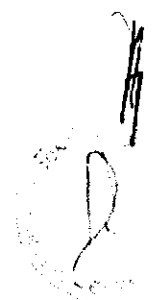


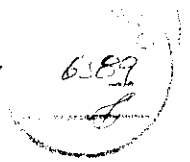
**ANEXO DO CONTRATO DE CONCESSÃO ADMINISTRATIVA – TRENS DA LINHA 8 –  
DIAMANTE**

|           |  |
|-----------|--|
| Anexo XXV | Respostas a Questionamentos – 1) Fax GFC nº 209, de 03/07/09; 2) Fax GFC s/nº, de 05/08/09; 3) Fax GFC nº 359, de 17/08/09; 4) Fax GFC nº 374, de 19/08/09; 5) Fax GFC nº 376, de 21/08/09; 6) Fax GFC nº 377, de 08/09/09; 7) Fax GFC nº 378, de 18/09/09; 8) Fax GFC nº 418, de 23/09/09; 9) Fax GFC nº 423, de 05/10/09; 10) Fax GFC nº 444, de 27/10/09; e 11) Fax GFC nº 497, de 17/11/09 |
|           | Anexo da pergunta 117 do 9º Fax  |





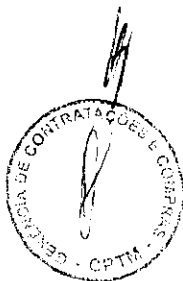
SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

## Anexo XXV

**Respostas a Questionamentos – 1) Fax GFC nº 209, de 03/07/09; 2) Fax GFC s/nº, de 05/08/09; 3) Fax GFC nº 359, de 17/08/09; 4) Fax GFC nº 374, de 19/08/09; 5) Fax GFC nº 376, de 21/08/09; 6) Fax GFC nº 377, de 08/09/09; 7) Fax GFC nº 378, de 18/09/09; 8) Fax GFC nº 418, de 23/09/09; 9) Fax GFC nº 423, de 05/10/09; 10) Fax GFC nº 444, de 27/10/09; e 11) Fax GFC nº 497, de 17/11/09**



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO:** CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 01:**

"No item 2.7 do edital a palavra "contrato" que está colocada no segundo parágrafo, refere-se ao "Contrato de Concessão Administrativa". Está correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 01:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 02:**

"Os números alocados da coluna "mês" dos anexos XXVII-R e XXVII-N, parte da emissão das Ordens Serviço. Está correto nosso entendimento?"

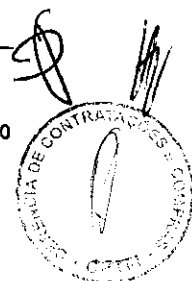
**RESPOSTA Nº 02:**

Sim. Os serviços a cargo da Concessionária objeto do contrato serão iniciados a contar da Ordem de Início dos Serviços nos termos definidos no item 2 e subitem 3.2 do edital.

**QUESTÃO Nº 03:**

"Entre a data de assinatura do contrato de concessão e a emissão da ordem de início dos serviços, caso sejam utilizados os prazos máximos, pode-se transcorrer até 60 dias da data zero. Conforme demonstrado abaixo:

| <i>Assinatura do Contrato de Concessão</i>                     | <i>Data 0</i>    |
|--|------------------|
| <i>"Vistorias"</i>   | <i>+ 15 dias</i> |
| <i>"Ordem de Serviço para a Mobilização da Concessionária"</i> | <i>+ 5 dias</i>  |
| <i>"Período de Mobilização da Concessionária"</i>              | <i>+ 30 dias</i> |
| <i>"Ordem de Início dos Serviços"</i>                          | <i>+ 10 dias</i> |



|               |           |                       |                |
|---------------|-----------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|---------------|-----------|-----------------------|----------------|

-----  
*Total 60 dias*

Neste contexto, entendemos que o período de concessão passa então a ser de 20 (vinte) anos, a partir da data da emissão da Ordem de Início dos Serviços, sendo então necessário corrigir o edital em seu item 3.1. Esta correta esta interpretação?"

**RESPOSTA Nº 03:**

O subitem 3.1 do edital passa a vigorar com a seguinte redação e a modificação se estende aos anexos do edital.

"3.1 O Contrato de Concessão Administrativa entrará em vigor na data de sua assinatura. O prazo da Concessão Administrativa será de 20 anos e terá início com a prestação dos serviços, que se dará a partir do recebimento, pela Concessionária, da Ordem de Início dos Serviços.

3.1.1 A Ordem de Início dos Serviços será recebida pela Concessionária no prazo de até 60 dias da data de assinatura do Contrato de Concessão Administrativa, considerando, neste prazo, aqueles estabelecidos nos itens 2.7, 2.8, 2.8.1 e 3.2."

**QUESTÃO Nº 04:**

"As data de pagamento, segundo os Anexos XXVII-R e XXVII-N serão sempre nos mesmos dias de cada mês, a partir da data da emissão da "Ordem de Início dos Serviços". Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 04:**

Os pagamentos serão efetuados nos termos das condições previstas nas Cláusulas Oitava e Nona, da minuta de Contrato de Concessão Administrativa.

**QUESTÃO Nº 05:**

"Não se saberá exatamente o valor a ser pago pela primeira vez, depois da revisão anual pela inflação, pois no momento de efetuar o primeiro pagamento mensal reajustado, não será conhecido o Índice IPC-FIPE. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 05:**

Vide itens 10.3 e 10.4 da Cláusula Décima da minuta de Contrato de Concessão Administrativa.

**QUESTÃO Nº 06:**

"O primeiro trem reformado deve entrar em operação até o último dia do 13º mês da data da emissão da ordem de serviço, de acordo com os anexos XX, XXVII-R e XXVII-N e segundo item 2.2.1 do edital, sendo esta regra aplicada à todos os meses subsequentes. Está correto este entendimento?"

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 06:**

Sim, ressaltando que trata-se da Ordem de Início dos Serviços

**QUESTÃO Nº 07:**

“O cálculo da comprovação de boa situação financeira, em se tratando do licitante um consórcio, deve ser realizada por cada sociedade membro do mesmo, habilitando-o ou não a participar do consórcio. Está correto este entendimento?”

**RESPOSTA Nº 07:**

Os documentos listados no item 13 – Qualificação Econômico-Financeira devem ser apresentados por cada sociedade membro de um Consórcio. Deverá ser demonstrado o cálculo da comprovação da boa situação financeira de cada consorciada, ressaltando que, nos termos do subitem 11.7.2 do edital, a inabilitação de qualquer sociedade consorciada acarretará a inabilitação do consórcio, bem como a habilitação isolada de empresa integrante do consórcio não a habilitará como Licitante individual.

**QUESTÃO Nº 08:**

“Os investimentos realizados pela Concessionária, citado no item 17.6 do edital, se referem exclusivamente ao valor do material imobilizado líquido, já deduzida a amortização acumulada. Está correto este entendimento?”

**RESPOSTA Nº 08:**

O item 17.6 passa a vigorar com a seguinte redação: “O patrimônio líquido da Concessionária deverá corresponder, em 31 de dezembro de cada ano, a partir do terceiro ano da data de assinatura do contrato até o final da concessão, ao maior valor dentre as seguintes alíneas, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis ou decretação da caducidade:

- a) a no mínimo 10% (dez por cento) do ativo permanente líquido (ativo permanente deduzida a amortização/depreciação acumulada da Concessionária);
- b) ao valor mínimo de R\$ 30 milhões, devendo este valor ser atualizado nas mesmas condições da Cláusula de Reajuste da minuta de Contrato da Concessão Administrativa, considerando como data base a da apresentação da proposta.”

**QUESTÃO Nº 09:**

“O capital integralizado pela concessionária, referido no item 17.6 do edital inclui também bônus de emissão, reserva legal e reservas voluntárias, quando forem positivas. Está correto este entendimento?”

**RESPOSTA Nº 09:**

Vide resposta à questão nº 08

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 10:**

"No item 17.9 do edital, "Controle Acionário" e "Controle Societário" referem-se à vários acionistas que, em conjunto, possuam mais de 50% das ações da concessionária. Este entendimento está correto?"

**RESPOSTA Nº 10:**

"Controle Acionário" citado no item 17.9 e "Controle Societário" no item 17.11 são termos equivalentes e referem-se a vários acionistas que, em conjunto, possuam mais de 50% das ações com direito a voto da Concessionária.

**QUESTÃO Nº 11:**

"Não estão definidas a que tipo de ações se refere o ponto 17.9, item IV do edital, quando menciona "ações integrantes do grupo controlador". Está correto o referido entendimento?"

**RESPOSTA Nº 11:**

As ações referidas são aquelas com direito a voto.

**QUESTÃO Nº 12:**

"Entendemos que nas fórmulas do item 18.6 do edital, está colocado de forma errada o termo "Cmd<sub>i</sub>", onde o correto é "(1 - Cmd<sub>i</sub>)". Está correto este posicionamento?"

**RESPOSTA Nº 12:**

Sim. Houve erro de digitação.

**QUESTÃO Nº 13:**

"Analisando o item 18.6.1 do edital, os trens imobilizados como consequência de atos de vandalismo, reduzirão o coeficiente de disponibilidade dos trens. Por conseguinte, acreditamos que é imperativo corrigir a informação disponibilizada no Anexo XXV, com a frota operacional média em cada mês e o número mensal de trens x dia imobilizados nos horários de pico e vale, como consequência de atos de vandalismo e reparação dos danos causados por tais atos. Está correta este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 13:**

Ao item 18.6.1 foram acrescentados os seguintes subitens:

18.6.1.1 Para aplicação do disposto no subitem 18.6.1, somente serão considerados trens imobilizados por atos decorrentes de vandalismos, quando a Concessionária para recuperação dos serviços dos itens descritos no Anexo XXV e

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

outros assemelhados àqueles, superar 10 dias corridos, imobilizando o trem para operação. Em prazo inferior, aplica-se o disposto no subitem 18.6.2.

18.6.1.2 À exceção dos itens descritos por histórico no Anexo XXV e outros assemelhados àqueles, na hipótese da CPTM por ato formal, decorrente de apuração interna, reconhecer a necessidade de imobilização do trem por ato de vandalismo, a referida imobilização será expurgada do cálculo da disponibilidade, aplicando o disposto no subitem 18.6.2.

**QUESTÃO Nº 14:**

“Devemos incluir no “Plano de Negócios”, alguma estimativa de imobilizações por atos de vandalismo, que podemos ser “esperável”, e que por esta razão, o “Cmd” deve ser maior de 0%?”

**RESPOSTA Nº 14:**

Não. O Cmd no Plano de Negócios deverá ser de 0%.

**QUESTÃO Nº 15:**

“Para provar o valor do patrimônio líquido a que se refere o item 11.3.1.2 e também 11.3.1.3 do edital, é suficiente o último balanço patrimonial fechado anteriormente a data de apresentação das ofertas. Está correto este entendimento?”

**RESPOSTA Nº 15:**

Sim, balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei.

**QUESTÃO Nº 16:**

“De acordo com item 3 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, as especificações técnicas proporcionam dimensões máximas aproximadas para o comprimento do trem e das caixas que o compõem. Seriam aceitáveis trens com as seguintes dimensões:

CMC = 22,032 metros / CR-CM = 20,830 metros / Trem = 169,044 metros”

**RESPOSTA Nº 16:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 17:**

“No item 3.2.1 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, de acordo com o esclarecimento recebido pela pergunta n.º 73 do Boletim Informativo n.º 1 emitida pela edital da licitação internacional CI n.º 3834722011, se entende que os 22% de pessoas sentadas se calculam para uma ocupação do trem de 6 passageiros/m2. Está correto este entendimento?”

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

"Boletim Informativo nº1 pergunta 73) ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA – ITEM 3.2.1 – CAPACIDADE DE TRANSPORTE O item 3.2.1 da Especificação Técnica solicita uma capacidade mínima de 22% de assentos, com relação à capacidade nominal do trem. Entendemos que a capacidade nominal do trem a ser considerada é a capacidade com 6 passageiros/m2 conforme taxa de conforto descrita na tabela do item 3. Solicitamos a confirmação de nosso entendimento.

**Resposta:** O entendimento está correto"

**RESPOSTA Nº 17:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 18:**

"No item 5.7.2 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, com o objetivo de reduzir o peso da unidade e os custos de exploração, propomos dimensionar o equipamento de extinção para uma capacidade de 20 minutos no caso de aplicar em somente um carro, 10 minutos no caso de aplicá-la em dois carros e 2,5 minutos no caso de aplicar simultaneamente em todos os carros. O equipamento de extinção de incêndios estará projetado para permitir aplicar a extinção unicamente nos carros afetados pelo fogo. Este critério de dimensionamento tem sido aprovado por nós em diversos projetos. Podemos considerar esta proposta para oferta CI nº 8764083011?"

**RESPOSTA Nº 18:**

Não. A Especificação Técnica deverá ser atendida.

**QUESTÃO Nº 19:**

"No item 5.13.1 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, com objetivo de maximizar o número de lugares para pessoas sentadas no trem e cumprir com os requisitos do item 3.2.1 da ET, propomos manter os requerimentos estabelecidos na Especificação Técnica ET-R-X-99-99-9999/4-X98-999 para a licitação CI Nº 3834722011, que permite um vão livre entre as portas entre 1300 e 1600mm. Sugerimos estabelecer 1350mm de vão de porta. Esta proposta pode ser considerada para esta oferta CI nº 8764083011?"

**RESPOSTA Nº 19:**

Não.

**QUESTÃO Nº 20:**

"Com relação ao item 5.21.2 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, poderíamos adotar os 4 monitores montados de dois em dois, como na figura 1 anexa?"

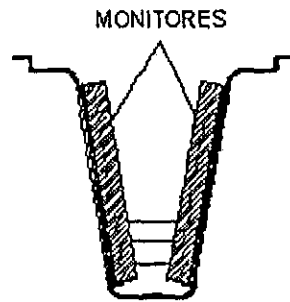


Figura 1

**RESPOSTA Nº 20:**

Não. O especificado na ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999 deverá ser atendido, ou seja: 4 monitores de dupla face por carro.

**QUESTÃO Nº 21:**

"No item 9.6 da ET - Especificação Técnica ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999, gostaríamos de propor um sistema detector de descarrilamento baseado na percepção da presença do carril, mediante sensores indutivos. Esta solução é menos complexa que a baseada em acelerações e também, proporciona uma maior confiabilidade. Temos adotado esta solução em vários projetos. Esta proposta pode ser considerada para esta oferta CI nº 8764083011?"

**RESPOSTA Nº 21:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 22:**

"Para que seja feita uma melhor avaliação dos riscos para a manutenção da frota existente, pedimos o favor de nos enviarem os relatórios disponíveis indicando o índice de disponibilidade da frota, os índices de falhas atingidos e também a identificação das principais falhas. Pedimos que estes dados tenham a abrangência de pelo menos um ano de operação.

Para as projeções, pedimos informar qual a quilometragem de cada trem e qual é a quilometragem percorrida por dia por trem."

**RESPOSTA Nº 22:**

Ver Anexos I e II deste fax.

**QUESTÃO Nº 23:**

"Solicitamos informar se a CPTM possui uma versão do Edital 8764080311 - PPP S.500 no idioma Inglês."

**RESPOSTA Nº 23:**

Não.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 209/09 | Data: 03/07/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

Aproveitamos a oportunidade para, na Cláusula Décima Primeira – Da Garantia da Contraprestação, acrescentar ao item 11.2.3 o subitem 11.2.3.1, com a seguinte redação:

“Na hipótese de ser implantado sistema centralizado de arrecadação com participação da CPTM, antes do prazo limite de constituição da Nova Garantia, nos termos estabelecidos no subitem 11.2.2, a CPTM poderá antecipar a “Nova Garantia CPTM”, com base na modalidade Cessão Fiduciária em garantia de receitas de bilheteria da CPTM, decorrentes de sua participação no sistema centralizado de arrecadação implantado, obedecidas as condições previstas no referido subitem 11.2.2, e efetivar a substituição da Garantia CPTM então vigente.”

