA ROOM têm caráter referencial e não vinculante, bem como os estudos referenciais do projeto, sendo responsabilidade dos interessados elaborar seus próprios estudos e estimativas quanto aos recursos necessários para atender às exigências do EDITAL, do CONTRATO e de seus ANEXOS. Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL.

Questionamento 136

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 3.6.5. As deliberações do COMITÊ DE CONVIVÊNCIA terão efeito opinativo, observadas as hipóteses específicas deste ANEXO, cabendo a deliberação final à ARTESP.

...

3.6.5.2. As deliberações do COMITÊ DE CONVIVÊNCIA deverão ser, quando referendadas pela ARTESP, implementadas imediatamente pela CONCESSIONÁRIA, sendo a ela garantidas, para preservação de seus direitos, as prerrogativas de apresentar ressalvas sobre quaisquer deliberações do COMITÊ DE CONVIVÊNCIA, e de defender sua irrisignação quanto a estas ressalvas, pelos mecanismos de solução de controvérsias previstos em CONTRATO.

Questionamento: Solicitamos que o prazo de implantação das decisões do Comitê de convivência seja acordado entre a ARTESP e Concessionária.

Esclarecimento: As decisões da ARTESP devem atender ao princípio da razoabilidade, instituindo prazos razoáveis para cumprimento de suas decisões quando não houver outro legal ou contratualmente estabelecido.

Questionamento 137

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 4.2. Durante a ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA, a CONCESSIONÁRIA deverá:

...

vii. Reembolsar os custos dos funcionários da CPTM relacionados à OPERAÇÃO ASSISTIDA antes do término desta fase;

Questionamento: Entendemos que o reembolso dos custos dos funcionários da CPTM se limita a tabela da cláusula 5.1.4.1. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto, sem prejuízo ao disposto no item 5.1.4.3.1. do Anexo III.B.

Questionamento 138

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 4.3. A CPTM terá as seguintes atribuições durante a ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA:

...

ii. Compartilhar com a CONCESSIONÁRIA os softwares disponíveis específicos da manutenção da CPTM para as LINHAS (tais como: Software de configuração e manutenção do sistema PA/PIS; Software de manutenção do sistema de ar condicionado; Software de manutenção do sistema de portas; Software de manutenção do sistema TCMS e Software para programação e manutenção do Sistema de Tração) necessários à OPERAÇÃO NORMAL, incluindo os dados do diário de operação relacionados às LINHAS.

Questionamento: Entendemos que será compartilhado os softwares de monitoramento de desempenho de manutenção e da operação com a Concessionária. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: Os softwares de monitoramento de desempenho de manutenção e operação da CPTM disponíveis serão compartilhados.

Questionamento 139

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 5.1.4.3.1 A CONCESSIONÁRIA deverá reembolsar mensalmente à CPTM o valor total constante da tabela acima, independentemente da sua efetiva utilização dos empregados nela previstos, durante os primeiros 90 (noventa) dias da ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA. Nos demais 90 (noventa) dias, não havendo a utilização de maquinistas da CPTM para acompanhamento dos operadores de trens da CONCESSIONÁRIA, conforme previsto no item 6.6.4, a parcela referente a essa função será reduzida do valor a ser reembolsado pela CONCESSIONÁRIA à CPTM.

Questionamento: Solicitamos que informe detalhadamente o processo de reembolso e prazos.

Esclarecimento: O reembolso deverá ser realizado mensalmente, em até 10 (dez) dias do início de cada mês calendário, conforme previsto no item em referência, mediante depósito em conta bancária a ser indicada pela CPTM.

Questionamento 140

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 5.4. PROCESSOS DE RECRUTAMENTO

5.4.1. Os processos de recrutamento da CONCESSIONÁRIA deverão ser divulgados para CPTM e ARTESP.

Questionamento: Solicitamos que a lista empregados da CPTM seja disponibilizada no mínimo 180 dias antes do fim da fase de pré-operação.

Esclarecimento: Considerando as diretrizes previstas no item 3.5 (v) do ANEXO III.B, entende-se que a CPTM deverá fornecer tais dados à CONCESSIONÁRIA em até 180 dias antes do final da FASE PRÉ-OPERACIONAL.

Questionamento 141

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 5.6. SÍNTESE DAS ETAPAS DE TREINAMENTO

5.6.1. Para facilitar a compreensão do processo de treinamento, o quadro-síntese a seguir apresenta o fluxo de atividades de capacitação e supervisão essenciais do treinamento para garantir uma transferência gradual e qualificada de conhecimento e experiência da CPTM para a CONCESSIONÁRIA, assegurando que esta última esteja plenamente capacitada para assumir a operação e a manutenção do sistema na ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA.

Questionamento: Solicitamos que indique a responsabilidade da Concessionária nos últimos 60 dias da fase de pré-operação no âmbito operação e manutenção dos sistemas.

Entendemos que a cláusula 3.5 (i) do ANEXO III.B indica a responsabilidade para CPTM. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento não está correto. O item 3.5 do ANEXO III.B indica a responsabilidade da CPTM sobre a prestação dos serviços durante toda a fase pré-operacional. Por sua vez, o quadro do item 5.6.1 deixa claro que, nos 60 dias finais da fase pré-operacional, a CPTM deverá desmobilizar gradativamente esses serviços e a Concessionária deverá iniciar sua operação, sob supervisão e responsabilidade da CPTM, em linha com o regramento do item 6.4.

Questionamento 142

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.1.7 O cronograma de execução desta etapa deverá ser acordado entre as equipes das gerências de operação e de manutenção da CPTM e da CONCESSIONÁRIA, respeitando os prazos de cada sistema e,

quando houver, o sequenciamento obrigatório da execução. Nesse período, serão ministrados subsídios teóricos e subsídios práticos, nos ativos do trecho operacional. Também nesse período os MULTIPLICADORES DA CONCESSIONÁRIA poderão acompanhar as atividades de operação desenvolvidas pelas equipes da CPTM nos ativos do trecho operacional.

Questionamento: *Entendemos que a partir do início de fase de pre-operação, os multiplicadores poderão acompanhar as atividades da CPTM, o que se faz necessário o acesso a todos os ativos (CCO, estação, subestações e pátio entre outros). Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está correto. Os MULTIPLICADORES DA CONCESSIONÁRIA terão acesso aos ativos do trecho operacional durante a etapa de treinamentos, desde que para acompanhar as atividades de operação desenvolvidas pelas equipes da CPTM nesses ativos.