Atenciosamente,



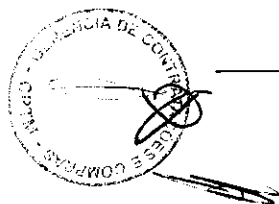
LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras

**ANEXO I**

**Indicadores TUs Série 5000**

| Meses                                     |  | jun/08 | jul/08 | ago/08 | set/08 | out/08 | nov/08 | dez/08 | jan/09 | fev/09 | mar/09 | abr/09 | mai/09 |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Disponibilidade do Último dia Util Mês    |  | 82,0%  | 82,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 79,0%  | 75,0%  | 82,0%  | 75,0%  |
| Disp. Média Mensal (FT Frota Total)       |  | 75,1%  | 75,4%  | 74,1%  | 74,6%  | 74,3%  | 75,3%  | 75,1%  | 76,6%  | 73,3%  | 73,1%  | 74,4%  | 76,4%  |
| Disp. Média Mensal (FO Frota Operacional) |  | 92,4%  | 94,0%  | 94,1%  | 94,2%  | 93,8%  | 96,0%  | 96,5%  | 97,1%  | 94,0%  | 94,7%  | 95,5%  | 95,1%  |
| MKBF                                      |  | 2.820  | 2.373  | 2.344  | 3.271  | 3.131  | 3.478  | 3.942  | 3.360  | 3.825  | 3.159  | 4.068  | 4.720  |
| Falhas                                    | A - Acoplamento                              | 1      | 7      | 2      | 4      | 5      | 5      | 2      | 7      | 2      | 2      | 1      | 1      |
|   | C - Caixa                                    | 32     | 17     | 29     | 24     | 29     | 16     | 35     | 42     | 15     | 22     | 23     | 22     |
|   | D - Tratamento/Produção e Distrib. Ar        | 4      | 14     | 6      | 6      | 8      | 12     | 7      | 4      | 6      | 5      | 1      | 2      |
|   | E - Alimentação Elétrica                     | 29     | 42     | 39     | 22     | 33     | 22     | 23     | 16     | 17     | 25     | 27     | 14     |
|   | F - Freio de Atrito                          | 14     | 15     | 10     | 15     | 13     | 14     | 16     | 12     | 19     | 25     | 12     | 14     |
|   | I - Iluminação e Comunicação Sonora e Visual | 32     | 23     | 67     | 35     | 20     | 25     | 16     | 45     | 14     | 37     | 27     | 16     |
|   | P - Portas                                   | 79     | 93     | 111    | 90     | 80     | 70     | 57     | 51     | 47     | 83     | 53     | 34     |
|   | R - Tração e Frenagem Elétricas              | 88     | 81     | 64     | 37     | 47     | 33     | 29     | 47     | 39     | 44     | 34     | 29     |
|   | S - Comando e Controle de Operação           | 42     | 68     | 61     | 69     | 72     | 55     | 63     | 71     | 44     | 59     | 51     | 62     |
|   | T - Truque                                   | 11     | 12     | 14     | 8      | 5      | 5      | 7      | 5      | 5      | 6      | 3      | 7      |
| Total Falhas                              |  | 332    | 372    | 403    | 310    | 312    | 257    | 255    | 300    | 208    | 308    | 232    | 201    |

DOTM - 29/06/2009



9679 14  
 6198

**ANEXO II**


| <b>RELAÇÃO DA FROTA TU SÉRIE 5000<br/>COM A KM ATUAL</b> |                 |  |              |                 |  |
|--|-----------------|--|--------------|-----------------|--|
| <b>DUPLA</b>   | <b>KM ATUAL</b> |  | <b>DUPLA</b> | <b>KM ATUAL</b> |  |
| 5001   | 3.171.058       |  | 5037         | 1.013.948       |  |
| 5064   | 3.161.110       |  | 5066         | 1.013.877       |  |
| 5002   | 3.108.206       |  | 5038         | 3.326.279       |  |
| 5016   | 3.106.525       |  | 5058         | 3.294.395       |  |
| 5003   | 1.359.305       |  | 5041         | 1.055.508       |  |
| 5027   | 1.377.186       |  | 5054         | 1.055.444       |  |
| 5004   | 3.239.238       |  | 5043         | 1.212.695       |  |
| 5014   | 3.312.216       |  | 5044         | 1.215.238       |  |
| 5005   | 3.006.845       |  | 5045         | 3.351.685       |  |
| 5067   | 3.010.286       |  | 5053         | 3.518.652       |  |
| 5006   | 1.854.924       |  | 5046         | 3.341.885       |  |
| 5007   | 1.850.875       |  | 5062         | 3.331.376       |  |
| 5008   | 2.595.668       |  | 5047         | 3.139.182       |  |
| 5042   | 2.768.650       |  | 5061         | 3.122.366       |  |
| 5009   | 2.684.902       |  | 5049         | 3.445.728       |  |
| 5015   | 2.687.727       |  | 5071         | 3.388.276       |  |
| 5010   | 3.437.286       |  | 5051         | 3.384.405       |  |
| 5065   | 3.436.707       |  | 5055         | 3.466.918       |  |
| 5011   | 3.237.570       |  | 5057         | 3.076.683       |  |
| 5070   | 3.123.840       |  | 5086         | 3.109.924       |  |
| 5012   | 2.913.765       |  | 5060         | 3.384.264       |  |
| 5040   | 2.912.183       |  | 5073         | 3.299.821       |  |
| 5013   | 2.968.569       |  | 5068         | 2.942.928       |  |
| 5059   | 3.087.019       |  | 5088         | 2.886.385       |  |
| 5017   | 937.047         |  | 5072         | 784.168         |  |
| 5063   | 946.548         |  | 5092         | 784.246         |  |
| 5018   | 1.180.252       |  | 5075         | 3.390.673       |  |
| 5022   | 1.142.947       |  | 5076         | 3.406.849       |  |
| 5019   | 3.109.474       |  | 5077         | 3.109.187       |  |
| 5039   | 3.090.075       |  | 5078         | 3.112.806       |  |
| 5020   | 1.244.462       |  | 5079         | 3.432.182       |  |
| 5074   | 1.246.313       |  | 5080         | 3.454.487       |  |
| 5021   | 811.833         |  | 5081         | 3.083.475       |  |
| 5036   | 810.499         |  | 5082         | 3.067.647       |  |
| 5023   | 2.989.516       |  | 5083         | 3.395.950       |  |
| 5050   | 2.952.298       |  | 5084         | 3.382.851       |  |
| 5024   | 3.354.731       |  | 5089         | 3.398.479       |  |
| 5028   | 3.310.788       |  | 5090         | 3.404.655       |  |
| 5025   | 2.608.458       |  | 5056         | 978.430         |  |
| 5052   | 2.470.378       |  | 5091         | 983.150         |  |
| 5026   | 2.980.618       |  | 5093         | 3.246.732       |  |
| 5034   | 2.975.917       |  | 5094         | 3.249.716       |  |
| 5029   | 2.992.479       |  | 5095         | 3.391.214       |  |
| 5048   | 3.009.573       |  | 5096         | 3.369.523       |  |
| 5030   | 2.983.471       |  | 5097         | 3.369.157       |  |
| 5069   | 2.928.750       |  | 5098         | 3.388.554       |  |
| 5033   | 3.405.795       |  | 5099         | 3.472.898       |  |
| 5087   | 2.910.644       |  | 5100         | 3.473.628       |  |

A quilometragem média mensal rodada por TUE da série 5000 é de 12.500 Km.



SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



ALTERAÇÃO DE EDITAL - RESPOSTA A QUESTIONAMENTOS

PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011

**OBJETO:** CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

## I - ALTERAÇÕES NO EDITAL

1 - Os subitens 13.2.4. e 13.2.4.1 do edital passam a vigor com a seguinte redação:

"13.2.4 – Comprovação de aporte de recursos na SPE no valor mínimo de R\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de reais) antes da assinatura do contrato de concessão, mediante:

i) comprovação de integralização do capital subscrito da SPE de no mínimo R\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de reais) antes da assinatura do contrato de concessão; ou

ii) comprovação da assinatura de contrato de financiamento de empréstimo ponte e/ou contrato de colocação de obrigações de curto prazo firmes no valor mínimo de R\$ 45.000.000,00 (quarenta e cinco milhões de reais) e o exigido no subitem 17.5.1;

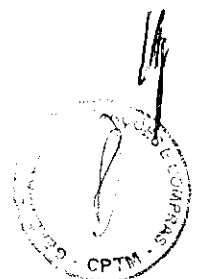
13.2.4.1 Será obrigatória a integralização do capital total subscrito de R\$ 288.750.000,00 (duzentos e oitenta e oito milhões e setecentos e cinquenta mil reais) da forma que segue:

Integralização mensal a contar da data de assinatura do contrato:

- Do 7º ao 18º mês – 12 parcelas de R\$ 15.000.000,00;
- Do 19º ao 22º mês – 4 parcelas de R\$ 7.500.000,00;
- No 23º mês – 1 parcela de R\$ 3.750.000,00."

2 - O subitem 13.3. do edital passa a vigor com a seguinte redação:

"13.3. Comprovação de integralização do capital da SPE no limite e prazos estabelecidos no subitem 17.5 deste edital, na hipótese da apresentação do contrato de empréstimo ponte, previsto na alínea "ii" do subitem 13.2.4."



**3 - O item 17.5 do edital e seus subitens passam a vigor com a seguinte redação:**

"17.5. O capital social subscrito da SPE deverá ser de no mínimo, R\$ 288.750.000,00 (duzentos e oitenta e oito milhões e setecentos e cinquenta mil reais). Na hipótese de ter sido apresentado o contrato de financiamento de empréstimo ponte e/ou contrato de colocação de obrigações de curto prazo firmes nos termos da alínea "ii" do subitem 13.2.4 do edital, a integralização deverá obedecer às seguintes condições:

17.5.1 Integralização de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) antes da assinatura do contrato;

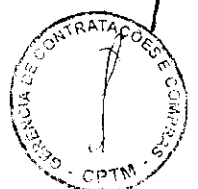
17.5.2 Integralização mensal a contar da data de assinatura do contrato:

- Do 7º ao 18º mês – 12 parcelas de R\$ 18.750.000,00;
- Do 19º ao 22º mês – 4 parcelas de R\$ 7.500.000,00;
- No 23º mês – 1 parcela de R\$ 3.750.000,00."

**4 - O anexo XXI – Coeficiente de Mensuração de Desempenho - do Edital foi substituído pelo documento que fazemos anexar a este, de forma a melhor explicitação da fórmula do Cmd.**

**5 - Os subitens 11.2.3 e 11.2.3.1 do anexo XXIII - Minuta de Contrato – do Edital passam a vigor com a seguinte redação:**

"11.2.3 A CPTM compromete-se a apresentar à Concessionária e à CPP, com antecedência mínima de 3 (três) meses em relação à data limite para constituição da Nova Garantia CPTM, a minuta dos instrumentos jurídicos destinados à formalizar a Nova Garantia CPTM, que consistirá, por opção exclusiva da CPTM, em uma das seguintes alternativas: i) fiança bancária prestada por banco brasileiro de primeira linha, assim entendido como aquele classificado entre os 20 (vinte) maiores, pelo critério de ativo total menos intermediação, conforme relatório emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil; ii) garantia fidejussória oferecida por organismo multilateral de crédito com classificação de risco AAA; ou iii) cessão fiduciária em garantia de receitas de bilheteria da CPTM: iii.a) - recebidas diretamente dos usuários e contratualmente segregadas em conta vinculada por força de instrumento específico, administrada por agente de garantia com poderes para determinar a transferência do Valor Mensal Garantido à Concessionária na hipótese de ocorrência de Evento de Inadimplemento, independentemente da anuência da CPTM; ou iii.b) - decorrentes de sua participação em sistemas centralizados de arrecadação, efetuada mediante segregação em conta vinculada, administrada por agente de garantia com poderes para determinar a transferência do Valor Mensal Garantido à Concessionária na hipótese de ocorrência de Evento de Inadimplemento, independentemente da anuência da CPTM.



11.2.3.1 Na hipótese de ser implantado sistema centralizado de arrecadação com participação da CPTM, antes do prazo limite de constituição da Nova Garantia, nos termos estabelecidos no subitem 11.2.2, a CPTM poderá antecipar a vigência da "Nova Garantia CPTM", com base na modalidade Cessão Fiduciária em garantia de receitas de bilheteria da CPTM, decorrentes de sua participação no sistema centralizado de arrecadação implantado, obedecidas as condições previstas no referido subitem 11.2.2, e efetivar a substituição da Garantia CPTM então vigente."

**6 - O subitem 11.3.1 do anexo XXIII - Minuta de Contrato – do Edital passa a vigor com a seguinte redação:**

"11.3.1. A Fiança CPP será limitada ao valor total máximo de R\$ 58.365.000,00 (cinquenta e oito milhões, trezentos e sessenta e cinco mil reais), reajustado anualmente pelo mesmo Índice de reajuste aplicável à Contraprestação Pecuniária, tendo como data base a data da apresentação da Proposta ("Total Garantido CPP")."

**7 - O item 16.3 do anexo XXIII - Minuta de Contrato – do Edital passa a vigor com a seguinte redação:**

"16.3. O capital inicial subscrito da Concessionária deverá ser de, no mínimo, de R\$ 288.750.000,00 (duzentos e oitenta e oito milhões e setecentos e cinquenta mil reais), devendo ser integralizado da forma que se segue:

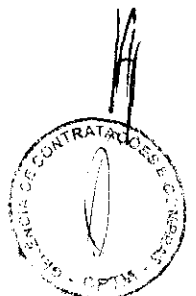
16.3.1 Integralização de R\$ ..... antes da assinatura do contrato;

16.3.2 Integralização mensal a contar da data de assinatura do contrato:

- Do 7º ao 18º mês – 12 parcelas de R\$ .....
- Do 19º ao 22º mês – 4 parcelas de R\$ .....
- No 23º mês – 1 parcela de R\$ ....."

**8 - O item 16.5 do anexo XXIII - Minuta de Contrato – do Edital passa a vigor com a seguinte redação:**

"16.5. Caso o capital inicial de R\$ 288.750.000,00 (duzentos e oitenta e oito milhões e setecentos e cinquenta mil reais) da Concessionária não esteja totalmente integralizado, se houver a assunção do controle acionário da Concessionária pelas entidades financiadoras, os antigos acionistas continuarão solidariamente responsáveis pelo valor da parcela faltante, não cabendo às entidades financiadoras nenhuma responsabilidade nesse particular."



9 - A letra "E" dos Considerandos do anexo XXX - Minuta de Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças - passa a vigor com a seguinte redação:

E) O Conselho de Administração da CPP, em reunião extraordinária realizada em 25 de março de 2009, autorizou a CPP a assumir a condição de fiadora da CPTM em relação ao pagamento do Valor Mensal Garantido, mediante a observância de determinadas condições, a saber: (i) limitação da responsabilidade da CPP ao valor total máximo de R\$ 58.365.000,00 (cinquenta e oito milhões trezentos e sessenta e cinco mil reais);(ii) caráter subsidiário da responsabilidade da CPP, que somente poderá ser cobrada pela Concessionária após a liquidação da garantia prestada pela CPTM.

## II - RESPOSTAS A QUESTIONAMENTOS

Dando seqüência ao esclarecimento às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 209/09, esclarece o quanto segue:

### QUESTÃO Nº 24:

"Esta etapa de compra de novos pode ser trens reconicionados com garantia?"

### RESPOSTA Nº 24:

Não

### QUESTÃO Nº 25:

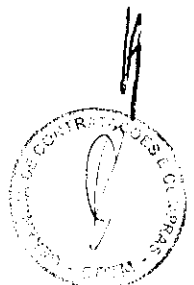
"Extrato da ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA ET-R-XX-99-99-9999/4-X98-999:

#### 13.1.6. ÍNDICES DE CONFIABILIDADE

Para uma quilometragem média anual de 140.000 km por trem, os valores esperados de MKBF da frota deverão ser:

| SISTEMA | METAS             |                   |                   |                   |                   |                   |
|---------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|         | MKBF <sub>A</sub> | MKBF <sub>B</sub> | MKBF <sub>C</sub> | FPMK <sub>A</sub> | FPMK <sub>B</sub> | FPMK <sub>C</sub> |
| Portas  | 75.000            | 50.000            | 27.500            | 13,33             | 20,00             | 36,36             |

Observamos que os valores MKMF objetivos especificados nesta licitação, são mais exigentes, para alguns sistemas, que os solicitados na licitação anterior (CI Nº 3834722011). Nos equipamentos de portas, tratando-se de unidade com o dobro de carro e portanto o dobro de portas, a probabilidade de falha se duplica e os requerimentos relativos a quilometragem média entre falhas do tipo menores (falhas que NÃO provoquem o isolamento da porta) são duplamente exigentes.





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

Propomos reduzir pela metade a distância média entre as falhas mais exigentes, para alguns sistemas de portas, passar de 27.500 km para 13.750 km. Desta forma, o nível de exigência estaria de acordo com os valores proporcionados e garantidos pelos fornecedores deste tipo de equipamento e de acordo também com a licitação anterior da CPTM (CI Nº 3834722011)."

**RESPOSTA Nº 25:**

Manter os índices de desempenho exigidos no Edital.

**QUESTÃO Nº 26:**

"No Anexo I do Edital está indicado no seu item 4 as Tabelas que relacionam os carros da frota da série 5.000, onde se indica a seguinte observação: "os carros grifados em negrito deverão ser os últimos a serem enviados para reforma posto que são utilizados como reservas operacionais".

Desta forma, destacam-se 02 trens operacionais, compostos por 12 carros cada trem, totalizando-se 24 carros reservas operacionais.

Ainda com base no acima exposto, entendemos que para efeito do dimensionamento dos custos de manutenção preventiva, corretiva e vandalismo, deveremos considerar uma frota operacional de 17 (dezessete) trens ou 204 (duzentos e quatro) carros.

Está correto o nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 26:**

Não.

O dimensionamento dos custos de manutenção preventiva, corretiva e vandalismo deve levar em consideração a evolução da frota operacional do contrato de 204 carros para 288 carros. A frota operacional da série 5000 é de 17 trens ou 204 carros no início do contrato e será substituída pelos trens reformados e trens novos atendendo, no mínimo, o anexo XX. Após a entrega de todos os trens reformados/novos a frota operacional da Linha 8 – Diamante será de 36 trens (288 carros).

**QUESTÃO Nº 27:**

"Referimo-nos ao Anexo I do Edital, item 4, Tabelas:

Qual o motivo da imobilização dos carros grifados em negrito na relação de carros imobilizados do Anexo I, uma vez que a CPTM considera estes Trens como reserva operacional?"

**RESPOSTA Nº 27:**

Os carros grifados estão em condições de marcha e são considerados reservas operacionais, isto é, no caso de saída de serviço de algum dos 17 trens operacionais esses trens são utilizados na operação comercial.



**QUESTÃO Nº 28:**

“Entendemos que a proponente deve elaborar a programação do plano de manutenção para os 17 trens operacionais, segundo indicado no Anexo II do Edital, considerando que todos os 17 (dezesete) trens operacionais, além daqueles TUEs da frota reserva, terão a sua quilometragem zerada na data da assinatura da Ordem de Serviço.

Está correto o nosso entendimento?

Caso contrário, pedimos esclarecer o critério para elaboração da programação da manutenção preventiva.”

**RESPOSTA Nº 28:**

Não.

A concessionária deverá elaborar o plano de manutenção preventiva dos trens operacionais da série 5000 levando em conta o atendimento aos indicadores de desempenho estipulados no anexo III – Indicadores de Desempenho de Confiabilidade, Disponibilidade e Tempo de Reparo, item 2.2.1. – Manutenção da Frota Atual.

**QUESTÃO Nº 29:**

“No Anexo III do Edital, no seu item 2 (Fiscalização e Forma de Medição), os valores mínimos do indicador de disponibilidade para a frota atual de 17 (dezesete) trens é de 93% para o horário de pico operacional e 85% para o horário de vale operacional, a partir do mês 1.

Como estes valores de disponibilidade são os mesmos daqueles solicitados para a manutenção da frota modernizada e nova, entendemos que a CPTM deveria reavaliar e considerar outros índices percentuais factíveis e compatíveis a um material rodante com 30 (trinta) anos de uso.

Está correto o nosso entendimento?”

**RESPOSTA Nº 29:**

Não.

A CPTM já atende hoje esses níveis de disponibilidade para a série 5000 na linha 8 – Diamante.

**QUESTÃO Nº 30:**

“No Anexo XX do Edital está definida a Frota Operacional, conforme coluna **Operacional Total**. No Anexo III, está definida a fórmula de cálculo da Disponibilidade, cujo denominador é a *Frota Operacional*. Entendemos que o valor do denominador *Frota Operacional* deverá ser aquele indicado na coluna **Operacional Total** do Anexo XX, independente da reserva operacional indicada no Anexo I.

Está correto o nosso entendimento?

Caso negativo, pedimos esclarecer que valor deverá ser aplicado ao denominador da fórmula de cálculo da Disponibilidade.”



**RESPOSTA Nº 30:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 31:**

"No Anexo IV do Edital, no item 1.1.2 – ENGATES ENTRE CARROS- está escrito: "A Contratada deverá fornecer e instalar 72 engates semi-permanentes para os acoplamentos entre carros intermediários dos trens, em substituição às atuais hastes de ligação permanentes e aos engates automáticos padrão AAR tipo E".

Como o engate semi-permanente acoplado à cabeceira B do carro de passageiros é considerado como 01 unidade independente, estamos entendendo que o correto seria que o texto do item 1.1.2 – ENGATES ENTRE CARROS indicasse: "A Contratada deverá fornecer e instalar 144 engates semi-permanentes para os acoplamentos entre carros intermediários dos trens, em substituição às atuais hastes de ligação permanentes e aos engates automáticos padrão AAR tipo E".

Está correto o nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 31:**

Não.

O entendimento expresso na Especificação Técnica é que o engate semi-permanente é composto por duas partes, daí a quantidade de 72 conjuntos.

**QUESTÃO Nº 32:**

"No Anexo IV do Edital, no item 8.3 – COMANDO / CONTROLE – está escrito: "A Contratada deverá fornecer e instalar 48 novos conjuntos de comando e controle para acionamento do compressor principal dos Trens (um por Trem), formados basicamente por pressostatos, contadores, relés, temporizadores, PLC, disjuntores de proteção e soft start".

No nosso entendimento, o correto seria estar escrito no item 8.3 – COMANDO / CONTROLE: "A Contratada deverá fornecer e instalar 48 novos conjuntos de comando e controle para acionamento do compressor principal dos Trens (04 por Trem), formados basicamente por pressostatos, contadores, relés, temporizadores, PLC, disjuntores de proteção e soft start".

Está correto o nosso entendimento?"

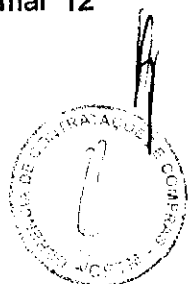
**RESPOSTA Nº 32:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 33:**

"No item 2 – Escopo do Edital, no subitem 2.2.1 – consta a reforma de 12 trens de 08 carros, totalizando 96 carros.

No item 2.3, subitem 2, detalha que os 96 (noventa e seis) carros ferroviários objeto da reforma, serão compostos de 84 (oitenta e quatro) carros da frota inoperante e 12 (doze) carros da frota atualmente em operação, que após reformados e modernizados deverão formar 12 trens com 08 carros cada.





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

No Anexo I do Edital, no seu item 4 – TABELAS QUE RELACIONAM OS CARROS DA FROTA DA SÉRIE 5.000, constam 02 quadros distintos onde no primeiro quadro relacionam-se os 204 carros operacionais e no segundo quadro relacionam-se os 84 carros imobilizados.

Considerando-se o Anexo VI do Edital, item 3.2.2 (Características Dimensionais) que define a formação do Trem novo como: CMC – R – R – CM – CM – R – R – CMC e existe a possibilidade de fornecimento de Trens novos ao invés da modernização.

Com base nos pontos do Edital acima destacados, entendemos que cada um dos 12 trens a reformar terá a formação CMC – R – R – CM – CM – R – R – CMC, ou seja, 02 (dois) Carros Motores com Cabina (CMC), 04 (quatro) Carros Reboques (R) e 02 (dois) Carros Motores (CM), assim sendo, a Contratada deverá modificar 16 (dezesesseis) Carros Reboques, tornando-os Carros Motores, permitindo atender a formação acima. É correto o nosso entendimento? Caso contrário pedimos esclarecer."

**RESPOSTA Nº 33:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 34:**

"Conforme Anexo VIII do Edital, parte I, Item 2.4 (Resíduo Gerado), o resíduo gerado é de responsabilidade da contratada.

Existem materiais como amianto ou óleo ascarel na frota atual da CPTM?

Caso positivo, pedimos esclarecerem o quantitativo existente."

**RESPOSTA Nº 34:**

Positivo para ascarel em capacitores do circuito de motorização da frota operacional da série 5000.

Quantidade: 184 capacitores de 12  $\mu$ F e 88 capacitores de 7,9  $\mu$ F instalados nos trens operacionais.

**QUESTÃO Nº 35:**

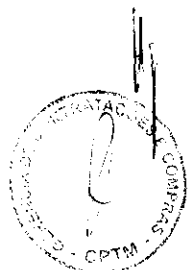
"Conforme Anexo VIII-B do Edital, parte II, encontra-se a Relação de Componentes do Trem da Série 5.000.

Os materiais / componentes definidos estão operacionais e em condições de aplicação imediata nos Trens?

Caso negativo, pedimos esclarecerem o quantitativo de materiais em condições de aplicação imediata existente."

**RESPOSTA Nº 35:**

Os materiais/componentes constantes do anexo VIII B parte II constituem os sobressalentes existentes da série 5000 e estão constantemente em rodízio entre operação e imobilização, de acordo com as necessidades diárias da manutenção. Em média, 20% dos itens estão em condições de aplicação imediata.



**QUESTÃO Nº 36:**

“Conforme Anexo VIII-B do Edital, parte II, encontra-se a Relação de Componentes do Trem da Série 5.000.

Existem truques motores e reboques trincados. Existe alguma instrução técnica CPTM que permita a recuperação destes truques?

Caso positivo, pedimos fornecerem o documento técnico.”

**RESPOSTA Nº 36:**

Não.

A concessionária deverá submeter o procedimento de recuperação dos truques à aprovação da CPTM.

**QUESTÃO Nº 37:**

“No Anexo IV, Item 10.1 Armação (Aranha), consta que a Contratada deverá substituir todas as chapas que constituem a estrutura do chassi (aranha) dos truques, o que basicamente constitui a fabricação e fornecimento de uma nova armação.

Assim sendo, entendemos que a reparação da Armação (aranha) deverá consistir somente na substituição de todas as chapas laterais por novas.

É correto o nosso entendimento? Caso contrário, pedimos esclarecer.”

**RESPOSTA Nº 37:**

Não.

A Contratada deverá substituir todas as chapas que constituem a estrutura do chassi (aranha) dos truques.

**QUESTÃO Nº 38:**

“No Edital, item 2.10, que trata do evento Vandalismo, entendemos que descarrilamentos ou acidentes ocorridos por motivos operacionais, de não responsabilidade da contratada, deverão ser de responsabilidade da CPTM.

Está correto o nosso entendimento?”

**RESPOSTA Nº 38:**

Entendimento correto.

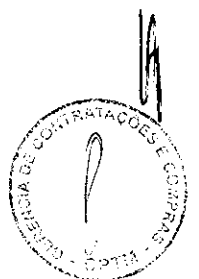
**QUESTÃO Nº 39:**

“No Edital, item 2.10, que trata do evento Vandalismo, entendemos que a responsabilidade de todas as operações de socorro serão da CPTM.

Está correto o nosso entendimento? Caso contrário pedimos esclarecer.”

**RESPOSTA Nº 39:**

Entendimento correto.



**QUESTÃO Nº 40:**

“No Anexo II – Plano de Manutenção - Para o item A.3.6 - Piso do Salão de Passageiros, está indicado que nas inspeções não deve haver recalque no contra-piso e rasgamento no revestimento.

Como a verificação da variação de altura com o recalque do piso do salão de passageiros, tal qual informada no plano de manutenção, tem um conceito subjetivo, pedimos que a CPTM esclarecesse melhor os critérios de condenação que implicarão na reforma do piso inspecionado.

A CPTM possui um procedimento de reparo para o piso do Salão de passageiros? Caso positivo, pedimos divulgá-lo.”

**RESPOSTA Nº 40:**

A CPTM adota o procedimento descrito no documento CPTM AD2399-5 para reparação total ou parcial do piso.

Os critérios para definição da reparação total ou parcial são os seguintes:

Qualquer região com superfície maior que 0,1 m<sup>2</sup> e afundamento (pontual) igual ou superior a 1 cm (independente de ter o revestimento do piso rasgado) ou com dimensões iguais ou superiores a 0,4 m x 0,15 m e com afundamento (pontual) igual ou superior a 1,5 cm (independente de ter o revestimento do piso rasgado), deverão ser reparadas de acordo com o procedimento descrito no documento citado.

A reparação total do piso deve ser feita quando a fração do piso original (sem reparação) for menor que 70% ou quando a superfície afetada pelo afundamento for superior a 25% da superfície total do salão. Segue anexo o documento CPTM AD2399-5.

**QUESTÃO Nº 41:**

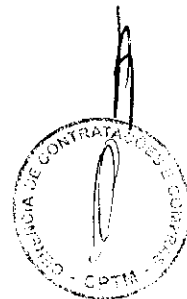
“No Anexo I do Edital, item 3 – Características dos Principais Subconjuntos, para o subitem Caixa pedimos que a CPTM confirme se o aço inoxidável utilizado na fabricação da caixa dos carros tem classificação austenítica, e caso contrário, pedimos que informe a classificação do material utilizado na fabricação dos Trens operacionais da frota da Série 5.000.”

**RESPOSTA Nº 41:**

Confirmado.



LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

8230  
P

## Anexo XXI

### Coeficiente de mensuração de desempenho

Ⓟ



P

**Finalidade**

O Coeficiente de Mensuração de Desempenho é o mecanismo de verificação dos aspectos qualitativos de desempenho operacional da concessionária e será aplicado após a apuração dos Indicadores de Confiabilidade, Disponibilidade e Manutenibilidade medidos nos serviços prestados, nos termos do Anexo III.

**Quadros de coeficientes**
**2.1. Coeficiente de mensuração da Confiabilidade - Cf**

| CONFIABILIDADE  |                  | VALORES DE MKBF                 | Cf (%) |
|---|------------------|---------------------------------|--------|
| <i>MKBF<sub>A</sub> (km)</i><br><i>(do mês 03 ao mês28)</i> | FALHA<br>NÍVEL A | $MKBF_A \geq 100.000$           | 0      |
|   |                  | $100.000 > MKBF_A \geq 72.000$  | 3,0    |
|   |                  | $72.000 > MKBF_A \geq 48.000$   | 6,0    |
|   |                  | $MKBF_A < 48.000$               | 10,0   |
| <i>MKBF<sub>A</sub> (km)</i><br><i>(a partir do mês 28)</i> | FALHA<br>NÍVEL A | $MKBF_A \geq 150.000$           | 0      |
|   |                  | $150.000 > MKBF_A \geq 110.000$ | 3,0    |
|   |                  | $110.000 > MKBF_A \geq 73.000$  | 6,0    |
|   |                  | $MKBF_A < 73.000$               | 10,0   |

| CONFIABILIDADE   |                                 | VALORES DE MKBF             | Cf (%) |
|--|---------------------------------|-----------------------------|--------|
| <b>MKBF<sub>B</sub> (km)</b><br><i>(do mês 03 ao mês 06)</i> | <b>FALHA</b><br><b>NÍVEL B</b>  | $MKBF_B \geq 2.500$         | 0      |
|  |                                 | $2.500 > MKBF_B \geq 2.000$ | 3,0    |
|  |                                 | $2.000 > MKBF_B \geq 1.500$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_B < 1.500$            | 10,0   |
| <b>MKBF<sub>B</sub> (km)</b><br><i>(do mês 06 ao mês 24)</i> | <b>FALHA</b><br><b>NÍVEL B</b>  | $MKBF_B \geq 3.000$         | 0      |
|  |                                 | $3.000 > MKBF_B \geq 2.400$ | 3,0    |
|  |                                 | $2.400 > MKBF_B \geq 1.800$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_B < 1.800$            | 10,0   |
| <b>MKBF<sub>B</sub> (km)</b><br><i>(do mês 24 ao mês 30)</i> | <b>FALHA</b><br><b>NÍVEL B</b>  | $MKBF_B \geq 3.800$         | 0      |
|  |                                 | $3.800 > MKBF_B \geq 3.000$ | 3,0    |
|  |                                 | $3.000 > MKBF_B \geq 2.300$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_B < 2.300$            | 10,0   |
| <b>MKBF<sub>B</sub> (km)</b><br><i>(a partir do mês 30)</i>  | <b>FALHA</b><br><b>NÍVEL B</b>  | $MKBF_B \geq 4.500$         | 0      |
|  |                                 | $4.500 > MKBF_B \geq 3.500$ | 3,0    |
|  |                                 | $3.500 > MKBF_B \geq 2.600$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_B < 2.600$            | 10,0   |
| CONFIABILIDADE   |                                 | VALORES DE MKBF             | Cf (%) |
| <b>MKBF<sub>C</sub> (km)</b><br><i>(do mês 02 ao mês 28)</i> | <b>FALHAS</b><br><b>NÍVEL C</b> | $MKBF_C \geq 1.500$         | 0      |
|  |                                 | $1.500 > MKBF_C \geq 1.250$ | 3,0    |
|  |                                 | $1.250 > MKBF_C \geq 1.000$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_C < 1.000$            | 10,0   |
| <b>MKBF<sub>C</sub> (km)</b><br><i>(a partir do mês 28)</i>  | <b>FALHAS</b><br><b>NÍVEL C</b> | $MKBF_C \geq 2.300$         | 0      |
|  |                                 | $2.300 > MKBF_C \geq 1.900$ | 3,0    |
|  |                                 | $1.900 > MKBF_C \geq 1.500$ | 6,0    |
|  |                                 | $MKBF_C < 1.500$            | 10,0   |

## 2.2. Coeficiente de mensuração da Disponibilidade - Di

|                         |                       |                  |
|-------------------------|-----------------------|------------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 233/09 | Data: ___/___/09 |
|-------------------------|-----------------------|------------------|

| DISPONIBILIDADE   | VALORES DE DISPONIBILIDADE | Di (%) |
|---|----------------------------|--------|
| <i>Horário de Pico Operacional</i><br><i>(a partir do mês 01)</i> | $D_{PICO} \geq 93$         | 0      |
|   | $93 > D_{PICO} \geq 86$    | 3,0    |
|   | $86 > D_{PICO} \geq 80$    | 6,0    |
|   | $D_{PICO} < 80$            | 10,0   |
| <i>Horário de Vale Operacional</i><br><i>(a partir do mês 01)</i> | $D_{VALE} \geq 85$         | 0      |
|   | $85 > D_{VALE} \geq 80$    | 3,0    |
|   | $80 > D_{VALE} \geq 74$    | 6,0    |
|   | $D_{VALE} < 74$            | 10,0   |

### 2.3. Coeficiente de mensuração da Manutenabilidade - Ma

| MANUTENABILIDADE                                | VALORES DE MTRF         | Ma (%) |
|---|-------------------------|--------|
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(do mês 02 ao mês 06)</i> | $MTRF \geq 3h00$        | 0      |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h15$ | 3,0    |
|   | $4h00 > MTRF \geq 3h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF > 4h00$           | 10,0   |
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(a partir do mês 06)</i>  | $MTRF \geq 2h00$        | 0      |
|   | $2h00 > MTRF \geq 1h20$ | 3,0    |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF > 3h00$           | 10,0   |

### Coeficiente de Mensuração de Desempenho – Cmd

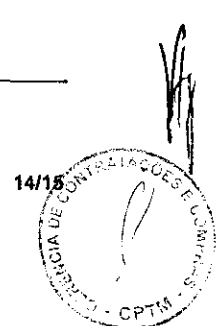
$$Cmd = Cf + Di + Ma$$

Onde:

$$Cf = Cf_{MKBFA} + Cf_{MKBFB} + Cf_{MKBFC}$$

$$Di = Di_{Dpico} + Di_{Dvale}$$

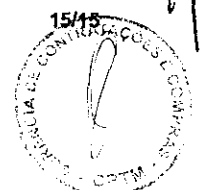
$$Ma = Ma_{MTRF}$$

|                         |                       |                  |
|-------------------------|-----------------------|------------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 233/09 | Data: ___/___/09 |
|-------------------------|-----------------------|------------------|

Obs.:

- 1) Após apuração do coeficiente de mensuração de desempenho – Cmd serão considerados os seguintes aspectos:
  - a) O resultado encontrado no Cmd incidirá sobre a Parcela A até o limite de 15% (quinze por cento), nos termos do item 18 (subitem 18.4) do edital;
  - b) O que exceder a esse limitador será tratado em cláusula específica do contrato que cuidará das penalidades (Anexo XXIII).