Questionamento 143

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.4.5. Para a transferência da operação dos trens durante o primeiro mês deste período, os empregados da CONCESSIONÁRIA deverão operar os trens acompanhados de um supervisor de tração ou maquinista da CPTM. Ao final deste período, permanecerá apenas um supervisor de tração da CPTM, por escala, que orientará e subsidiará os empregados da CONCESSIONÁRIA até que se completem os 60 (sessenta) dias da transferência/monitoramento.

Questionamento: *Entendemos que durante o ultimo mês da fase de pre-operação já a Concessionária irá realizar a operação com maquinistas próprio sem acompanhamento dos maquinistas da CPTM, podendo contar com apenas um supervisor de tração por escala. Favor confirmar se a Concessionária receberá o quadro de funcionário mencionado na cláusula 5.1.4.1 no início da fase de transferência / monitoramento.*

Esclarecimento: O entendimento não está correto. Deverá ser observado o quanto disposto no item 5.1.4.3.1 em relação aos maquinistas.

Questionamento 144

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 6.4.7. Durante toda o período de transferência/monitoramento a gerência de operações da CPTM manterá assistência de engenharia da operação para auxiliar e orientar e supervisionar os empregados da CONCESSIONÁRIA. Esta orientação técnica operacional a ser fornecida pelo profissional da operação da CPTM estará fundamentada em procedimento operacional da CPTM. A adoção de modelo operacional da CONCESSIONÁRIA, conforme descrito no ANEXO III.A, somente será admitida na ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA, quando encerrar-se-á a FASE PRÉ-OPERACIONAL, sendo de inteira responsabilidade da CONCESSIONÁRIA o modelo operacional que vier a ser adotado.

Questionamento: *Entendemos que obrigação de adoção do modelo operacional da CPTM pela Concessionária durante a fase de transição / monitoramento tanto para os maquinistas e segurança operacional, implica que a Concessionária terá que contratar um quadro de pessoal baseado sobre o modelo operacional da CPTM. Solicitamos que a CPTM terá que manter o quadro de maquinista e de segurança operacional para permitir a adoção do plano operacional da CPTM.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento.

Questionamento 145

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.B – DIRETRIZES DA TRANSIÇÃO OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Item: 7.3. CONTRATOS DE UTILITIES

...

7.3.2. A CONCESSIONÁRIA deverá providenciar, às suas custas, as despesas para a individualização do fornecimento de água junto às respectivas concessionárias de água e esgoto para os imóveis utilizados como residências de empregados da CPTM, ou outros, bem como conferir as demais despesas de água, que atualmente são pagas, ainda que estejam fora da ÁREA DA CONCESSÃO, mas que tenham fornecimento a partir de hidrômetros que eventualmente também sirvam estações.

Questionamento: Solicitamos que seja disponibilizadas as faturas, lista e localização dos hidrômetros e detalhe da rede de água e esgoto as linhas 11,12, 13.

Esclarecimento: As informações disponíveis encontram-se no data room e eventuais informações adicionais serão compartilhadas após a assinatura do contrato.

Questionamento 146

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 5. MANUAL DE MEDIÇÃO

5.1.O VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá elaborar e apresentar o manual de medição dos INDICADORES DE DESEMPENHO à CONCESSIONÁRIA, à ARTESP e ao PODER CONCEDENTE em até 1 (um) mês após o início da FASE PRÉ-OPERACIONAL.

...

5.6. O manual de medição deverá ser atualizado sempre que necessário, como, por exemplo, por ocasião da operacionalização de novos sistemas, atualizações operacionais, entre outros.

5.7. O VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá calcular os resultados de cada um dos INDICADORES DE DESEMPENHO conforme o conteúdo do MANUAL DE MEDIÇÃO.

Questionamento: Entendemos que o Manual de Medições será elaborado pelo Verificador Independente, durante a Fase Pré-operacional, e Concessionária deverá realizar a análise de riscos dos KPIs. Solicitamos que para cada Indicador definido se coloque uma memória de exemplo de cálculo para evitar qualquer dúvida de interpretação.

Esclarecimento: A memória de cálculo será indicada no MANUAL DE MEDIÇÃO, quando da sua elaboração pelo Verificador Independente, nos termos do item 5 do Anexo III.D

Questionamento 147

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 6. FONTES DE INFORMAÇÕES E APURAÇÃO DOS DADOS

6.2. As apurações deverão considerar a transmissão diária de dados para o CMMS ou SIGO, com a finalidade de compor os INDICADORES DE DESEMPENHO mensalmente, cabendo à CONCESSIONÁRIA aportar a tecnologia e recursos suficientes para obtenção dos dados, que deverão ser homologados pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE.

Questionamento: Entendemos que a extração de dados do sistema de SIGO o CMMS podem necessitar um trabalho de ajuste para poder compor os INDICADORES DE DESEMPENHO. Sugerimos que seja adotado um prazo mínimo de 2 dias úteis para transmitir esse dados, tanto o SIGO que o CMMS necessitam intervenção humana para ter as informações atualizada das falhas, incidente, impacto operacional o tempo de remediação / reparo.

Esclarecimento: Os sistemas poderão ser ajustados para fornecer automaticamente o cálculo dos indicadores. Não obstante, o VERIFICADOR INDEPENDENTE poderá avaliar a necessidade de definição de prazos intermediários para as referidas transmissões e demais procedimentos, a constarem no MANUAL DE MEDIÇÃO.

Questionamento 148

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 6.5. Caso os SISTEMAS DE GESTÃO não estejam disponíveis para apuração dos INDICADORES DE DESEMPENHO no prazo previsto no ANEXO II.C, desde que obtida a não-objeção da ARTESP, a CONCESSIONÁRIA poderá obter e realizar a apuração a partir de consultas às seguintes fontes, conforme aplicável:

- i. Relatórios mensais de Inspeção das Estações e Trens;
- ii. Sistemas existentes como os Sistemas Supervisórios (SCAP e SCADA);
- iii. Registros dos Sistemas de Gestão da Manutenção e Operação;
- iv. Informações extraídas do Diário Operacional;
- v. Registros de Reclamações dos SERVIÇOS.