COMPANHIA PAULISTA DE  
TREN'S METROPOLITANOS

## ET – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

|                      |          |                         |                |                                   |                   |  |  |
|----------------------|----------|-------------------------|----------------|-----------------------------------|-------------------|--|--|
| Título:              |          |                         |                | PISO DOS CARROS DO TUE SÉRIE 5000 |                   |  |  |
| Identificação:       |          | Linha:                  | Km i:          | Km f:                             | <b>CPTM</b>       |  |  |
| <b>CPTM AD2399-5</b> |          | <b>X</b>                | <b>999+000</b> |                                   |                   |  |  |
| Classificação:       |          | Sistema:                |                | Area Emitente                     | Ordem de Serviço: |  |  |
| <b>X-999-R-01-12</b> |          | <b>MATERIAL RODANTE</b> |                | <b>DESR</b>                       |                   |  |  |
| Arquivo:             |          | Subsistema:             |                | Resp. Técnico:                    | Resp. Técnico:    |  |  |
| <b>AD23995A.DOC</b>  |          | <b>CAIXA</b>            |                |                                   |                   |  |  |
| Folha:               | Revisão: | Conjunto:               |                | Aprovação:                        | Aprovação:        |  |  |
| <b>1/6</b>           | <b>A</b> | <b>PISO</b>             |                | <b>/ / .</b>                      | <b>/ / .</b>      |  |  |

**Documentos de Referência:**

1. Especificação Técnica CPTM AA1148-9 – Piso dos Carros do TUE Série 5500.
2. Especificação Técnica CPTM AD2317-0 – Piso dos Carros dos TUEs Série 1400 e Série 1600.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

**Documentos Resultantes:**

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

**Observações:**

1. Elaboração : Eng. Marcus Vinicius R. Coutinho  
Tec. Jeremias Osório
2. Revisão
3. Responsável Técnico : Tec. Luiz Carlos Medeiros de Souza
4. Aprovação : Eng. Eduardo Jordão Massá
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

|      |               |           |      |      |               |           |      |
|------|---------------|-----------|------|------|---------------|-----------|------|
| E.   |               |           |      | J.   |               |           |      |
| D.   |               |           |      | I.   |               |           |      |
| C.   |               |           |      | H.   |               |           |      |
| B.   |               |           |      | G.   |               |           |      |
| A.   |               |           |      | F.   |               |           |      |
| Ver. | Resp. Técnico | Aprovação | Data | Rev. | Resp. Técnico | Aprovação | Data |





COMPANHIA PAULISTA DE  
TRENS METROPOLITANOS

## ET – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

|  |                    |                         |                      |
|--|--------------------|-------------------------|----------------------|
| Identificação:<br><b>CPTM AD2399-5</b> | Resp. Técnico      | Área Emitente:<br>DESR  | Revisão:<br><b>A</b> |
| Classificação:<br><b>X-999-R-01-12</b> | Aprovação<br>/ / . | Aprovação CPTM<br>/ / . | Folha<br><b>2/6</b>  |

### 1. FINALIDADE

Definir e especificar os materiais e processo para reparação total ou parcial do piso dos carros do TUE série 5000.

### 2. DEFINIÇÕES

#### 2.1. Revestimento

Material utilizado como recobrimento do contrapiso para dar acabamento superficial, proteção mecânica, adequando o piso ao fim a que se destina.

#### 2.2. Contrapiso

Plataforma apoiada sobre o estrado do carro com a finalidade de dar continuidade estrutural ao piso e permitir o trânsito e transporte de pessoas no interior do carro.

Deve possuir resistência mecânica necessária para suportar a carga projetada, sem deformações.

#### 2.3. Estrado

Estrutura em forma de grade metálica que, fixada ao chassi do carro, visa sustentar e garantir a rigidez do conjunto piso.

### 3. ESPECIFICAÇÕES

#### 3.1. Materiais Aplicados

##### 3.1.1. Compensado Naval

Placa (painel) em compensado de cedro multilaminado, com formação mínima de 09 lâminas e espessura total de 15 mm, tratada por osmopressurização (base CCA - cobre, cromo e arsênio) e retenção mínima de 6,5 kg/m<sup>3</sup>.

Material empregado como calço de compensação e apoio do contrapiso e como contrapiso.

Consumo estimado de 21 placas por carro, nas dimensões de 15 X 2200 X 1600 mm.

##### 3.1.2. Fibra de Madeira Prensada (Duratex)

Placa de fibra de madeira prensada e temperada, espessura de 3,0 mm.

Material empregado como calço de compensação e apoio do contrapiso.

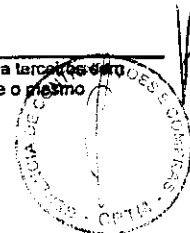
Consumo estimado por carro de 1/3 (terça parte) de uma placa de dimensões 3 X 3200 X 1220 mm.

##### 3.1.3. Lençol de Borracha – Perfil Canelado (Passadeira Ripada)

Passadeira Ripada em elastômero ABNT EB-362 2AA 705 A13 B33 C12 Z1Z2, cor preto, espessura 3,0 mm; ver Fig. 1 – Passadeira Ripada - Detalhes Dimensionais.

Material aplicado sobre o contrapiso e empregado como revestimento anti-derrapante nos locais de tráfego de pessoas.

Consumo estimado de 32 m por carro, sendo o material fornecido em rolos, nas dimensões 3 X 1400 X 20000 mm e 3 X 1000 X 20000 mm.





COMPANHIA PAULISTA DE  
TRENS METROPOLITANOS

## ET – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

|  |                    |                         |                     |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|
| Identificação:<br><b>CPTM AD2399-5</b> | Resp. Técnico      | Área Emissora:<br>ADM   | Revisão:<br>Ø       |
| Classificação:<br><b>X-999-R-01-12</b> | Aprovação<br>/ / . | Aprovação CPTM<br>/ / . | Folha<br><b>3/6</b> |

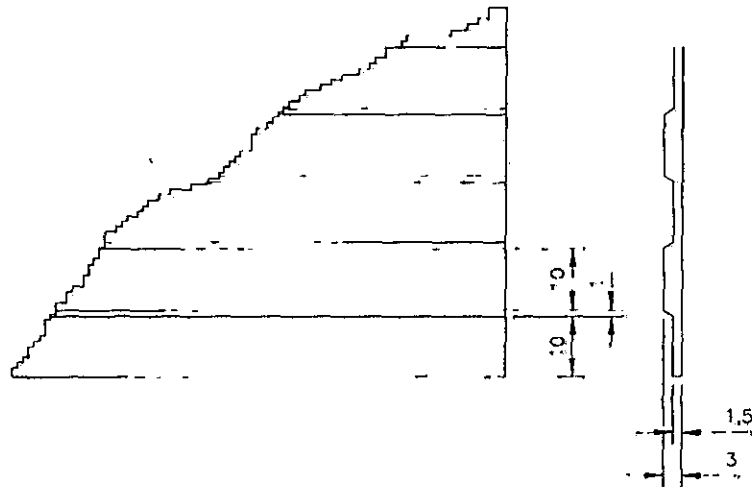


Fig. 1 Passadeira Ripada - Detalhes Dimensionais

### 3.1.4. Lençol de Borracha – Perfil Contínuo (Liso)

Lençol Liso em elastômero ABNT EB-362 2AA 705 A13 B33 C12 Z1Z2, cor preto, espessura 1,5 mm.

Material aplicado sobre o contrapiso e empregado como revestimento nos locais sem circulação de pessoas.

Consumo estimado de 30 m por carro, sendo o material fornecido em rolos, nas dimensões 1,5 X 1000 X 20000 mm.

### 3.1.5. Lã de Vidro

Painel semi-rígido de lã de vidro aglomerada com resinas sintéticas, densidade de 30 kg/m<sup>3</sup> e espessura de 75 mm.

Material utilizado como isolante termo-acústico e aplicado nos espaços vazios do estrado, sob o contrapiso.

Consumo estimado 56 m<sup>2</sup> por carro, fornecido em painéis nas dimensões de 1200 x 600 mm.

### 3.1.6. Massa Plástica

Massa plástica a base de resinas de poliésteres com acelerador de cura (catalisador).

Consumo estimado de 18kg por carro.

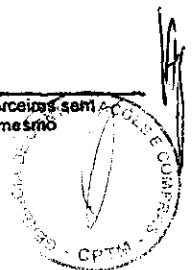
### 3.1.7. Cola

Adesivo químico de contato, base Policloropreno.

Características: uso geral; alta força de adesão; resistência ao escoamento; resistência ao calor.

Produto usado para unir metal/madeira, madeira/madeira e borracha/madeira.

Consumo estimado de 55 kg por carro.





|  |                    |                         |               |
|--|--------------------|-------------------------|---------------|
| Identificação:<br><b>CPTM AD2399-5</b> | Resp. Técnico      | Área Emitente:<br>ADM   | Revisão:<br>Ø |
| Classificação:<br><b>X-999-R-01-12</b> | Aprovação<br>/ / . | Aprovação CPTM<br>/ / . | Folha<br>4/6  |

### 3.1.8. Parafuso Autoatarraxante de Aço Inox

Parafuso autoatarraxante cabeça escareada chata com fenda – Tipo AB – Ø nominal 3,5 x 38 mm de comprimento.

Material aplicado na fixação do contrapiso nas longarinas do trem.

Consumo estimado de 400 unidades por carro.

### 3.1.9. Emborrachante tipo Underseal

Revestimento de base asfáltica com carga de minerais, solventes e hidrocarbonetos.

Material utilizado para revestir a superfície inferior e faces laterais do contra piso.

Consumo de 4 galões por carro

## 3.2. Processo de Execução

3.2.1. Identificar o local e quantificar a área a ser reparada.

3.2.2. Remover os equipamentos e componentes que interferem no processo de reparação, tais como bancos, suportes dos bancos, colunas dos pega-mãos (balaústres), revestimento interno das paredes, arremates para acabamento e soleiras das portas.

3.2.3. Remover o atual revestimento do piso.

3.2.4. Identificar e substituir o contrapiso danificado.

a.) Para a montagem do novo contrapiso, recortar as placas de compensado de forma que as bordas fiquem apoiadas sobre as travessas e chapas metálicas que formam o estrado de apoio/fixação do piso.

As cabeceiras das placas devem ser fixadas nas travessas de abas duplas, conforme Fig. 2 – Detalhes de Montagem do Contrapiso.

b.) Não apoiar diretamente as placas de compensado do contrapiso sobre as travessas. Apoiá-las sobre os calços de compensação (Fig. 2).

c.) Recuperar a isolamento termo-acústica, substituindo a lã de vidro caso esta se encontre molhada e/ou mofada ou acrescentado lã de vidro caso a mesma se encontre compactada. A espessura de isolamento é de 70 mm.

d.) Colar os calços nos perfis metálicos (Fig. 2). A cola deve ser aplicada sobre o perfil metálico e sob os calços de compensação.

e.) Posicionar as placas de compensado sobre os calços de forma a dar continuidade estrutural ao piso, não deixar emendas iguais da Fig. 2 nas regiões das portas laterais de acesso dos passageiros.

f.) Traçar na superfície do superior do contrapiso identificando a posição das longarinas transversais do carro, para facilitar a furação do contrapiso.

g.) Revestir com impermeabilizante a superfície inferior e as faces laterais do contra piso.

h.) Colar as placas de compensado sobre os calços de forma a dar continuidade estrutural ao piso (contrapiso).



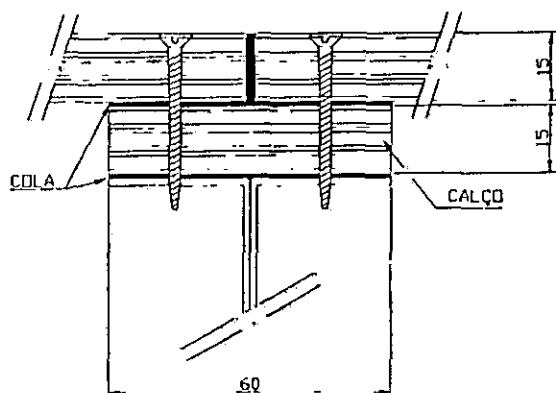


COMPANHIA PAULISTA DE  
TRENS METROPOLITANOS

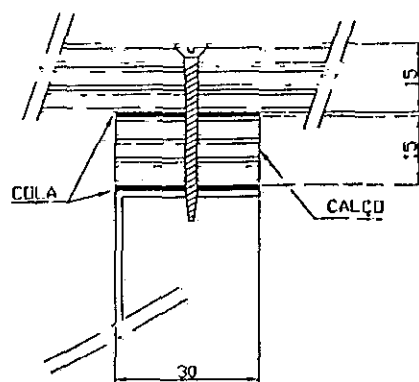
## ET – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

|  |                    |                         |               |
|--|--------------------|-------------------------|---------------|
| Identificação:<br><b>CPTM AD2399-5</b> | Resp. Técnico      | Área Emitente:<br>ADM   | Revisão:<br>Ø |
| Classificação:<br><b>X-999-R-01-12</b> | Aprovação<br>/ / . | Aprovação CPTM<br>/ / . | Folha<br>5/6  |

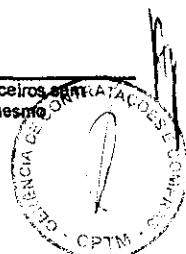
- i.) Furar broca de Ø 3,2mm o contrapiso, calço e longarinas transversal conforme Figura 2 e com distância de aproximadamente 50 cm entre os furos, escarear os furos para embutir a cabeça dos parafusos.
- j.) Parafusar até que estes fiquem bem firmes (Fig.2).
- k.) As frestas entre placas de compensado e as frestas entre as placas de compensado e as partes metálicas do carro (perfis estruturais) devem ser preenchidas com massa plástica.
- l.) O contrapiso deve ficar nivelado.
- 3.2.5. Colar o novo revestimento.
- a.) A cola deve ser aplicada sobre a placa de compensado (contrapiso) e sob o lençol de borracha.
- b.) O lençol de borracha com perfil canelado deve ser aplicado na direção longitudinal do carro, formando o corredor central posicionado entre bancos, e formando o corredor entre portas.
- c.) A largura dos corredores é de 1000 mm.
- d.) Nos espaços reservados às cadeiras de rodas de deficientes físicos, utilizar o lençol com perfil canelado, obedecendo a direção já adotada.
- e.) Utilizar a manta de borracha inteira no centro do carro, deixando as emendas para as laterais e cabeceiras.
- f.) Nas cabinas de comando, utilizar o lençol com perfil canelado e aplicá-lo na direção perpendicular ao eixo do carro.
- 3.2.6. Recolocar os equipamentos e componentes retirados.



**Travessa Perpendicular ao Eixo do Carro  
Detalhes da Emenda entre Placas  
Perfil de Aba Dupla**



**Travessa Perpendicular ao Eixo do Carro  
Perfil de Aba Simples**



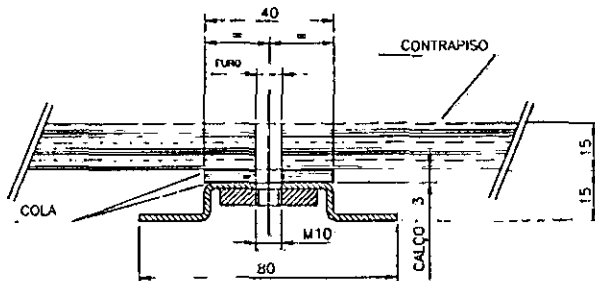


COMPANHIA PAULISTA DE  
TRENS METROPOLITANOS

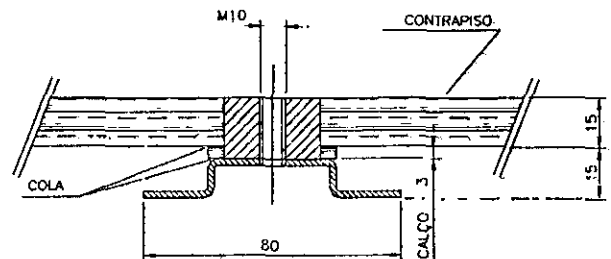
## ET – ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA

6220  
f

|  |                    |                         |                     |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|
| Identificação:<br><b>CPTM AD2399-5</b> | Resp. Técnico      | Área Emitente:<br>ADM   | Revisão:<br>Ø       |
| Classificação:<br><b>X-999-R-01-12</b> | Aprovação<br>/ / . | Aprovação CPTM<br>/ / . | Folha<br><b>6/6</b> |



**Perfil Omega para Fixação das  
Colunas dos Balaústres no Piso (TUEs Fase 1),  
Bandeiras dos Bancos (TUEs Fase 1) e  
Suportes dos Bancos**

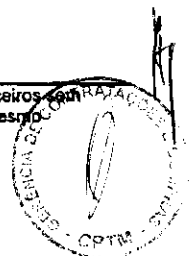


**Perfil Omega para Fixação das  
Colunas dos Balaústres no Piso (TUEs Fase 2)**

**Fig. 2 Detalhes de Montagem do Contrapiso**

### 3.3. Parâmetros de Avaliação

- 3.3.1. As placas de compensado devem estar firmemente fixadas na estrutura do carro.
- 3.3.2. O revestimento de borracha deve estar perfeitamente colado no contrapiso de compensado e sem bolhas.
- 3.3.3. As emendas, entre lençóis de borracha, devem ser feitas de forma a dar continuidade ao perfil da seção transversal do material aplicado.
- 3.3.4. Não serão aceitos desnivelamentos e ondulações perceptíveis e/ou que prejudiquem a circulação de pessoas.
- 3.3.5. Os equipamentos e componentes reinstalados devem estar firmes e nos seus devidos lugares.



PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação as correspondências anteriores, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 42:**

Solicitamos que nos esclareçam se, no eventual caso de término de todas as garantias previstas no edital para os pagamentos das parcelas A e B, a Concessionária teria recurso jurídico contra o Estado de São Paulo?

Caso o recurso contra o Estado de São Paulo existir, solicitamos que nos indiquem o fundamento jurídico do mesmo.

**RESPOSTA Nº 42:**

Em caso de inadimplemento, pela Contratante, de valores devidos da contraprestação e na hipótese de inexistência de cobertura pelas garantias previstas contratualmente, a Concessionária poderá intentar ação de cobrança contra a Contratante - CPTM.

**QUESTÃO Nº 43:**

"De acordo com o item 11.6.1.6 do edital, a declaração de que dispõe de recursos próprios ou que tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 359/09 | Data: | 17/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

as obrigações necessárias à consecução do objeto desta concessão, em se tratando de consórcios, deve ser apresentada em nome do consórcio. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 43:**

A declaração pode ser subscrita por todos os membros do Consórcio ou pela Líder, neste caso, ratificada pelos demais membros integrantes.

**QUESTÃO Nº 44**

"Em vários pontos do edital e seus anexos, se indica que o licitante deverá especificar sua proposta de cronograma de entrega de trens, tanto os reabilitados quanto os novos. Esta condição significa que pode ser apresentada uma oferta com um cronograma diferente do que aparece no anexo XX?"

**RESPOSTA Nº 44:**

O cronograma de entrega de trens ofertados pela licitante deverá atender, no mínimo, o que consta do Anexo XX, sem implicar alteração do fluxo financeiro da contraprestação, nos termos do subitem 9.4 do edital.

**QUESTÃO Nº 45:**

"Na hipótese de que a "Ordem de Início dos Serviços" fosse emitida, por exemplo, no dia 8 de Março de 2010, os serviços de manutenção e a reabilitação e construção de trens deveriam começar no dia 9 de Março de 2010, em consequência, o "Mês 1" (segundo os anexos XX, XXVII-R e XXVII-N) se encerraria no dia 08 de Abril de 2010, o mês 2 se encerraria no dia 08 de Maio de 2010 e assim sucessivamente, de forma que o último dia da concessão seria dia 8 de Março de 2030. Está correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 45:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 46:**

"Entendemos que todos os documentos oficiais deverão ser consularizados no caso de que tenham sua origem em um país estrangeiro. Por outro lado, entendemos que ainda assim se deve anexar os poderes cartoriais do representante legal, que é o responsável

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 359/09 | Data: 17/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

pelas assinaturas nas declarações solicitadas no edital. Contudo, estas declarações não deverão sofrer o "reconhecimento de firma" em um cartório, para que se dê fé na referida assinatura correspondente do representante legal. Está correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 46:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 47:**

"No Edital, item 2.10, que trata do evento Vandalismo e no Anexo XXV – Histórico de Serviços Especiais e Eventuais / Trens da Linha 08 – Diamante da CPTM apontam-se os componentes, suas quantidades e custos, segundo as ocorrências de Vandalismo no ano de 2008, que conforme indicado no item 2.10 estas informações deverão ser considerados pela Proponente nos custos de manutenção corretiva.

Entendemos que para quaisquer outros itens não contemplados na listagem do citado anexo XXV, que sejam objeto de vandalismo ou acidente cuja responsabilidade não seja caracterizada como da Contratada, a responsabilidade e/ou custos de reparação e/ou fornecimento será da CPTM.

Está correto o nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 47:**

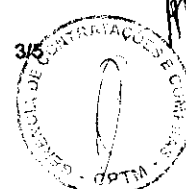
Os itens assemelhados àqueles constantes do Anexo XXV são de responsabilidade da Concessionária, nos termos da resposta dada à questão 13 (treze).

**QUESTÃO Nº 48:**

"No Anexo VIII – Parte I, item 2.4 – Resíduo Gerado, consta que a Contratada deverá identificar, segregar, classificar, armazenar, transportar e dar destinação final a todos os resíduos gerados após as atividades desenvolvidas para o cumprimento do objeto do contrato.

Na página 10 do Edital, item A – Fase I, subitem 2, consta que a Proponente pode optar por fornecer 12 Trens novos, na mesma quantidade (12 trens de 08 carros) e prazo de entrega daqueles previstos para a modernização da frota.

Considerando-se estas informações, e na situação de que a Contratada opte por fabricar 12 trens de 08 carros novos, entendemos que a Contratada será a responsável pela gestão e descarte de todos os truques e demais componentes agregados ao sistema não aproveitados no processo de fabricação. Está correto o nosso entendimento? Caso contrário pedimos esclarecer."



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 359/09 | Data: 17/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 48:**

Não. No caso de fornecimento de 12 trens novos no lugar da reforma de trens da Série 5000, os 96 carros e seus componentes (84 carros da frota inoperante e 12 carros da frota atualmente em operação) não são considerados resíduos.

**QUESTÃO Nº 49:**

"No Anexo VIII – Parte I, item 2.4 – Resíduo Gerado, consta que a Contratada deverá identificar, segregar, classificar, armazenar, transportar e dar destinação final a todos os resíduos gerados após as atividades desenvolvidas para o cumprimento do objeto do contrato.

Na página 10 do Edital, item A – Fase I, subitem 2, consta que a Proponente pode optar por fornecer 12 Trens novos, na mesma quantidade (12 trens de 08 carros) e prazo de entrega daqueles previstos para a modernização da frota.

Considerando-se estas informações, e na situação de que a Contratada opte por fabricar 12 trens de 08 carros novos, entendemos que a Contratada será a responsável pela gestão e descarte de todos os 12 trens de 08 carros não aproveitados no processo de fabricação.

Está correto o nosso entendimento? Caso contrário pedimos esclarecer."

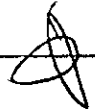
**RESPOSTA Nº 49:**

Não. Vide resposta da questão 48.

**QUESTÃO Nº 50:**

"O Item 11.3.1.3 do Edital estabelece que Em se tratando de consórcio o valor mínimo a que se refere o subitem 11.3.1.2 será de R\$179.400.000,00 (cento e setenta e nove milhões e quatrocentos mil reais), devendo ser comprovados pela soma dos patrimônios líquidos das empresas que o compõem na proporção de suas respectivas participações.

Considerando as decisões proferidas pelo TCU (Decisão n. 587/2001) e STJ (Recurso Especial n. 710534/2006), que resumem o posicionamento doutrinário hoje consolidado de que, em face da solidariedade, a qualificação técnica e a qualificação econômico-financeira poderão ser comprovadas pelo somatório da qualificação das integrantes do consórcio, entendemos que a retirada da exigência de comprovação de patrimônio líquido na proporcionalidade da participação dos membros do consórcio incentiva a participação de empresas interessadas no projeto através de estruturas mais adequadas à prestação do serviço, objeto desta licitação.



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 359/09 | Data: 17/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

Solicitamos verificar a possibilidade de retirar a exigência de comprovação de patrimônio líquido na proporcionalidade da participação dos membros do consórcio, mencionada no item 11.3.1.3."

**RESPOSTA Nº 50:**

O item 11.3.1.3 do edital será mantido.

Quanto as alterações do edital, mencionadas na publicação veiculada no D.O.E., edição do dia 15/08/09, serão disponibilizadas no dia 18/08/09, nos termos mencionadas na publicação abaixo transcrita:

D.O.E, edição do dia 15/08/09

**AVISO DE ALTERAÇÃO DE EDITAL**  
**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011 - OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 – DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM comunica que alterou condições do edital, nos termos do documento intitulado "ALTERAÇÃO DE EDITAL/RESPOSTA DE QUESTIONAMENTOS" que será enviado no dia 17/08/09 a quem o retirou e disponibilizado para consulta em seu site. O edital estará disponível até o dia 21/08/2009, no horário das 08:30 às 11:30 e das 13:30 às 18:30 horas, à Rua Boa Vista nº 175, Bloco "A", 5º andar, Centro, São Paulo - SP, no Protocolo de Licitações para a consulta dos interessados e poderá ser adquirido na forma impressa, mediante o recolhimento do valor de R\$ 100,00 (cem reais) a favor da CPTM, na conta corrente nº 13.000.077-9, Agência 0921-1 (PAB-Estatais), Banco Nossa Caixa S.A. O edital, poderá, também, ser obtido gratuitamente, mediante a apresentação de CD-R ("recordable") para cópia do arquivo ou, ainda, no site [www.cptm.sp.gov.br](http://www.cptm.sp.gov.br). A VISITA TÉCNICA OBRIGATORIA poderá ser realizada até o dia 25/08/2009, devendo ser agendada, nos termos do edital. O recebimento e abertura dos envelopes ocorrerão na Cidade de São Paulo no endereço constante do edital no dia 25/09/2009. Outras informações poderão ser obtidas pelo fax (0 11) 3293-4687.

Atenciosamente,

  
**LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ**  
Gerente de Contratações e Compras

Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 374/09

Data: 19/08/09

**ALTERAÇÃO DE EDITAL - RESPOSTA A QUESTIONAMENTOS****PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

**I - ALTERAÇÕES NO EDITAL**

**1 – Alteração do inciso i) do subitem 13.2.4 do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

*“i) comprovação de integralização do capital subscrito da SPE de no mínimo R\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de reais), em moeda corrente nacional, antes da assinatura do contrato de concessão; ou”*

**2 – Alteração do subitem 17.5.1 do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

*“17.5.1 Integralização de R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), em moeda corrente nacional, antes da assinatura do contrato;”*

**3 – Alteração do inciso II do subitem 17.9 do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

*“II. submeta à prévia autorização da CONTRATANTE qualquer alteração no capital social que implique sua redução;”*

**4 – Inclusão do subitem 16.3.3 na Cláusula Décima Sexta da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

*“16.3.3 A Concessionária não poderá, durante o prazo da Concessão, reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo acima especificado, sem prévia e expressa autorização da Contratante.”*

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 374/09 | Data: | 19/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

**5 – Alteração do subitem 16.6 da Cláusula Décima Sexta da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

*“16.6 O patrimônio líquido da Concessionária deverá corresponder, em 31 de dezembro de cada ano, a partir do terceiro ano da data de assinatura do contrato até o final da concessão, ao maior valor dentre as seguintes alíneas, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis ou decretação da caducidade:*

- a) a no mínimo 10% (dez por cento) do ativo permanente líquido (ativo permanente deduzida a amortização/depreciação acumulada da Concessionária);*
- b) ao valor mínimo de R\$ 30 milhões, devendo este valor ser atualizado nas mesmas condições da Cláusula de Reajuste da minuta de Contrato da Concessão Administrativa, considerando como data base a da apresentação da proposta”.*

**6 – Alteração do Anexo XIV do edital, ora juntado a este fax e, em decorrência, adequação do subitem 11.6.1.6, que passa a vigor com a seguinte redação:**

*“11.6.1.6 Declaração de que dispõe de recursos próprios ou que tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações necessárias à consecução do objeto desta Concessão, conforme Anexo XIV – Modelo de Declaração de Capacidade Econômico-Financeira.”*

**7- Inclusão no edital do Anexo XXXIII, denominado Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES, contendo as condições indicativas para eventual apoio financeiro.**

Anexo XXXIII– Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES;

## **II - RESPOSTAS A QUESTIONAMENTOS**

Dando seqüência ao esclarecimento às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 359/09, esclarece o quanto segue:

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 374/09 | Data: 19/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 51:**

“Entendemos que o objetivo que se deseja alcançar nos pontos 9.5 e 9.5.1 da minuta de contrato da concessão, é que a CPTM pague somente a parcela B correspondente aos “trens x mês” que foram realmente entregues, a partir do real mês de entrega de cada trem e além disso, que só serão realizados pagamentos nos meses em que coincida o número acumulado de trens realmente entregues, com o número acumulado de trens previstos contratualmente, em que momento se pagarão as quantidades por “trens x mês” que não foram pagos anteriormente ? É correto este entendimento?”

**RESPOSTA Nº 51:**

Não. As Parcelas B relativas às quantidades trens x mês em atraso (não pagas) serão medidas quando da regularização do recebimento, pela CPTM, do trem em atraso e pagas nos termos da cláusula oitava (item 8.11 e respectivos subitens) da minuta de contrato de concessão.

**QUESTÃO Nº 52:**

“Solicitamos que seja esclarecido de forma prática, como se procederá para não levar em consideração a correção monetária na aplicação do previsto no ponto 9.5 da minuta de contrato de concessão.”

**RESPOSTA Nº 52:**

Se durante a vigência do atraso houver reajuste do valor da parcela B, as parcelas acumuladas em razão do atraso incorrido serão pagas, quando da regularização do recebimento, no seu valor nominal vigente à época (data prevista no cronograma). Para melhor entendimento do procedimento, a fórmula do subitem 9.5.1 será ajustada e enviada oportunamente.

**QUESTÃO Nº 53:** “Na hipótese de a data de apresentação das propostas fosse em 08 de Setembro de 2009, a primeira correção monetária das importâncias das parcelas A e B à serem pagas pela CPTM, deveriam ser feitas utilizando-se os índices IPC-FIPE de 30 de Setembro de 2009 a 30 de Setembro de 2010 e assim sucessivamente, utilizando os índices de 30 de Setembro dos anos consecutivos. É correto nosso entendimento?”

**RESPOSTA Nº 53:**

Sim.

**QUESTÃO Nº 54:**

"Nas mesmas suposições das perguntas anteriores, é correto dizer:

- (I) data da apresentação das propostas: 8 de Setembro de 2009 e
- (II) data da emissão da "Ordem de Início dos Serviços": 8 de Março de 2010  
cujas conseqüências seriam:
  - (a) "Mês 6" (segundo os anexos XX, XXVII-R e XXVII-N) – o que começa em 09 de Agosto de 2010 e termina em 8 de Setembro de 2010 e
  - (b) data da primeira correção monetária: 30 de Setembro de 2010,

Entendemos que em tais suposições, as parcelas A e B a serem pagas pela CPTM em relação com o referido "Mês 6", seriam as primeiras que teriam direito a correção monetária, sendo que estas referidas parcelas seriam pagas em sua data normal sem a correção monetária e o valor da correção seria pago com um certo atraso no momento em que fosse conhecido o índice IPC-FIPE, correspondente a 30 de Setembro de 2010.

É correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 54:**

Não. Nos prazos hipotéticos apresentados o primeiro reajuste, nos termos do contrato, somente incidirá sobre a medição do "mês 7".

**QUESTÃO Nº 55:**

"Na hipótese de:

- I. uma das sociedades componentes do consórcio licitante for uma sociedade estrangeira, e
- II. de acordo com o balanço correspondente ao último dia do primeiro semestre do exercício de 2009, devidamente auditado por uma empresa de auditoria independente de reconhecido prestígio internacional, e aprovado pela Assembléia de Acionistas, a situação financeira da sociedade estrangeira cumpriu com os requisitos previstos nos itens 11.3.1.1.1 e 11.3.1.3 do edital, e
- III. este balanço fechado na metade do exercício fiscal não fosse susceptível de publicação devido a legislação mercantil do país de origem da sociedade estrangeira permitir unicamente publicar no Boletim Oficial de Registro Mercantil do dito país (equivalente ao Diário Oficial no Brasil), balanços aprovados na data de encerramento de cada exercício fiscal e este exercício fiscal da sociedade estrangeira finalizasse em 31 de dezembro de cada ano,

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 374/09 | Data: 19/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

entendemos que seria aceitável na licitação que esta sociedade estrangeira apresentasse os documentos a seguir:

- a) balanço fechado em 31 de dezembro de 2008 (data de encerramento do exercício fiscal), publicado no Boletim Oficial de Registro Mercantil de seu país de origem, e
- b) balanço fechado em 30 de junho de 2009, devidamente auditado por uma empresa de auditores independentes de reconhecido prestígio internacional, e aprovado pela Assembléia de Acionistas, embora o tal balanço não estivesse publicado no Boletim Oficial de Registro Mercantil do país estrangeiro, por não ser possível a sua publicação por impedimento da legislação mercantil do país de domicílio da sociedade estrangeira, e
- c) Ata de Assembléia de Acionistas aprovando este balanço fechado em 30 de Junho de 2009, e

sendo aceitáveis os documentos a), b) e c) anteriores, entendemos que também seria aceitável na licitação que se utilizem os dados do balanço da sociedade estrangeira citado no item b) anterior, para verificar o cumprimento do exigido nos itens 11.3.1.1.1 e 11.3.1.3 do edital.

Estão corretos estes entendimentos?"

#### RESPOSTA Nº 55:

A menção a publicação em diário oficial refere-se a empresa brasileira. As empresas estrangeiras devem atender o disposto na legislação específica do País, observando o disposto no subitem 6.1.2 do edital.

#### QUESTÃO Nº 56:

"No Anexo XXIII – Minuta do contrato, item 6.6, consta que a Concessionária deverá fornecer o Plano de Manutenção Preventiva da frota modernizada em 60 dias, a contar da assinatura do Contrato.

Entendemos que o plano de manutenção somente poderá ser elaborado após a aprovação do projeto de modernização pela CPTM.

Está correto o nosso entendimento?"