6.5.1. Esta condição somente será admitida se atestada pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE a suficiência dos dados para apuração dos INDICADORES DE DESEMPENHO, devendo receber a não-objeção da ARTESP, após manifestação fundamentada da CONCESSIONÁRIA, justificando o atraso e nova data para disponibilização dos sistemas correspondentes, sem prejuízo da aplicação de penalidades previstas no ANEXO V.

6.6. Os INDICADORES DE DESEMPENHO cujos dados não possam ser extraídos do CMMS e SIGO, caso não estejam disponibilizados e certificados pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE após o início da OPERAÇÃO ASSISTIDA terão 0 (zero) como resultado.

Questionamento: Solicitamos incluir:

vi. Extração de informações de outros sistemas instalado e utilizado pela concessionária.

Esclarecimento: A extração de informações de outros sistemas instalados e utilizados pela CONCESSIONÁRIA também poderá ser admitida, caso atestada pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE e mediante a não objeção pela ARTESP.

Questionamento 149

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8. FASES DE ACOMPANHAMENTO

...

8.5.Quando a CONCESSIONÁRIA realizar intervenções obrigatórias com potencial de impacto nos resultados dos INDICADORES DE DESEMPENHO, deverá, com 4 (quatro) meses de antecedência, notificar o VERIFICADOR INDEPENDENTE, informando qual é a intervenção que irá realizar e que inviabilizará referido atendimento e o período durante o qual os respectivos impactos são esperados.

Questionamento: *Favor esclarecer o que significa a definição de "Intervenções obrigatórias".*

Esclarecimento: Intervenções obrigatórias são aquelas exigíveis contratualmente, e.g., os EMPREENDIMENTOS, os INVESTIMENTOS CONTINGENTES formalmente exigidos e os INVESTIMENTOS ADICIONAIS. Não obstante, a CONCESSIONÁRIA poderá pleitear a referida flexibilização independente do caráter da intervenção, sem prejuízo à necessidade de avaliação do VERIFICADOR INDEPENDENTE e não objeção da ARTESP, nos termos do CONTRATO.

Questionamento 150

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8. FASES DE ACOMPANHAMENTO

...

8.5.Quando a CONCESSIONÁRIA realizar intervenções obrigatórias com potencial de impacto nos resultados dos INDICADORES DE DESEMPENHO, deverá, com 4 (quatro) meses de antecedência, notificar o VERIFICADOR INDEPENDENTE, informando qual é a intervenção que irá realizar e que inviabilizará referido atendimento e o período durante o qual os respectivos impactos são esperados.

8.6.O VERIFICADOR INDEPENDENTE deve, no prazo de 1 (um) mês, certificar se a argumentação da CONCESSIONÁRIA é relevante e justificada, dado o caráter da interferência, e indicar quais INDICADORES DE DESEMPENHO serão afetados, durante o prazo indicado pela CONCESSIONÁRIA.

Questionamento: *Entendemos que o prazo de 4 meses estabelecido nessa cláusula parece contraditória com a cláusula 6.3.3.3.1 do Anexo IIIA, define um prazo de 20 dias para operar com intervalo maior (o que impacta os indicadores de desempenho). Solicitamos o mesmo prazo de 20 dias na cláusula 8.5 do Anexo IIID.*

Esclarecimento: O entendimento não está correto. O prazo de vinte dias a que se refere o item 6.3.3.3.1 do Anexo III.A diz respeito a solicitações relativas à "autorização para operar com intervalo entre trens maior do que os intervalos máximos estipulados nas Tabelas do item 6.2.1, visando a execução de serviços de manutenção". Por sua vez, o prazo de 4 meses a que se refere a cláusula 8.5

do Anexo III.D, refere-se à informações quanto a "intervenções obrigatórias com potencial de impacto nos resultados dos INDICADORES DE DESEMPENHO", tais como EMPREENDIMENTOS, INVESTIMENTOS CONTINGENTES e INVESTIMENTOS ADICIONAIS. Trata-se, portanto, de hipóteses distintas.

Questionamento 151

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7. Primeira Fase de Acompanhamento

8.7.1. A Primeira Fase de Acompanhamento iniciar-se-á na data de início da FASE PRÉ-OPERACIONAL e encerrar-se-á com a conclusão da FASE PRÉ-OPERACIONAL e terá por finalidade a aferição do desempenho da CPTM, visando à definição dos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS.

Questionamento: Entendemos que o cálculo do valor do IQS para CPTM é assumindo que o valor médio do IQS apurado durante a fase pre-operacional seja de 0,9, no entanto, caso que caso a Concessionária atingir um nível de desempenho superior (IQS>0,9) não haverá impacto no contraprestação pecuniária. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: Na primeira fase ocorrerá a aferição do desempenho da CPTM. A partir da terceira fase, conforme item 8.9.2, os resultados do IQS passarão a impactar as NOTIFICAÇÕES DE PAGAMENTO e a CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA.

Questionamento 152

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7. Primeira Fase de Acompanhamento

...

8.7.1.3. Os INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS são os valores considerados para a aferição do desempenho da operação Primeira Fase de Acompanhamento, que servem de parâmetro para as fases de acompanhamento seguintes.

Questionamento: Entendemos que os INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS, aferidos durante a a operação da CPTM durante a Primeira Fase de Acompanhamento se tornam as valores REF para a aferição do desempenho da Concessionária durante a Segunda Fase de Acompanhamento e Terceira Fase de Acompanhamento. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 153

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7. Primeira Fase de Acompanhamento

...

8.7.1.3. Os INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS são os valores considerados para a aferição do desempenho da operação Primeira Fase de Acompanhamento, que servem de parâmetro para as fases de acompanhamento seguintes.

Questionamento: A modo de exemplo: Na tabela 2 da Seção 11.1.19 define-se para o cálculo do Indicador IMT um valor programado (REF) de 210 segundos para Linha 11 Trecho Luz-Guaianases Período de Pico do Dia útil.

Entendemos que durante a primeira fase de acompanhamento serão realizadas 8 medições mensais desse valor de intervalo programado estabelecendo-se uma nova meta referencial pela mediana dos resultados obtidos durante essa fase (exemplo 240 segundos), sendo que esse valor substituirá os 210 segundos da tabela 2 durante fases de acompanhamento 2 e 3. Esta correto nosso entendimento? Caso negativo, favor, especificar qual é a metodologia a ser aplicar.