#### RESPOSTA Nº 56:

O entendimento é correto. No entanto, deverá ser observado que a exigência do item 6.6 da Minuta de Contrato estabelece que, no prazo de até 60 dias, deverão ser apresentados para aprovação da CPTM, tanto o Plano de Modernização, que contempla

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 374/09 | Data: | 19/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

o "projeto de modernização" (trens reformado/novo) - alínea "a" do item 6.6 - quanto o Plano de Manutenção Preventiva e Corretiva da Frota Modernizada - alínea "e" do item 6.6.

**QUESTÃO Nº 57:**

Da análise da documentação financeira proporcionada pelo edital, se depreende que o valor da parcela "A", que remunera a manutenção, é maior que a "B", que remunera o investimento nos trens, o qual, em nossa respeitosa opinião, não se ajusta a realidade desse seguimento industrial.

Depois de haver modelado financeiramente o projeto, se chega a conclusão que, para poder fazer frente ao serviço da dívida financeira para a construção/reabilitação dos trens, são necessários maiores valores da parcela "B", portanto, solicitamos que seja possível transferir pagamentos mensais desde a parcela "A" a parcela "B", à critério do licitante, com a única condição de que não varie mensalmente a soma de ambas parcelas.

Os licitantes indicariam tais transferências nas respectivas ofertas financeiras, as quais seriam obrigatórias ao longo da vida da concessão.

**RESPOSTA Nº 57:**

As parcelas A e B referem-se à forma de desembolso da contraprestação devida ao longo do prazo da concessão. Tais parcelas não tratam de "remuneração" especificamente eventos do contrato de concessão, quer seja a manutenção preventiva e corretiva, quer seja a modernização, mas sim a sua soma (das parcelas A e B) visa remunerar a totalidade dos serviços disponibilizados. A forma de desembolso da contraprestação pecuniária é a constante do edital e mantém-se inalterada. Além disso, a estrutura financeira que vier a ser adotada será de exclusiva responsabilidade da Concessionária.

**QUESTÃO Nº 58:**

No item 18 do edital para a Concorrência Internacional nº 8764083011, é detalhado como deverá calcular a contraprestação pecuniária da Concessão Administrativa, representada pelos preços unitários máximos, fixados pelo item 18.5.2 do referido edital, sobre os quais o licitante aplicará um percentual de desconto. No tocante às diretrizes para a elaboração do plano de negócios e das planilhas integrantes do anexo XII do edital, entendemos que os preços unitários máximos incluem o ISS (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza) assim como o PIS (Programa de Integração Social) e a COFINS (Contribuição para Financiamento da Seguridade Social) e que incidirão sobre a receita da sociedade concessionária. Assim, entendemos que os preços unitários máximos indicados no edital correspondem a i) as quantidades máximas que CPTM

pagaria por todos os conceitos, incluída a contraprestação da sociedade concessionária e os impostos que ela deve incorporar na sua fatura e ii) valor da receita bruta máxima que a sociedade concessionária receberá em pagamento pelo serviço de modernização da frota da linha 8 diamante, incluído impostos.

Para calcular a receita líquida da sociedade concessionária, deveriam-se então praticar os seguintes cálculos:

1. Reduzir o valor do preço unitário máximo no percentual de desconto que se propõe;
2. Reduzir o preço unitário descontado no valor dos tributos indiretos sobre a receita bruta como o ISS, por volta de 5% correspondentes ao município de São Paulo, localidade na qual necessariamente haverá de constituir-se a sociedade concessionária e nas alíquotas de 1,65% para PIS e 7,6% para COFINS.

Está correto este entendimento?

**RESPOSTA Nº 58:**

Para os impostos PIS e COFINS deverá ser descontado o valor resultante da multiplicação de suas alíquotas pelo valor adicionado, conforme a legislação fiscal.

Atenciosamente,

LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras

**ANEXO XIV****MODELO DE DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA**

(Local e Data)

À  
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011 - CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 – DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em atendimento ao subitem 11.6.1.6 do Edital em referência, a [Licitante], por seus representantes abaixo assinados, declara, sob as penas da legislação aplicável, que [dispõe ou que tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes] para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) contratará todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) [dispõe ou tem capacidade de obter] os recursos no valor de R\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de reais) para aportar na SPE até a data de assinatura do contrato de concessão e de integralização do capital social até o 23º mês a contar da assinatura do contrato de concessão, nos termos dos subitens 13.2.4 e 13.2.4.1, 13.3 e 17.5, 17.5.1 e 17.5.2 do Edital em referência, em consonância com o Plano de Negócios apresentado.

\_\_\_\_\_ [Licitante]  
[representante legal]

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 374/09 | Data: | 19/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

**ADENDO AO EDITAL DA CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**ANEXO XXIII –**

**Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES**



|          |                     |
|----------|---------------------|
| CPTM DF  |                     |
| Nº PROT: | 40944               |
| DATA:    | 17.08.09            |
| VISTO:   | <i>[assinatura]</i> |

Carta SUP/AS nº 014/2009

Rio de Janeiro, 12 de agosto de 2009.

Ilmo. Sr.  
Sergio Luiz Gonçalves Pereira  
Diretor Administrativo e Financeiro  
Companhia Paulista de Trens Urbanos  
Rua Boa Vista, 175 – 2º andar – Bloco A  
01014-001 São Paulo - SP

Ref.: Concessão Administrativa para Manutenção e Modernização da Frota da Linha 8 – Diamante.

Prezado Senhor,

Encaminhamos em anexo as condições indicativas para eventual apoio financeiro do BNDES à Concessão Administrativa para Manutenção e Modernização da Frota da Linha 8 – Diamante, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, objeto do Edital de Concorrência Internacional nº 8764083011, de 26 de maio de 2009.

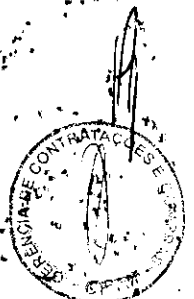
As condições para eventual apoio financeiro discriminadas têm caráter meramente indicativo. As condições definitivas dependerão das Políticas Operacionais em vigor à época do enquadramento, da análise e da apreciação pelo órgão decisório do BNDES, a quem compete a aprovação de apoios financeiros conforme estabelecido no Estatuto do BNDES.

Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

  
Ricardo Bente  
Superintendente  
Área de Inclusão Social

C/C  
Tomás Bruginski de Paula  
Diretor  
Companhia Paulista de Parcerias  
Secretaria de Fazenda do Estado de São Paulo  
Av. Rangel Pestana, 300 – 5º andar – sala 503  
01017-911 São Paulo - SP



**CONDIÇÕES INDICATIVAS PARA EVENTUAL APOIO FINANCEIRO DO BNDES**

As condições indicativas para eventual apoio financeiro do BNDES à Concessão Administrativa para Manutenção e Modernização da Frota da Linha 8 – Diamante, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, objeto do Edital de Concorrência Internacional nº 8764083011, de 26 de maio de 2009, nos termos das “Políticas Operacionais” vigentes, são, além daquelas constantes no sítio do BNDES, (www.bndes.gov.br), as seguintes:

O apoio financeiro poderá se dar por meio das seguintes modalidades: 1) BNDES FINEM; ou 2) Programa BNDES de Sustentação do Investimento – BNDES PSI, caso a operação seja contratada até 31.12.2009 e haja disponibilidade de dotação orçamentária no BNDES PSI.

**1) BNDES FINEM:**

**1.1) PRAZO TOTAL:** até 15 (quinze) anos, incluído o prazo de carência.

**1.2) ITENS FINANCIÁVEIS:** aquisição de trens novos ou reformados, previstos no referido Edital, desde que o fornecedor seja credenciado como fabricante/integrador no BNDES. Os trens reformados somente serão apoiados caso os trens novos sejam fabricados no Brasil.

**1.3) ÍNDICE DE NACIONALIZAÇÃO:** mínimo de 60% (sessenta por cento), em valor.

**1.4) PARTICIPAÇÃO:** até 80% (oitenta por cento) dos itens financiáveis, respeitado o limite máximo de exposição do BNDES de 75% (setenta e cinco por cento) do ativo total projetado do beneficiário, caso a operação seja estruturada sob a forma de *project finance*.

Poderá ser objeto de análise pelo BNDES o apoio financeiro, sob condições específicas, direto à empresa controladora da Sociedade de Propósito Específico a ser constituída, até o montante que exceder a participação limite.

**1.5) TAXA DE JUROS:**

**TAXA DE JUROS NO APOIO FINANCEIRO DIRETO DO BNDES = CUSTO FINANCEIRO + REMUNERAÇÃO DO BNDES + TAXA DE RISCO DE CRÉDITO.**

**TAXA DE JUROS NO APOIO FINANCEIRO INDIRETO DO BNDES = CUSTO FINANCEIRO + REMUNERAÇÃO DO BNDES + TAXA DE INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA + REMUNERAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA CREDENCIADA.**

**1.5.1) CUSTO FINANCEIRO:**

**1.5.1.1) Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP; ou**

Charles E. do O. S. Marot,  
Gerente



1.5.1.2) Taxa referenciada ao Índice de Preços ao Consumidor Amplo, - IPCA.

1.5.2) REMUNERAÇÃO DO BNDES: 0,9 % a.a. (nove décimos por cento ao ano).

1.5.3) TAXA DE RISCO DE CRÉDITO: entre 0,46% a.a. (quarenta e seis décimos por cento ao ano) e 3,57% a.a. (três inteiros e cinquenta e sete décimos por cento ao ano), conforme análise de risco do beneficiário ou análise de risco do beneficiário e da operação, caso esta seja estruturada sob a forma de *project finance*.

1.5.4) TAXA DE INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA: 0,5% a.a. (cinco décimos por cento ao ano).

1.5.5) REMUNERAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA CREDENCIADA: a ser negociada entre o Beneficiário e a Instituição Financeira Credenciada.

Além do custo financeiro, das remunerações e das taxas apresentadas, estão previstos nas "Políticas Operacionais" vigentes do BNDES:

1.6) COMISSÃO DE ESTUDO: 0,2% (dois décimos por cento) do valor da colaboração financeira solicitada, até o máximo de R\$ 715.274,00 (setecentos e quinze mil, duzentos e setenta e quatro reais), reajustados anualmente pelo IPCA na data-base de 01 de julho. Valores até R\$ 214.582,00 (duzentos e quatorze mil, quinhentos e oitenta e dois reais) deverão ser integralmente pagos na apresentação do projeto. Parcelas excedentes a R\$ 214.582,00 (duzentos e quatorze mil, quinhentos e oitenta e dois reais) serão descontadas da primeira liberação.

1.7) COMISSÃO DE ESTRUTURAÇÃO: 0,2% (dois décimos por cento) do valor da colaboração financeira contratada, até o máximo de R\$ 7.152.744,00 (sete milhões, cento e cinquenta e dois mil, setecentos e quarenta e quatro reais), reajustados anualmente pelo IPCA na data-base de 01 de julho. O valor assim apurado será descontado da primeira liberação, deduzido o valor pago a título de Comissão de Estudo.

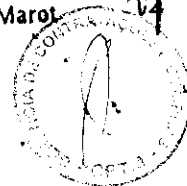
1.8) ENCARGO POR RESERVA DE CRÉDITO: 0,1% (um décimo por cento) por 30 (trinta) dias ou fração incidente sobre o valor do crédito ou saldo não utilizado.

#### 1.9) GARANTIAS:

1.9.1) APOIO DIRETO DO BNDES: o saldo devedor deverá ser garantido, alternativa ou cumulativamente, por: fiança bancária; garantias reais; garantias pessoais; outras garantias corporativas.

Cumprida a obrigação do Beneficiário de entrega dos trens, prevista no referido Edital, o BNDES poderá, a seu critério, substituir a garantia prestada por outras a serem avaliadas, desde que estas assegurem o pagamento das prestações de principal e acessórios vencíveis em cada período do apoio financeiro.

Charles E. de S. Marol  
Gerente



1.9.2) APOIO INDIRETO DO BNDES: a garantia deverá ser negociada entre o Beneficiário e a Instituição Financeira Credenciada.

## 2) PROGRAMA BNDES DE SUSTENTAÇÃO DO INVESTIMENTO – BNDES PSI:

2.1) PRAZO TOTAL: até 10 (dez) anos, incluídos 2 (dois) anos de prazo de carência.

2.2) ITENS FINANCIÁVEIS: aquisição de trens novos, previstos no referido Edital, desde que o fornecedor seja credenciado como fabricante/integrador no BNDES.

2.3) ÍNDICE DE NACIONALIZAÇÃO: mínimo de 60% (sessenta por cento), em valor.

2.4) PARTICIPAÇÃO: até 80% (oitenta por cento) dos itens financiáveis, respeitado o limite máximo de exposição do BNDES de 75% (setenta e cinco por cento) do ativo total projetado do beneficiário, caso a operação seja estruturada sob a forma de *project finance*.

2.5) TAXA DE JUROS: taxa fixa de 4,5% a.a. (quatro inteiros e cinco décimos por cento ao ano), no apoio financeiro direto ou indireto do BNDES.

2.6) APOIO FINANCEIRO ADICIONAL: poderá ser objeto de análise pelo BNDES a ampliação da participação em 20 (vinte) pontos percentuais, no âmbito do BNDES PSI.

### 2.7) TAXA DE JUROS NO APOIO FINANCEIRO ADICIONAL:

TAXA DE JUROS NO APOIO FINANCEIRO ADICIONAL DIRETO DO BNDES = CUSTO FINANCEIRO + REMUNERAÇÃO DO BNDES + TAXA DE RISCO DE CRÉDITO.

TAXA DE JUROS NO APOIO FINANCEIRO ADICIONAL INDIRETO DO BNDES = CUSTO FINANCEIRO + REMUNERAÇÃO DO BNDES + TAXA DE INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA + REMUNERAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA CREDENCIADA.

2.7.1) CUSTO FINANCEIRO: TJLP + 1% a.a. (um por cento ao ano).

2.7.2) REMUNERAÇÃO DO BNDES: 2,5% a.a. (dois inteiros e cinco décimos por cento ao ano).

As condições indicativas da TAXA DE RISCO DE CRÉDITO, da TAXA DE INTERMEDIÇÃO FINANCEIRA, da REMUNERAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA CREDENCIADA, da COMISSÃO DE ESTUDO, da COMISSÃO DE ESTRUTURAÇÃO, do ENCARGO POR RESERVA DE CRÉDITO e das GARANTIAS são as mesmas expostas nos itens 1.5.3), 1.5.4), 1.5.5), 1.6), 1.7), 1.8) e 1.9), respectivamente.


As condições para eventual apoio financeiro discriminadas têm caráter meramente indicativo. As condições definitivas dependerão das Políticas Operacionais em vigor à época do enquadramento.

Charles E. L. e S. Marol  
Gerente



da análise e da apreciação pelo órgão decisório do BNDES, a quem compete a aprovação de apoios financeiros, conforme estabelecido no Estatuto do BNDES:

As presentes informações não implicam em qualquer comprometimento do BNDES em apoio financeiro ou em qualquer constituição de obrigações junto a terceiros.



Charles E. de L. e S. Marot  
Gerente



Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 376/09

Data: 21/08/09

**ALTERAÇÃO DE EDITAL - RESPOSTA A QUESTIONAMENTOS****PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

**I - ALTERAÇÕES NO EDITAL****1 – Alteração do subitem 5.1 do edital que passa a vigor com a seguinte redação:**

5.1 O valor contratual estimado é de R\$ 1.805.328.740,00 (um bilhão, oitocentos e cinco milhões, trezentos e vinte e oito mil, setecentos e quarenta reais), a valor presente (referência julho/09), calculado com base nos valores nominais da Contraprestação Máxima.

**2 – Inclusão do subitem 6.1.3 no edital com a seguinte redação:**

6.1.3 As entidades privadas de previdência complementar e as instituições financeiras poderão participar da licitação, reunidas em consórcio, com outras pessoas jurídicas de direito privado.

6.1.3.1 A participação de entidades de previdência complementar deverá observar os limites estabelecidos na legislação e regulamentação específica.

**3 – Alteração do subitem 9.1.2 e inclusão do subitem 9.1.2.1 no edital com a seguinte redação:**

9.1.2 Nos preços unitários indicados na proposta, deverão estar incluídos todos os custos operacionais de sua atividade e os tributos que eventualmente sejam devidos, observando-se o disposto nas Diretrizes do Plano de Negócios - Anexo XII;

9.1.2.1 Os preços unitários deverão considerar a desoneração de ICMS nas seguintes operações realizadas pela Concessionária:

a) no desembaraço aduaneiro, realizado em território paulista, de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões a serem utilizados no atendimento às obrigações do contrato de concessão;

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 376/09 | Data: | 21/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

b) na aquisição interna e/ou no desembaraço aduaneiro, realizados em território paulista, de partes, peças e componentes a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

c) na aquisição interna, realizada em território paulista, de máquinas e equipamentos, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

d) no desembaraço aduaneiro realizado em território paulista de máquinas e equipamentos sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

e) na saída/remessa de trens novos/reformados da Concessionária com destino à CPTM.

**4 – Alteração do subitem 9.3.2 do edital e inclusão do subitem 9.3.2.1 com a seguinte redação:**

9.3.2 Declaração de entidade ou instituição financeira, nacional ou estrangeira, atestando a viabilidade econômico-financeira da implementação do Plano de Negócios da Licitante, apresentado segundo o Anexo XII do edital, podendo ser observadas as condições indicativas para eventual apoio financeiro constantes da Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES, que integra o edital como Anexo XXXIII;

9.3.2.1 A Licitante deverá comprovar, por meio de contrato(s), atestado(s), declaração(ões) e outros documentos afins, a experiência da entidade ou instituição financeira, de que trata o subitem 9.3.2, na estruturação financeira de empreendimentos e, em especial, na área de infra-estrutura, na modalidade de "project finance" ou outras formas de mobilização de recursos de longo prazo.

**5 – Alteração do subitem 9.7 do edital que passa a vigor com a seguinte redação:**

9.7 Em caso de empate entre duas ou mais Propostas Comerciais, a classificação far-se-á por meio de sorteio, realizado na mesma sessão.

**6 – Inclusão dos subitens 11.1.3 e 11.1.4 no edital com a seguinte redação:**

11.1.3 No caso de entidades privadas de previdência complementar apresentar, adicionalmente, comprovante de autorização expressa e específica quanto à constituição e funcionamento da entidade de previdência complementar, concedida pelo órgão fiscalizador competente;

11.1.4 No caso de instituição financeira apresentar, adicionalmente, comprovante de autorização para funcionar como instituição financeira pelo Banco Central do Brasil.

**7– Alteração do subitem 11.3.1.1 do edital com a seguinte redação:**

11.3.1.1 A comprovação da boa situação financeira da Licitante deverá ser demonstrada da seguinte forma:

a) Para as Licitantes, exceto as instituições financeiras e entidades de previdência complementar:

a1) Índice de Liquidez Geral > ou = 0,7 e calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$ILG = \frac{AC + RLP}{PC + ELP}$$

onde:

ILG = Índice de Liquidez Geral

AC = Ativo Circulante

RLP = Realizável a Longo Prazo

PC = Passivo Circulante

ELP = Exigível a Longo Prazo

b) Para as Licitantes instituição financeira:

b1) Índice de Alavancagem < ou = 14,00 e calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$IA = \frac{CT}{PL}$$

onde:

IA = Índice de Alavancagem

CT = Captação Total, representado pelo passivo real, menos Patrimônio Líquido e o Diversos.

PL = Patrimônio Líquido, representado pelo Capital Social Integralizado, mais as Reservas Capitalizáveis e Lucros, menos Prejuízos.

c) No caso de Licitantes entidades de previdência complementar, dada sua natureza jurídica e o fato de que as mesmas observam procedimentos contábeis específicos, a comprovação se dará com o atendimento ao disposto nos subitens 11.1.3, 11.3.1.2 e, adicionalmente, com a apresentação de declaração de que os planos e benefícios por ela administrados, não se encontram sob liquidação ou

|               |           |                       |                |
|---------------|-----------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 376/09 | Data: 21/08/09 |
|---------------|-----------|-----------------------|----------------|

intervenção da Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social, expedida pelo órgão fiscalizador competente.

e) Os índices contábeis serão calculados com uma casa decimal para o item a1, arredondando-se as frações para o décimo mais próximo, superior ou inferior e com duas casas decimais, para o item b1, com arredondamento para a fração de centésimo mais próximo, superior ou inferior.

**8- Inclusão do subitem 11.3.1.8 no edital com a seguinte redação:**

11.3.1.8 Em se tratando de entidades de previdência complementar, a comprovação de que trata o subitem 11.3.1.3, considerando as normas legais vigentes, corresponderá ao somatório das contas do Passivo do Exigível Atuarial e das Reservas e dos Fundos;

**9 – Inclusão do inciso IV no item 15.2 do edital, com a seguinte redação:**

IV Composição do capital social, identificando a participação de cada empresa consorciada para a licitação.

**10 – Alteração dos itens 17.3 e 17.4 do edital, que passam a vigor com a seguinte redação:**

17.3 Caso o adjudicatário seja um Licitante individual, antes da celebração do Contrato de Concessão, para atender ao disposto no subitem 13.2.3, deverá alterar o seu estatuto ou contrato social ou criar subsidiária integral, mantendo o mesmo controle acionário pré-existente à constituição da empresa.

17.4 Sendo o Adjudicatário um Consórcio, antes da celebração do Contrato de Concessão, deverá constituir-se em Sociedade de Propósito Específico, sob a forma de sociedade anônima, na conformidade da lei brasileira, cujos estatutos, composição acionária e administradores deverão ser aqueles previstos no item 15.2 e apresentado nos termos do 11.6.1.7.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 376/09 | Data: 21/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**11 – Alteração do subitem 18.5.1 do edital, que passa a vigor com os novos preços unitários máximos**

**18.5.1 Dos Preços Unitários Máximos**

|   |
|---|
| ✓ PUAa R\$ 23.239,49 – Parcela Variável (preço por trem de 12 carros Atuais= R\$ 278.873,92)          |
| ✓ PUAm R\$ 37.174,61 – Parcela Variável (preço por trem de 8 carros Modernizado = R\$ 297.396,92)     |
| ✓ PUB R\$ 24.773,55 – Parcela Fixa (preço por trem de 8 carros recebido Modernizado = R\$ 198.188,38) |

**12 – Em decorrência da alteração dos valores unitários máximos consignados no subitem 18.5.1 ficam alterados os consignados no subitem 18.5.2 e item 18.6 da forma que segue:**

|                   |  |
|-------------------|--|
| PUAa              | Preço Unitário/Carro atual = R\$ 23.239,49 (vinte e três mil, duzentos e trinta e nove reais e quarenta e nove centavos)   |
| PAa <sub>12</sub> | Preço por trem de 12 carros atuais = R\$ 278.873,92 (duzentos e setenta e oito mil, oitocentos e setenta e três reais e noventa e dois centavos)                         |
| PUAm              | Preço Unitário/Carro modernizado = R\$ 37.174,61 (trinta e sete mil, cento e setenta e quatro reais e sessenta e um centavos)  |
| PAm <sub>8</sub>  | Preço por trem de 8 carros modernizados = R\$ 297.396,92 (duzentos e noventa e sete mil, trezentos e noventa e seis reais e noventa e dois centavos)                     |
| PUB               | Preço Unitário/Carro Modernizado (reformado ou novo) = R\$ 24.773,55 (vinte e quatro mil, setecentos e setenta e três reais e cinqüenta e cinco centavos)                |
| PB <sub>8</sub>   | Preço por trem de 8 carros recebido Modernizado (reformado ou novo) = R\$ 198.188,38 (cento e noventa e oito mil, cento e oitenta e oito reais e trinta e oito centavos) |

**13 – Ajuste na fórmula constante do subitem 9.5.1 da Cláusula Nona da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, da seguinte forma:**

$$\text{PARCELA } B_i = PB_8^n \cdot [ \text{FROTA}_{\text{Am Modernizada recebida}_i} + ( \sum_i \text{mat}_i^n ) ] + \\
 + ( \sum_k \sum_i PB_8^{n-k} \cdot \text{mat}_i^{n-k} )$$

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 376/09 | Data: | 21/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

onde:

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| $PB_s^n$                        | Preço por trem de 8 carros recebido modernizado (reformado e novo) vigente no ano $n$ do contrato ( $n=1, \dots, 20$ )                |
| FROTAm Modernizada <sub>t</sub> | Quantidade de Trens Modernizados (reformados e novos) recebidos pela contratante cumulativamente até $t$                              |
| $t$                             | Mês de medição da parcela   |
| $i$                             | $i$ -ésimo trem com recebimento regularizado no mês $t$   |
| $k$                             | $k$ ano(s) anterior(es) ao ano $n$  |
| $PB_s^{n-k}$                    | Preço por trem de 8 carros recebido modernizado (reformado e novo) vigente no ano $n-k$ do contrato                                   |
| $mat_{ii}^n$                    | Número de meses acumulados em atraso ocorridos no ano $n$ do $i$ -ésimo trem com recebimento regularizado no mês $t$ do ano $n$ (*)   |
| $mat_{ii}^{n-k}$                | Número de meses acumulados em atraso ocorridos no ano $n-k$ do $i$ -ésimo trem com recebimento regularizado no mês $t$ do ano $n$ (*) |

(\*) em relação aos cronogramas de que tratam as alíneas "b" e "c" do subitem 2.1.1 da Cláusula Segunda

**14 – Alteração do subitem 13.4.3 da Cláusula Décima Terceira da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

13.4.3 Não ocorrência da desoneração de ICMS, por ausência de norma legal, nas seguintes operações realizadas pela Concessionária:

a) no desembarço aduaneiro, realizado em território paulista, de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões a serem utilizados no atendimento às obrigações do contrato de concessão;

b) na aquisição interna e/ou no desembarço aduaneiro, realizados em território paulista, de partes, peças e componentes a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

c) na aquisição interna, realizada em território paulista, de máquinas e equipamentos, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

d) no desembarço aduaneiro, realizado em território paulista, de máquinas e equipamentos sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

e) na saída/remessa de trens novos/reformados da Concessionária com destino à CPTM.

6246  
7

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 376/09 | Data: | 21/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

**15 – Alteração do subitem 16.1.6 da Cláusula Décima Sexta da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

16.1.6 – Apresentar à Contratante, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data da assinatura do contrato de concessão, os instrumentos jurídicos que assegurem o fornecimento dos trens nos prazos fixados e o cumprimento das demais obrigações decorrentes do contrato de concessão, devendo ser incluído o(s) contrato(s) de financiamento firmado(s) junto a instituições financeiras nacionais ou internacionais ou outros documentos formais, que comprovem a disponibilidade de recursos próprios ou de terceiros para arcar com as obrigações assumidas relativas ao contrato de concessão.

**16 – Alteração dos Anexos do edital que a seguir detalhamos e que integram o presente documento:**

|                 |   |
|-----------------|---|
| Anexo XI –      | Modelo de Proposta Comercial;   |
| Anexo XII -     | Diretrizes para o Plano de Negócios - Parte I e Planilha e Relação de Quadros Integrantes – Parte II ;  |
| Anexo XXVI –    | Cronograma Físico-Financeiro Estimado da Manutenção/Modernização e Disponibilidade de Trens da Concessão Administrativa – Contraprestação Máxima; |
| Anexo XXVII-R – | Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (Trens Reformados e Novos);                                       |
| Anexo XXVII-N – | Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (Trens Novos);  |

**Observação:** A Parte II do Anexo XII e os Anexos XXVII-R e XXVII-N – seguem em mídia magnética

## II - RESPOSTAS A QUESTIONAMENTOS

Dando seqüência aos esclarecimentos às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 374/09, esclarece o quanto segue:

### QUESTÃO Nº 59:

O BNDES é, na prática, a única instituição financeira capaz de proporcionar financiamento viável para este projeto em termos de moeda, custo e prazo, que pode ser devolvido mediante os fluxos da parcela B, sem incorrer em riscos cambiais impossíveis de serem assumidos.

Por outro lado, os processos de “due diligence” e negociação de financiamento procedente do BNDES para concessões de infraestrutura não se iniciam até que haja um adjudicatário formal e, a partir deste momento, todos os precedentes indicam que o tempo necessário para concluir o processo e poder fazer o primeiro desembolso da dívida é substancialmente maior que os 90 dias que o edital concede.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 376/09 | Data: 21/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

Em consequência disto, solicitamos que nos esclareçam as seguintes dúvidas:

- a) Quais seriam as consequências se a Concessionária não apresentasse os documentos de conclusão do financiamento de longo prazo dentro do período máximo previsto no edital?
- b) Em quais condições poderia se obter um adiamento do período citado?
- c) Poderia se considerar algum prazo razoável para remediar uma demora potencial?

Em qualquer caso, e com base na experiência de um grande número de casos similares de financiamento de infraestruturas por parte do BNDES e, particularmente no que se refere ao prazo de negociação, solicitamos que o prazo para a apresentação dos contratos de financiamento de longo prazo seja ampliado por, no mínimo, um ano após a adjudicação formal da concessão.

**RESPOSTA Nº 59:**

Vide alteração no edital (Inciso I, item 15 deste documento)

**QUESTÃO Nº 60:**

O item 11.3.1.1.1. do Edital estabelece que "A comprovação da boa situação financeira da Licitante deverá ser demonstrada por intermédio do Índice de Liquidez Geral – ILG > ou = 0,90.

Entretanto, o baixo custo dos financiamentos praticados fora do país levou à consolidação de uma cultura internacional de negócios sedimentada em uma maior alavancagem. Nesse contexto, inúmeras empresas estrangeiras que inquestionavelmente possuem saúde econômico-financeira compatível com o objeto da presente licitação, não atenderão ao ILG > ou = 0,90.

Esse conceito, inclusive, foi considerado no Edital de Concorrência Internacional CPTM n. 8274080011, de onde se extrai do Anexo IX – Indicadores para Qualificação – Índices Econômico-Financeiros que o ILG exigido foi o de > ou = 0,70.

Nesse sentido, solicitamos que o ILG > ou = 0,90 seja reduzido de forma a habilitar a participação de empresas estrangeiras cuja forma de alavancagem segue os preceitos acima mencionados.

Favor confirmar nosso entendimento.

**RESPOSTA Nº 60:**

Vide alteração do edital (Inciso I, item 7 deste documento)

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 376/09 | Data: | 21/08/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

**QUESTÃO Nº 61:**

**"A PRIMEIRA FASE: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – 20 (VINTE) ANOS DE CONCESSÃO**

De acordo com a folha denominada B.1 RECEITA - Receita de Prestação de Serviços e Tributos Indiretos, da planilha Excel que contém a PARTE II, Planilha e Relação de Quadros Integrantes que deverão ser preenchidos pelo licitante, do ANEXO XII do edital, disponível em meio digital, uma das hipóteses sobre as que se deve preparar o plano de negócios é que a importância total da contraprestação fica submetida ao Imposto Sobre Serviços (ISS), com uma alíquota de 5%. Está correto este entendimento, que considera que a totalidade da contraprestação fica onerada pelo ISS que a concessionária deverá emitir na fatura para CPTM, com alíquota de 5%?"

**RESPOSTA Nº 61:**

Sim

**QUESTÃO Nº 62:**

**"A PRIMEIRA FASE: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – 20 (VINTE) ANOS DE CONCESSÃO**

De acordo com a folha denominada B.1. RECEITA - Receita de prestação de serviços de tributos indiretos da planilha Excel que contém a PARTE II, Planilha e relação de quadros integrantes que deverão ser preenchidos pelo licitante, do ANEXO II, do edital, disponível em meio digital, na preparação do Plano de Negócios, é que da Receita Bruta deve descontar-se a contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e de Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social (COFINS). Está portanto correto este entendimento que considera o valor total da contraprestação fica submetido ao PIS e COFINS e que a concessionária deverá repercutir na nota fiscal com alíquotas de 1,65% à 7,6% respectivamente?"

**RESPOSTA Nº 62:**

Sim, observada a legislação fiscal sobre a aplicação do PIS e Cofins sobre o valor adicionado.

**QUESTÃO Nº 63:**

**"A PRIMEIRA FASE: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS - 20 (VINTE) ANOS DE CONCESSÃO**

De acordo com a folha denominada B.1. RECEITA - Receita da prestação de serviços e tributos indiretos, do documento Excel que contém a PARTE II, Planilha e relação de quadros de integrantes, que deverão ser preenchidos pela licitante, do ANEXO XII do edital, disponível em meio digital, na preparação do Plano de Negócios, é que da receita

6219  
f

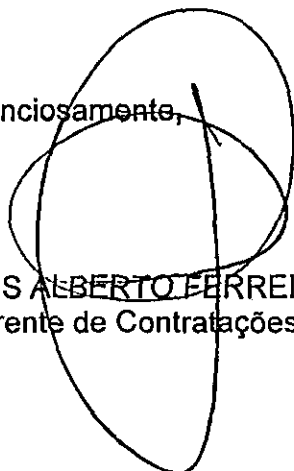
|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 376/09 | Data: 21/08/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

bruta haverá descontos de ISS, PIS e Cofins. É correto considerar que a concessionária não fará repercutir na CPTM, em nenhum momento durante o período de concessão valor algum de IPI sobre nenhuma das parcelas que compõe a contraprestação pecuniária mensal da concessão, prevista na cláusula oitava da minuta de contrato, que figura como ANEXO XXIII do edital?"

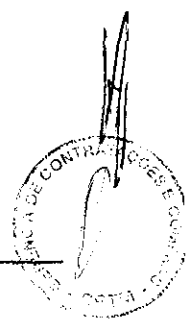
**RESPOSTA Nº 63:**

Sim, sobre a contraprestação não incidirá IPI. Mas a repercussão de IPI sobre as aquisições da SPE, se houver, de acordo com a legislação fiscal, é de responsabilidade da SPE e deverá estar contida nos preços unitários propostos pela licitante.

Atenciosamente,



**LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ**  
Gerente de Contratações e Compras





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

## ANEXO XI

### MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL

(Local e Data)

À  
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011 - CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 – DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

Prezados Senhores,

Tendo tomado conhecimento dos termos do edital da licitação sob referência, apresentamos nossa proposta para a Concessão Administrativa objeto desta Licitação.