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 154

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7.Primeira Fase de Acompanhamento

...

8.7.1.4. As metas que deverão ser observadas pela CONCESSIONÁRIA e que constituirão os INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS serão definidas, para cada INDICADOR DE DESEMPENHO, como a mediana dos resultados mensais obtidos durante as medições realizados na FASE PRÉ-OPERACIONAL, sendo certo que para sua definição deverão ser realizados, no mínimo, 8 (oito) medições mensais de cada INDICADOR DE DESEMPENHO.

Questionamento: Sugerimos que 8 medições mensais sejam os 8 últimos meses antes do fim da fase de pre-operação.

Esclarecimento: A cláusula exige, no mínimo, 8 medições. Caso seja realizado um número superior de medições, os valores comporão o cálculo dos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS.

Questionamento 155

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7.Primeira Fase de Acompanhamento

...

8.7.1.4. As metas que deverão ser observadas pela CONCESSIONÁRIA e que constituirão os INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS serão definidas, para cada INDICADOR DE DESEMPENHO, como a mediana dos resultados mensais obtidos durante as medições realizados na FASE

PRÉ-OPERACIONAL, sendo certo que para sua definição deverão ser realizados, no mínimo, 8 (oito) medições mensais de cada INDICADOR DE DESEMPENHO.

Questionamento: *Entendemos que os valores referenciais as ser atingidos pela Concessionária na fase operação comercial "até a CONCLUSÃO SUBSTANCIAL ou CONCLUSÃO PLENA dos PACOTES DE INVESTIMENTOS previstos até o 96º (nonagésimo sexto) mês do CONTRATO" serão baseados sobre o resultado do desempenho da CPTM.*

Para o calculo do IMT, se entende que os valores programados (REF) da tabela 2 serão ajustada tomando em conta o desempenho da CPTM. Por exemplo, no trecho Luz Guaianases no período pico do dia útil o Valor programado (REF) é de 210s. Caso o IMT L11 da CPTM seja 230s (mesmo que o intervalo programado deles seja de 210s), se entende que a tabela 2 - "Metas" avaliadas por linha ou serviço até a terceira fase de Acompanhamento "será atualizada com o valor de 230s na valor programado (REF) conservando os valores de desvios (operação plena e degradada) definidas na tabela.

Sugerimos que seja separado o valor programado (baseado sobre a oferta de lugares) do valor de referencia (baseado sobre o desempenho da CPTM). Solicitamos que indique um exemplo da atualização dos valores dessa tabela caso o intervalo programado pela Concessionária seja distinta do valor programado pela CPTM.

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 156

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.7.Primeira Fase de Acompanhamento

...

8.7.2.A aferição mensal do IQS será realizada com base nas informações das fontes de dados vigentes e fornecidas pelos sistemas de informação utilizados pela CPTM, a serem aferidos pelo VERIFICADOR INDEPENDENTE, conforme o estabelecido no MANUAL DE MEDIÇÃO.

Questionamento: *Entendemos que o MANUAL DE MEDICAO estabelecerá as metodologias de apuração do indicadores tanto para a Concessionária que para a CPTM. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 157

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 8.9. Terceira Fase de Acompanhamento

8.9.1. Iniciar-se-á no primeiro dia do mês calendário subsequente à conclusão da ETAPA DE OPERAÇÃO ASSISTIDA, estendendo-se por 6 (seis) anos ou até a CONCLUSÃO SUBSTANCIAL ou CONCLUSÃO PLENA dos PACOTES DE INVESTIMENTOS previstos até o 96º (nonagésimo sexto) mês do CONTRATO, nos termos do ANEXO IX.A, o que ocorrer primeiro.

Questionamento: Favor confirmar que, caso a **CONCLUSÃO SUBSTANCIAL** ou **CONCLUSÃO PLENA** dos **PACOTES DE INVESTIMENTOS** está atrasado além do 96º mês do contrato, que mesmo assim, os **INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS** param no 6º ano.

Por exemplo, caso a sinalização da linha 11 não esteja finalizada no 96º mês do contrato (como indicado no Anexo IX), isso significa que, de toda maneira, o IMT da linha 11 para o período de PICO vai passar para 180 segundos? Por favor confirmar o entendimento.

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 158

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.1.8. O indicador IMT mensal é calculado, para cada LINHA ou EXPRESSO AEROPORTO, trecho e período, nos termos da seguinte fórmula, com arredondamento de 4 (quatro) casas decimais:

Questionamento: Entendemos que o número de passageiros por linha será anual, baseando no número de passageiros do ano calendário anterior ao período de aferição. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O indicador IMT mensal considera os parâmetros calculados mensalmente, ou seja, o número de passageiros transportados no mês vigente do cálculo

Questionamento 159

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.1. Intervalo Médio entre Trens (IMT)

...

11.1.19. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

i. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o fim da Terceira Fase de Acompanhamento, nos PERÍODOS DE PICO.

...

iii. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o termo contratual, a meta estabelecida para o PERÍODO DE VALE, conforme definido no ANEXO III.A:

a) Para todos os serviços da LINHA 11 e da LINHA 12 é igual a 15 (quinze) minutos;

b) Para a LINHA 13 é igual a 20 (vinte) minutos.

iv. Para o EXPRESSO AEROPORTO, a meta estabelecida para o PERÍODO DE VALE:

a) é igual a 60 (sessenta) minutos do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL até a conclusão da Terceira Fase de Acompanhamento;

b) é igual a 30 minutos a partir do início da Quarta Fase de Acompanhamento, até o termo contratual.

Questionamento: *Entendemos que já está incluído os detalhes do período vale para cada linha e tipo de dia nos itens i e ii.*

Sugerimos eliminar itens iii e iv da cláusula 11.1.9.

Esclarecimento: Qualquer alteração nos documentos editalícios que afete a formulação de propostas será realizada nos termos do EDITAL, especialmente os itens 4.6 e 4.7.

Questionamento 160

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.1.Intervalo Médio entre Trens (IMT)

...

11.1.19. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

i. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o fim da Terceira Fase de Acompanhamento, nos PERÍODOS DE PICO.

....

Tabela 3 – Metas avaliadas por linha ou serviço e trecho na Quarta Fase de Acompanhamento (em segundos)

Questionamento: *Entendemos que para o trecho Itaquaquetuba-Suzano para os anos 9 à 25, durante o período de PICO, deverá ser 480 segundos (8 minutos), e no Anexo III.A que menciona um intervalo máximo de 6,5 minutos, sendo conflitante.*

Favor confirmar o que deverá ser adotado.

Esclarecimento: Observar documentação editalícia republicada em 30/01/2025, que alterou as tabelas dispostas no Anexo III.A

Questionamento 161

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.2. Uptime do Serviço (UTS)

...

11.2.7. Para as LINHAS e o SERVIÇO EXPRESSO AEROPORTO, deverá ser calculada a média aritmética dos índices obtidos diariamente, em todos os dias no mês em questão, com arredondamento de quatro casas decimais, denominando-se MPICO e MVALE, referentes PERÍODO DE PICO e PERÍODO DE VALE, respectivamente, cujos valores resultantes deverão ser utilizados para obtenção de UTS, conforme equações abaixo:

Questionamento: *Entendemos que nos sábados, domingos e feriado, o indicador de desempenho UTS aplicado é aquele do PERÍODO DE VALE. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está correto

Questionamento 162

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: UTS : As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores.

A partir do início da Quarta Fase de Acompanhamento, até o termo contratual

Questionamento: Anexo IIID11.2.14 ii tabela 5 - Para o calculo do UTS, se entende que o valor programado (REF) será substituído pelo desempenho da CPTM durante as fases 2 e 3 de acompanhamento e que os desvios (limite operacional 1 e 2) serão recalculados com a nova referência da CPTM.

Esclarecimento: O entendimento está correto

Questionamento 163

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.2. Uptime do Serviço (UTS)

...

11.2.14. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

ii. A partir do início da Quarta Fase de Acompanhamento, até o termo contratual:

...

Questionamento: Entendemos que a Tabela 4 - é utilizada para o calculo do UTS, onde o valor programado (REF) será um valor entre 0 e 100%, correspondendo ao desempenho da CPTM, sendo assim o limite operacional 1 para L11 pico será 98% daquele valor entre 0 e 100% do desempenho da CPTM.

Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 164

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.3. Indicador de Confiabilidade de Material Rodante (MRO)

...

11.3.15. Os Limites Operacionais 2 são considerados 80% dos valores dos Limites Operacionais 1 para as falhas nível A (MKBFa) e 85% dos valores dos Limites Operacionais 1 para as falhas nível B e nível C (MKBFb e MKBFc).

Questionamento: Entendemos que na Tabela 7 é utilizada para o cálculo do MRO, não é como o desempenho da CPTM medido na primeira fase de acompanhamento impactará a meta a ser atingida pela concessionária, especialmente para o nível A de falhas que acontecem com frequência maior do que durante o período pre-operacional.

Solicitamos indicar como será calculado o desempenho da CPTM durante a primeira fase de acompanhamento.

Esclarecimento: Durante a primeira fase de acompanhamento, a classificação das falhas seguirá os procedimentos, critérios e parâmetros definidos no Manual de Medição para a aferição das falhas e cálculo do indicador, em conformidade com o regramento e definições dispostos no Anexo III.D. O indicador MRO será avaliado, com base nos parâmetros das tabelas 7 e 8, e "em todas as fases de acompanhamento, os valores dos limites operacionais serão os mesmos, variando apenas em função da idade da frota avaliada", conforme indicado no item 11.3.12 do Anexo III.D. Portanto, para tal indicador, não haverá mudanças nos valores referenciais (REF).

Questionamento 165

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11. FICHAS DE INDICADORES DE DESEMPENHO

11.1. Intervalo Médio entre Trens (IMT)

...

11.1.13. Conforme exposto no ANEXO III.A, os parâmetros estabelecidos como REF neste índices deverão ser reavaliados pela ARTESP anualmente, a fim de averiguar se os limites e parâmetros estabelecidos estão compatíveis com o carregamento observado.

Questionamento: Solicitamos que esclareça que esta cláusula significa que a ARTESP poderá reavaliar o indicador de desempenho a respeito da oferta de transporte proposta pela CONCESSIONÁRIA.

Esclarecimento: O entendimento está correto, observado o disposto no Anexo III.A, especialmente o item 6.2.

Questionamento 166

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11. FICHAS DE INDICADORES DE DESEMPENHO

11.1. Intervalo Médio entre Trens (IMT)

...

11.1.19. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

i. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o fim da Terceira Fase de Acompanhamento, nos PERÍODOS DE PICO.

...

Tabela 2 – Metas avaliadas por linha ou serviço até a Terceira Fase de Acompanhamento (em segundos)

ii. A partir do início da Quarta Fase de Acompanhamento, até o termo

contratual, nos PERÍODOS DE PICO:

..

Tabela 3 – Metas avaliadas por linha ou serviço e trecho na Quarta Fase de Acompanhamento (em segundos)

Questionamento: Entendemos que é necessário manter uma coerência de cálculo proporcional no atendimento dos valores programados das Metas de Intervalos das Tabelas 2 e 3.

Solicitamos que seja adotado o desvio de operação plena e degradada seja proporcional ao do valor programado REF.

Esclarecimento: O entendimento não está correto. O cálculo do desvio-padrão foi calibrado conforme a operação da CPTM e a premissa de não reduzir a qualidade da operação.

Questionamento 167

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.2. Uptime do Serviço (UTS)

...

11.2.14. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

i. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o fim da Terceira Fase de Acompanhamento.

Tabela 4 – Metas avaliadas por linha ou serviço até a Terceira Fase de Acompanhamento

ii. A partir do início da Quarta Fase de Acompanhamento, até o termo

contratual:

Tabela 5 – Metas avaliadas por linha ou serviço e trecho na Quarta Fase de Acompanhamento

Questionamento: Entendemos que o valor programado de 100% (REF) será ajustado na Tabela 4, conforme a medições durante a fase pre operacional. por exemplo, se as medições desse indicador resultarem para linha 11 pico de 97%, essa será a meta referencial para as fases de acompanhamento segunda e terceira. Por outra parte os limites operacionais 1 e 2 se entende se ajustarão proporcionalmente a no va meta ajustada. por exemplo para linha 11 pico se a meta revisada fora 97% o limite operacional 1 será 98% de 97%, o limite operacional 2 será 96% de 97%. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto. Para maior clareza, expõe-se o seguinte exemplo: Se o valor referencial (REF) calculado no âmbito dos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS for, para Linha 11 pico de 97%, este tornar-se-á o novo REF para a segunda e a terceira fases de acompanhamento. Os limites operacionais LO1 e LO2, por sua vez, ajustar-se-ão proporcionalmente ao novo REF, isto é, para o exemplo em questão, o limite operacional 1 será 98% (valor que consta na Tabela 4 para LO1) de 97% (novo REF), i.e., 95,06%, e o limite operacional 2 será 96% (valor que consta na Tabela 4 para LO2) de 97% (novo REF), i.e., 93,12%.

Questionamento 168

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.3.5. Os valores de MKBF equivalem a médias móveis trimestrais. Para cada frota operacional, calcula-se o MKBF a partir do somatório da quilometragem percorrida acumulada dos últimos 3 (três) meses de todos os trens da frota, dividido pelo número de falhas total por nível A, B ou C do mesmo período de medição, conforme equação a seguir:

Questionamento: Entendemos que a quilometragem acumulada da frota operacional dos últimos três meses (Kf), inclui tanto os quilômetros comerciais como ociosos. Esta correto nosso entendimento?

Esclarecimento: O entendimento está correto.

Questionamento 169

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.3.15. Os Limites Operacionais 2 são considerados 80% dos valores dos Limites Operacionais 1 para as falhas nível A (MKBFA) e 85% dos valores dos Limites Operacionais 1 para as falhas nível B e nível C (MKBFB e MKBFC).

Questionamento: Se entende que as metas estabelecidas nas Tabelas 7 e 8 para a segunda e terceira fase de acompanhamento, até o início da operação comercial após investimentos serão substituídas pela aferições realizar durante a primeira fase de acompanhamento com a gestão CPTM. Por outra parte, se entende que os percentuais definidos dos limites operacionais 1 e 2 por tipo de falha serão aplicados nessas duas fases de acompanhamento as metas REF referenciais substituídas e não as que esta nas tabelas 7 e 8. Favor confirmar esses entendimentos.

Esclarecimento: O entendimento não está correto. Segundo a cláusula 11.3.12 do Anexo III.D "em todas as fases de acompanhamento, os valores dos limites operacionais serão os mesmos, variando apenas em função da idade da frota avaliada". Portanto, para este indicador, não haverá mudanças nos valores dos limites operacionais indicados nas tabelas 7 e 8.

Questionamento 170

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.4.23. Para cada um dos SERVIÇOS, também será considerado o INDICADOR DE DESEMPENHO com nota 0 (zero) quando se viole o Limite Operacional 2 de cada um dos três parâmetros do indicador por 3 (três) dias consecutivos ou 5 (cinco) dias alternados e com duração parcial no mesmo mês, isto é, a disponibilidade mínima não seja atingida para E1, E2 ou E3, conforme os prazos descritos e os valores da tabela a seguir.

Tabela 12 – Subsistemas de Estação e seus respectivos limites

Tabela 13 – Metas avaliadas por linha ou serviço até a Terceira Fase de Acompanhamento

Questionamento: *Entendemos que as metas estabelecidas nas Tabelas 12 e 13 para a segunda e terceira fase de acompanhamento, até o início da operação comercial após investimentos serão substituídas pela aferições realizar durante a primeira fase de acompanhamento com a gestão CPTM e também que os percentuais definidos dos limites operacionais 1 e 2 por tipo de falha serão aplicados nessas duas fases de acompanhamento as metas REF referenciais substituídas e não as que esta nas tabelas 7 e 8. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento está parcialmente correto. Para maior clareza, expõe-se o seguinte exemplo: Se para a L11 o valor referencial (REF) calculado no âmbito dos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS for de 98%, este tornar-se-á o novo REF para as fases de acompanhamento 2 e 3. Os limites operacionais LO1 e LO2 ajustar-se-ão proporcionalmente ao novo REF, isto é, para o exemplo em questão, o limite operacional 1 será 98,97% (valor que consta na Tabela 14 para LO1) de 98% (novo REF), i.e., 96,99%, e o limite operacional 2 será 96,97% (valor que consta na Tabela 4 para LO2) de 98% (novo REF), i.e., 95,03%.

Questionamento 171

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 11.5. Índice de Sinistros com Passageiros (ISP)

Questionamento: *Para evitar controvérsias na computação das informações básicas a serem utilizadas para o cálculo do indicador, se entende que a concessionária verificará a veracidade da lesão e ou escoriação produzida aos passageiros por um sinistro e posteriormente acompanhada por Boletim de Ocorrência, prévio a ser computada no cálculo. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento não está correto. Todos os sinistros ocorridos na Área da Concessão serão considerados para fins de apuração do ISP, salvo as exceções previstas no item 11.5.3.1 do Anexo III.D, independentemente da lavratura de Boletim de Ocorrência.

Questionamento 172

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: Seção 11.5.11. As metas estabelecidas para este INDICADOR DE DESEMPENHO seguirão os seguintes valores:

i. A partir do início da FASE DE OPERAÇÃO COMERCIAL, até o fim da Terceira Fase de Acompanhamento.

Tabela 15 – Valor de referência por linha ou serviço, trecho e período até a Terceira Fase de Acompanhamento

Questionamento: *Entendemos que as metas estabelecidas na Tabela 15 para a segunda e terceira fase de acompanhamento serão substituídas pela aferição realizada durante a primeira fase de acompanhamento com a gestão CPTM, e que os valores dos limites operacionais 1 e 2 serão acrescentados das novas metas referenciais aferidas da gestão CPTM. Esta correto nosso entendimento?.*

Esclarecimento: O entendimento está correto. Para maior clareza, expõe-se o seguinte exemplo: Se o índice de sinistros da Linha 11 calculado no âmbito dos INDICADORES DE DESEMPENHO REFERENCIAIS resultarem em valor igual a 1, este tornar-se-á o novo REF utilizado para as fases de acompanhamento 2 e 3. Os limites operacionais LO1 e LO2 serão ajustados somando-se os valores dos limites estabelecidos na Tabela 15 a este novo valor REF medido, isto é, valerão 2,5 (i.e., resultado da soma do novo REF = 1 e o valor da Tabela 15 LO1 = 1,5) e 4,5 (i.e., resultado da soma do novo REF = 1 e o valor da Tabela 15 LO2 = 3,5), respectivamente.

Questionamento 173

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO III.D – INDICADORES DE DESEMPENHO E REGRA DE CÁLCULO DE DEDUÇÕES

Item: 12.3. A CONCESSIONÁRIA apresentará à ARTESP uma lista tríplice de empresas com a descrição, alcance, conteúdo, questionário da pesquisa e prazos a serem respeitados na geração dos diversos atributos expressos neste item.

Questionamento: *Entendemos que dada a multiplicidade de transferências entre as linhas concessionadas e outros transportes públicos metro ferroviários e ônibus, possíveis anormalidades de serviço nesses modos alimentadores podem alterar a pesquisa ainda quando as linhas concessionadas operem com normalidade, a mesma situação pode acontecer durante o período de implantação de investimentos, no entanto, as pesquisas serão desenvolvidas no cenários de operação normal. Esta correto nosso entendimento?*

Esclarecimento: O entendimento não está correto.

Questionamento 174

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO IX – CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA E APORTE

Item: 2.3. O DESCONTO DE DESEMPENHO será calculado nos termos na seguinte fórmula:

Questionamento: *Entendemos que o desconto de desempenho com máximo de 20% é desde medido, o Estudo POB Rev.12 prevê 141 milhões de Carros-km a partir do ano 9 da concessão, representando máxima contraprestação variável superior a R\$ 650 MM anuais, sendo o risco de desconto por DD de R\$ 130 MM anuais. Solicitamos que seja incluído a dedução máxima DD de 5%.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento.

Questionamento 175

Assunto: MINUTA DE CONTRATO

Documento: ANEXO IX – CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA E APORTE

Item: 4. CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA FIXA 2

4.1. A CONCESSIONÁRIA fará jus à CPF2 a partir do início da OPERAÇÃO COMERCIAL até a extinção do CONTRATO.

Questionamento: *Entendemos que durante o período pre-operacional a Concessionária deverá assumir custos fixos relevantes visando o início da operação comercial, considerados que deveria fazer jus a uma porção da contraprestação fixa 2 anual de R\$ 490 MM de julho de 2024. Solicitamos que para fase pré-operacional seja considerado uma remuneração anual mínima de R\$ 250 MM no modelo econômico-financeiro.*

Esclarecimento: Não se trata de pedido de esclarecimento.

Questionamento 176

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: *Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.*

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada para Frota 9000:

- **Peso do trem AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;**
- **Massas Rotativas;**
- **Capacidade de Passageiro;**
- **Comprimento do Trem;**
- **Velocidade Máxima Operacional;**
- **Coefficiente de Resistência de Avanço A, B, C para AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;**
- **Curva de aceleração em função da velocidade;**
- **Desaceleração Máxima de Serviço;**
- **Curva desaceleração em função da velocidade;**
- **Desaceleração Máxima de emergência;**
- **Tempo de resposta do freio de emergência;**
- **Tempo de Resposta do freio de serviço;**
- **Jerk Máximo;**
- **Potência de Serviços auxiliares;**
- **Rendimento eletromecânico;**

- *Curva Potência Frenagem Regenerativa;*
- *Curva Potência Tração em função da velocidade;*
- *Tensão nominal de regeneração.*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 177

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- *Restrições de velocidade de todos os trecho Pontos Kilométricos das Linhas;*
- *Restrições de velocidade nas plataformas das estações;*
- *Restrições de velocidade no AMV's em posição normal e em reverso.*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 178

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- *Pontos Kilométricos dos começo e fim de cada Linha;*
- *Pontos Kilométricos das plataformas (início, fim e comprimento de todas as plataformas para todas as vias);*
- *Pontos Kilométricos de início e fim de Túneis.*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 179

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- Restrições de velocidade de todos os trechos Pontos kilométricos das Linhas;
- Restrições de velocidade nas plataformas das estações;
- Restrições de velocidade no AMV's em posição normal e em reverso.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 180

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- Pontos kilométricos de entrada e Saída dos AMV's de Via;
- Aberturas dos AMV's;
- Tempo de movimentação dos AMV's.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 181

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- Tempo de Alinhamento de Rota, Reserva de Rota e Liberação de Rota.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 182

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- Gradiente de inclinação da via em todos os Pontos kilométricos;

- Pontos kilométricos de mudança de raio de curva de todas as vias.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 183

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos quedisponibilize os seguintes dados de entrada:

- Tabela de conversão de Km/Poste para Pontos Kilométricos.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 184

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada para Frota 2500:

- *Peso do trem AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;*
- *Massas Rotativas;*
- *Capacidade de Passageiro;*
- *Comprimento do Trem;*
- *Velocidade Máxima Operacional;*
- *Coefficiente de Resistência de Avanço A, B, C para AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;*
- *Curva de aceleração em função da velocidade;*
- *Desaceleração Máxima de Serviço;*
- *Curva desaceleração em função da velocidade;*
- *Desaceleração Máxima de emergência;*
- *Tempo de resposta do freio de emergência;*
- *Tempo de Resposta do freio de serviço;*
- *Jerk Máximo;*
- *Potência de Serviços auxiliares;*
- *Rendimento eletromecânico;*
- *Curva Potência Frenagem Regenerativa;*
- *Curva Potência Tração em função da velocidade;*
- *Tensão nominal de regeneração.*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 185

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada para Frota 7000:

- ***Peso do trem AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Massas Rotativas;***
- ***Capacidade de Passageiro;***
- ***Comprimento do Trem;***
- ***Velocidade Máxima Operacional;***
- ***Coefficiente de Resistência de Avanço A, B, C para AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Curva de aceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de Serviço;***
- ***Curva desaceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de emergência;***
- ***Tempo de resposta do freio de emergência;***
- ***Tempo de Resposta do freio de serviço;***
- ***Jerk Máximo;***
- ***Potência de Serviços auxiliares;***
- ***Rendimento eletromecânico;***
- ***Curva Potência Frenagem Regenerativa;***
- ***Curva Potência Tração em função da velocidade;***
- ***Tensão nominal de regeneração.***

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 186

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada para Frota 8000:

- ***Peso do trem AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Massas Rotativas;***
- ***Capacidade de Passageiro;***
- ***Comprimento do Trem;***
- ***Velocidade Máxima Operacional;***
- ***Coefficiente de Resistência de Avanço A, B, C para AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Curva de aceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de Serviço;***
- ***Curva desaceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de emergência;***
- ***Tempo de resposta do freio de emergência;***
- ***Tempo de Resposta do freio de serviço;***
- ***Jerk Máximo;***
- ***Potência de Serviços auxiliares;***
- ***Rendimento eletromecânico;***
- ***Curva Potência Frenagem Regenerativa;***
- ***Curva Potência Tração em função da velocidade;***
- ***Tensão nominal de regeneração.***

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 187

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Marcha

4.3.1.8 Simulacao_de_Marcha_L11-L12-L13_rev04_241203

Item: 8. Dados iniciais para as simulações

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação de Marcha, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada para Frota 8500:

- ***Peso do trem AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Massas Rotativas;***
- ***Capacidade de Passageiro;***
- ***Comprimento do Trem;***
- ***Velocidade Máxima Operacional;***
- ***Coefficiente de Resistência de Avanço A, B, C para AW 0, AW 1, AW2, AW 3 e AW 4;***
- ***Curva de aceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de Serviço;***
- ***Curva desaceleração em função da velocidade;***
- ***Desaceleração Máxima de emergência;***
- ***Tempo de resposta do freio de emergência;***
- ***Tempo de Resposta do freio de serviço;***
- ***Jerk Máximo;***
- ***Potência de Serviços auxiliares;***
- ***Rendimento eletromecânico;***
- ***Curva Potência Frenagem Regenerativa;***
- ***Curva Potência Tração em função da velocidade;***
- ***Tensão nominal de regeneração.***

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 188

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Não identificamos no resultado da Simulação de Energia as potências instantâneas e potência RMS. Solicitamos que sejam disponibilizadas.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 189

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação Elétrica, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada:

- Temperatura ambiente considerada, para cálculo da resistência elétrica da catenária e dos trilhos de rolamento;***
- Características do trilho de rolamento, incluindo valor a ser considerado para desgaste (exemplo 10%);***
- Unifilar de alimentação e seccionamento***
- Tensão a vazio de cada subestação;***
- Confirmação se há algum cabo de reforço em paralelo à catenária ou ao trilho de rolamento;***
- Pontos Kilométricos das equipotenciais positivas e negativas;***
- Definir o valor de isolamento dos trilhos (em S/km por via) que foi utilizado;***
- Especificação da seção e quantidade de cabos utilizado para alimentação, bem como sua extensão (do local de Média Tensão até o ponto de injeção);***
- Especificação da seção e quantidade de cabos utilizado para retorno tração, bem como sua extensão (do local de Média Tensão até o ponto de retorno).***

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 190

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a Simulação Elétrica, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada do Material Rodante série 2500:

- *Eficiência de todo sistema de tração;*
- *Tensão que regeneração começa a reduzir;*
- *Tensão máxima para regeneração;*

Dados Operacionais:

- *Modo de condução do trem (strained, economic ou regulated (exemplo 4 s/km)).*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 191

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a ***Simulação Elétrica***, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada do Material Rodante série 7000:

- *Eficiência de todo sistema de tração;*
- *Tensão que regeneração começa a reduzir;*
- *Tensão máxima para regeneração;*

Dados Operacionais:

- *Modo de condução do trem (strained, economic ou regulated (exemplo 4 s/km)).*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 192

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a ***Simulação Elétrica***, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada do Material Rodante série 8000:

- *Eficiência de todo sistema de tração;*
- *Tensão que regeneração começa a reduzir;*
- *Tensão máxima para regeneração;*

Dados Operacionais:

- *Modo de condução do trem (strained, economic ou regulated (exemplo 4 s/km)).*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 193

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a ***Simulação Elétrica***, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada do Material Rodante série 8500:

- *Eficiência de todo sistema de tração;*
- *Tensão que regeneração começa a reduzir;*
- *Tensão máxima para regeneração;*

Dados Operacionais:

- *Modo de condução do trem (strained, economic ou regulated (exemplo 4 s/km)).*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 194

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Nos relatórios das simulações, não identificamos os dados de entrada essenciais para a ***Simulação Elétrica***, fundamentais tanto para os resultados obtidos quanto para a execução de novas simulações pelos interessados na participação da concorrência.

Solicitamos que disponibilize os seguintes dados de entrada do Material Rodante série 9000:

- *Eficiência de todo sistema de tração;*
- *Tensão que regeneração começa a reduzir;*
- *Tensão máxima para regeneração;*

Dados Operacionais:

- *Modo de condução do trem (strained, economic ou regulated (exemplo 4 s/km)).*

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 195

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Não identificamos na Simulação de Energia a Tensão Trilho-Terra. Solicitamos que disponibilize o resultado obtido da Tensão Trilho-Terra.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

Questionamento 196

Assunto: EDITAL

Documento: Simulação de Energia

4.3.1.1 20241031 - Simulacao Energia_rev01

Item: 6. DADOS DE ENTRADA PARA 2026

Questionamento: Não identificamos as premissas relacionadas aos Pátios. Solicitamos disponibilize as premissas foram utilizadas e indicar onde localizar.

Esclarecimento: Trata-se de documento não vinculante. As informações disponíveis são aquelas disponibilizadas no DATA ROOM.

São Paulo, na data de sua assinatura eletrônica.

JELSON ANTONIO SAYEG DE SIQUEIRA

Presidente da Comissão de Contratação

AUGUSTO ALMUDIN

Membro da Comissão de Contratação

FELIPE ANDRÉ DE OLIVEIRA ALVES

Membro da Comissão de Contratação



Documento assinado eletronicamente por **Augusto Almudin, Membro de Comissão**, em 10/02/2025, às 11:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jelson Antonio Sayeg de Siqueira, Coordenador CMCP**, em 10/02/2025, às 11:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Felipe André de Oliveira Alves, Coordenador**, em 10/02/2025, às 11:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0055689424** e o código CRC **F20BB935**.