#### 1 SERVIÇOS

A presente proposta refere-se à CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 – DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

#### 2 PERCENTUAL DE DESCONTO

2.1 o percentual de desconto único, de que trata o subitem 9.1.1 do edital, que propomos, é de \_\_\_\_ (com duas casas decimais) % (\_\_\_\_) por cento, dando origem as Parcelas A Variável (Aa e Am) e Parcela B Fixa, representadas pelos preços unitários definidos no item 18 do edital, que compõem a contraprestação pecuniária mensal da Concessão Administrativa, respectivamente:

Preços Unitários por carro e por trem (data base: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ (mês de apresentação da proposta)...../2009):





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

**Parcela Variável Aa**

- PU<sub>Aa</sub> R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PA<sub>A12</sub> R\$.....(..... por extenso.....) - Preço por trem de 12 carros

**Parcela Variável Am**

- PU<sub>Am</sub> R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PA<sub>8</sub> R\$.....(..... por extenso.....) - Preço por trem de 8 carros

**Parcela Fixa B**

- PU<sub>B</sub> R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PB<sub>8</sub> R\$..... (..... por extenso.....) - Preço por trem de 8 carros

2.2 Nos preços unitários indicados nesta proposta estão incluídos todos os custos operacionais de sua atividade e os tributos que eventualmente se façam devidos, nos termos do Plano de Negócios;

2.2.1 Os preços unitários consideram a desoneração de ICMS nas seguintes operações realizadas pela Concessionária:

- a) no desembaraço aduaneiro, realizado em território paulista, de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões a serem utilizados no atendimento às obrigações do contrato de concessão;
- b) na aquisição interna e/ou no desembaraço aduaneiro, realizados em território paulista, de partes, peças e componentes a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;
- c) na aquisição interna, realizada em território paulista, de máquinas e equipamentos, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;
- d) no desembaraço aduaneiro, realizado em território paulista, de máquinas e equipamentos sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de veículos ferroviários de transporte de passageiros, locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;
- e) na saída/remessa de trens novos/reformados da Concessionária com destino à CPTM.





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

### 3 ANEXOS DESTA PROPOSTA

3.1 Planilha com o preço da contraprestação, considerando a data base o mês de apresentação da proposta, devendo ser utilizado:

- o modelo constante do Anexo XXVII-R – Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (trens reformados e novos), para proposta que contemple a renovação com reforma de 12 trens na primeira etapa da modernização; ou
- o modelo constante do Anexo XXVII-N – Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (trens novos), para proposta que contemple a renovação com fornecimento de 12 trens novos na primeira etapa da modernização.

### 4 VALIDADE DA PROPOSTA

4.1 O prazo de validade da presente proposta é de 90 (noventa) dias, contados a partir da data estabelecida para entrega das propostas.

### 5 DECLARAÇÕES

5.1 Declaramos ter pleno conhecimento da natureza dos serviços da Concessão Administrativa a serem prestados.

5.2 Declaramos que nos comprometemos a efetuar todos os investimentos necessários à execução dos serviços objeto da Concessão Administrativa, bem como quanto à adequação das áreas cedidas em concessão de uso, como estabelecido neste edital e seus anexos.

### DADOS QUALIFICATIVOS DA LICITANTE

Razão Social:

Endereço:

CNPJ:

Telefone:

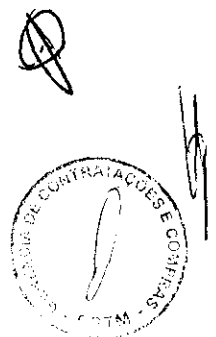
Fac-Símile:

E-mail:

---

Representante Legal  
(com carimbo da Licitante)

Nota: Apresentar a Proposta em papel timbrado da Licitante.



**ANEXO XII****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011****PARTE I - DIRETRIZES PARA O PLANO DE NEGÓCIOS**

A Licitante deverá apresentar, integrando sua Metodologia de Execução, o Plano de Negócios que a CONCESSIONÁRIA implementará na execução do contrato, o qual deverá incluir, sem a eles se limitar, os seguintes documentos e informações:

**1. DESCRIÇÃO DAS PREMISSAS**

As premissas do Plano de Negócios constituem os fluxos básicos projetados para o prazo de contrato, contendo as hipóteses sobre as quais eles foram baseados. Para auxiliar o processo descritivo e de apresentação desses fluxos, solicita-se a preparação dos Quadros integrantes da Planilha constante da Parte II deste anexo, que será disponibilizada em meio digital, para fins de preenchimento. Os Quadros **B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10** dizem respeito aos seguintes itens componentes dos fluxos básicos de premissas:

**1.1 Cmd – COEFICIENTE DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO**

- a) Projetar receitas e custos compatíveis com o Coeficiente de Mensuração de Desempenho (Cmd) 1,00.

**1.2 RECEITA DA SPE**

- a) Apontar os preços unitários propostos;
- b) Utilizar as quantidades de trens constantes do Programa de Quantitativo de Trens em Operação da Linha 8 – Diamante – Anexo XX do edital;
- c) Não considerar receitas financeiras.

**1.3 INVESTIMENTOS**

- a) Descrever o Modelo de Negócio da SPE para execução da modernização e montagem da estrutura de

manutenção, destacando os tipos de atividades conduzidas, tais como internas no território paulista ou fora dele e no mercado internacional, via importação, levando em consideração que modernização poderá ser executada mediante:

- aquisição de trens novos;
- fabricação/industrialização de trens novos por conta própria ou por conta de terceiros;
- reforma/reparação de carros ferroviários da Série 5.000 por conta própria ou por conta de terceiros.

Quanto à montagem da estrutura de manutenção, considerar gastos com máquinas, equipamentos, sistemas e edificações para realizar a manutenção de trens, discriminando atividades realizadas por conta própria ou por conta de terceiros.

b) Descrever os investimentos previstos, nos termos do modelo de negócio descrito na alínea anterior, apontando os valores unitários e cronograma de pagamentos aos fornecedores/prestadores nacionais e estrangeiros, destacando o ICMS incidente e considerá-lo desonerado para efeito do cálculo da contraprestação pecuniária proposta pelo licitante, nos termos do subitem 9.1.2.1 do edital;

i) Discriminar o valor do ICMS desonerado incidente sobre a(s) transação(ões) e não repercuti-lo no desembolso financeiro da SPE, por meio do lançamento de débito no seu valor e correspondente crédito no mesmo valor do débito.

#### 1.4 CUSTOS DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

- a) Descrever o Modelo de Negócio da SPE, para execução da manutenção preventiva e corretiva e revisão geral, destacando as atividades que serão conduzidas por pessoal próprio da mesma e aquelas que serão contratadas com terceiros por meio de subcontratação;
- b) Descrever as principais características econômicas de cada subcontrato indicando (prazo, preço e reajuste, forma de remuneração, penalidades, etc);
- c) Discriminar o custo de mão-de-obra, encargos, despesas de materiais, partes, peças e componentes, etc, para as atividades internas;
- d) Para os contratos com terceiros, projetar o custo esperado na forma prevista pelo mesmo;
- e) Discriminar os custos de depreciação, amortização, aluguel e leasing operacional, compatíveis com o previsto no item 1.3;
- f) Custos e desembolsos relativos à garantias e seguros, incluindo plano de seguros;
- g) Destacar o ICMS incidente sobre os custos descritos nas alíneas "c", "d" e "e", considerando-o desonerado para efeito do cálculo da contraprestação pecuniária proposta pelo licitante, nos termos do subitem 9.1.2.1 do edital;
  - i) Discriminar o valor do ICMS desonerado incidente sobre a(s) transação(ões) e não repercuti-lo no desembolso financeiro da SPE, por meio do lançamento de débito no seu valor e correspondente crédito no mesmo valor do débito.

#### 1.5 CUSTOS ADMINISTRATIVOS

- a) Descrever os custos administrativos da SPE.

## 1.6 PLANO DE FINANCIAMENTO

Descrever o Plano de Financiamento da SPE, incluindo os aportes de acionistas com recursos próprios, empréstimos, emissões de títulos e leasing financeiro e respectivos custos quanto à despesa de juros, taxas, comissões, seguros e garantias previstos, incluindo, mas não limitado à:

- a) a composição do capital social da Concessionária, ao longo do prazo de concessão, sua distribuição, as parcelas e os prazos de integralização nos termos estabelecidos no edital, indicando a modalidade;
- b) a descrição de recursos próprios a serem aportados na Concessionária, além do capital social, indicando a sua modalidade, características, prazos e garantia de seu aporte;
- c) a parcela do capital social a ser colocada no mercado, através de subscrição pública de ações, indicando as preferências, se for o caso, bem como o prazo, as condições e a garantia dessa colocação;
- d) o(s) financiamento(s) a ser(em) contratado(s) pela Concessionária, indicando as principais características da(s) operação(ões), tais como taxas de juros, moeda, prazos de carência e amortização, vencimentos, comissões e garantias;
- e) os limites disponíveis para emissão de obrigações, indicando suas principais características, tais como a modalidade, montantes, prazos de carência e amortização, vencimentos, taxas de juros, moeda e área de colocação, comissões e garantias.

## 1.7 TRIBUTOS INDIRETOS

- a) Apontar os tributos indiretos previstos para incidir sobre a receita da SPE, incluindo alíquotas e base de cálculo.

## 1.8 TRIBUTOS DIRETOS

- a) Descrever os tributos que incidirão sobre o lucro, seu regime, base de cálculo e alíquotas.

## 2. FLUXO DE CAIXA e RESUMO DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS – QUADRO B DA PLANILHA

- 2.1 A partir das premissas descritas no item 1, o licitante deverá projetar o Fluxo de Caixa do Acionista (SPE), compatível com as informações das premissas. Deverá ser calculada a Taxa Interna de Retorno esperada para o Acionista/SPE;
- 2.2 O licitante também deverá apresentar um Fluxo de Caixa alternativo, considerando que não haja financiamento bancário e, conseqüentemente, despesas com juros. Este Fluxo de Caixa será denominado Fluxo de Caixa da Empresa e deverá dar origem ao cálculo da Taxa Interna de Retorno da Empresa.
- 2.3 O Licitante deverá apresentar um resumo dos indicadores, devendo conter, mas não limitado, a TIR do acionista, a TIR da empresa e as condições de financiamento adotadas.

## 3. DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DA SPE – QUADROS A1, A2 e A3 DA PLANILHA

- 3.1 O licitante deverá apresentar de forma sintética:
- 3.1.1 O Balanço Patrimonial da SPE anual projetados para cada ano do contrato;
- 3.1.2. A Demonstração de Resultados da SPE anual projetados para cada ano do contrato; e
- 3.1.2. A Demonstração de Mutações do Patrimônio Líquido da SPE anual projetados para cada ano do contrato.

## 4. ESTRUTURA DE CAPITAL DA SPE – QUADROS A4 e A5 DA PLANILHA

- 4.1 O licitante deverá apresentar a projeção de Fontes e Usos e a Estrutura de Capital da SPE para cada ano de contrato.

## 5. CRITÉRIOS DE PROJEÇÃO

- 5.1 O licitante deverá realizar as projeções em moeda constante, para tanto, todas as premissas deverão estar compatíveis com este tipo de projeção, devendo, ainda, detalhar todas as transformações necessárias, como por exemplo, descontar a inflação esperada da taxa de juros nominal no período a fim de calcular a taxa de juros real. Adicionalmente, o licitante, poderá apresentar as projeções em valores correntes, especificando a taxa de inflação projetada e o critério de cálculo dos tributos direto;
- 5.2 O Plano de Negócios deverá ser apresentado na moeda corrente do país do Contratante (real). Para conversão de valores em moeda estrangeira que serão negociados pelo Concessionário, o licitante deverá apresentar as taxas de câmbio reais esperadas para projeção em moeda constante e taxas de câmbio nominais esperadas quando for apresentada a projeção em valores correntes.

## 6. CONDIÇÕES GERAIS DO PLANO DE NEGÓCIOS

- 6.1 O Plano de Negócios a ser elaborado é de exclusiva responsabilidade da Licitante e deverá ser consistente, em si e com sua proposta comercial, e suficientemente claro quanto às diretrizes adotadas.
- 6.2 As planilhas de fluxo de caixa exigidas, constante do Plano de Negócios, deverão ser impressas com encadernação em brochura ou espiral, com todas as folhas numeradas e rubricadas, em ordem seqüencial crescente a partir de 0 (zero), com apresentação de índice e termo de início e de encerramento ao final, declarando, obrigatoriamente, a quantidade de folhas que o compõe, contendo na capa a titulação do conteúdo, o nome do licitante, o número do edital e o objeto da licitação.
- 6.3 Acompanhando as Planilhas impressas, deverão ser fornecidos os arquivos em meio magnético que as originaram, obrigatoriamente em versão editável,

elaboradas em Excel (Windows) versão 5.0 ou posterior contendo as fórmulas e cálculos que resultaram no fluxo de caixa das projeções financeiras, para melhor possibilitar a análise e a consistência dos cálculos.

- 6.4 Ocorrendo divergência entre valores indicados na planilha impressa e aqueles constantes da planilha em meio magnético, prevalecerão aqueles da planilha impressa.
- 6.5 Deverão ser observados os princípios fundamentais de contabilidade aceitos no Brasil e submetidos ao regime da Lei Federal 6.404/76 e alterações posteriores, especialmente as introduzidas pela Lei 11.638/2007, bem como as demais disposições e da legislação fiscal vigente, incluindo as instruções normativas SRF nº 162, de 31/12/1998 e nº 130, de 10/11/1999, referentes à amortização e depreciação dos investimentos.
- 6.6 Para indicação dos componentes do Plano de Negócios deverão ser utilizados os quadros constantes da Planilha juntada a este Anexo XII na PARTE II – PLANILHA E RELAÇÃO DE QUADROS INTEGRANTES, que será disponibilizada em meio digital, para fins de preenchimento

Todos os valores deverão ser expressos em reais e indicar como data base o mês de apresentação da proposta.

## 7. DOCUMENTOS QUE DEVERÃO ACOMPANHAR O PLANO DE NEGÓCIOS

- 7.1 Declaração de entidade ou instituição financeira, nacional ou estrangeira, atestando a viabilidade econômico-financeira da implementação do Plano de Negócios da Licitante, apresentado segundo o Anexo XII do edital. **(mesmo documento apresentado na Proposta Comercial);**
- 7.2 Declaração de Capacidade Econômico-Financeira **(mesmo documento apresentado na Habilitação/ Metodologia de Execução – subitem 11.6.1.6 do Edital);**
- 7.3 Carta de instituição seguradora ou corretora de seguros, que assessora a Licitante na montagem do plano de seguros, observado o previsto no edital e minuta de contrato para a Garantia de Execução Contratual e Seguros, declarando que efetuou a análise e atesta a adequação do programa de seguros;
- 7.4 Carta da empresa de auditoria independente, declarando que analisou as projeções financeiras apresentadas, atestando a sua adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário.



**PARTE II – PLANILHA E RELAÇÃO DE QUADROS INTEGRANTES QUE  
DEVERÃO SER PREENCHIDOS PELO LICITANTE****Quadros Integrantes do arquivo:**

- A1.BAL.PATR. – Balanço Patrimonial**
- A2.DRE – Demonstrativo de Resultados**
- A3.DMPL – Demonstrativo das Mutações do Patrimônio Líquido**
- A4.FONTES E USOS – Demonstrativos de Fontes e Usos**
- A5.ESTRUT.CAP. – Estrutura de Capital**
- B.FLUXO CX. – Demonstrativo do Fluxo de Caixa (modelo gerencial)**
- B1.RECEITA – Receita da Prestação de Serviços e Tributos Indiretos**
- B2B3.CUSTOS – Custo dos Serviços Prestados e Despesas Operacionais**
- B4B5.ATIVO VINCULADO – Ativo Vinculado e Amortização/Depreciação**
- B6.SEGUROS – Seguros e Garantias**
- B7B8.IMOBILIZADO – Ativo Imobilizado e Depreciação**
- B9.CGLIQ. – Demonstrativo do Capital de Giro Líquido**
- B10.SERV.DIVIDA – Serviço da Dívida e condições dos empréstimos**

**DISPONIBILIZADAS EM MEIO DIGITAL**







Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 377/09

Data: 08/09/09

**ALTERAÇÃO DE EDITAL - RESPOSTA A QUESTIONAMENTOS****PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

**I - ALTERAÇÕES NO EDITAL**

**1 – Alteração do subitem 9.1.2.1 do edital que passa a vigor com a seguinte redação:**

9.1.2.1 Os preços unitários deverão considerar a desoneração de ICMS, nos termos do Decreto Estadual nº 54.715/2009 (ANEXO XXXI do Edital) nas seguintes operações realizadas pela Concessionária:

a) no desembarço aduaneiro, realizado em território paulista, de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, todos sem similar nacional, a serem utilizados no atendimento às obrigações do contrato de concessão;

b) no desembarço aduaneiro, realizados em território paulista, de partes, peças e componentes, todos sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

c) na aquisição interna realizada em território paulista, de partes, peças e componentes a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

d) na aquisição interna, realizada em território paulista, de máquinas e equipamentos, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

e) no desembarço aduaneiro realizado em território paulista de máquinas e equipamentos, sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 377/09 | Data: | 08/09/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

(veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

f) na saída/remessa de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros) novos/reformados da Concessionária com destino à CPTM.

**2 – Alteração do Anexo XI – Modelo de Proposta Comercial – e do Anexo XXX – Minuta de Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças do edital e que integram o presente documento:**

|             |   |
|-------------|---|
| Anexo XI –  | Modelo de Proposta Comercial;   |
| Anexo XXX – | Minuta de Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças |

**3 – Supressão no edital dos atuais Anexos XXVIII, XXIX, XXXI e XXXII:**

- Anexo XXVIII – Documentos Jurídicos do FIDC (1. Contrato de Cessão e Aquisição de Direitos Creditórios e Outras Avenças; 2. Regulamento do Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Não-Padronizados Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM; 3. Contrato de Compra e Venda de Cotas Subordinadas de Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Não-Padronizados e Outras Avenças; 4. Primeiro Aditivo ao Contrato de Compra e Venda de Cotas Subordinadas de Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Não-Padronizados e Outras Avenças;
- Anexo XXIX – Quadro com Indicação das Cotas Subordinadas FIDC/CPTM (Excedente de Rendimento);
- Anexo XXXI – Quadro Demonstrativo – Garantia CPP – Direitos Creditórios - Recebíveis do DER de Titularidade da CPP;
- Anexo XXXII – Cópia do Contrato de Cessão de Direitos de Crédito entre DER/PPP e seu Primeiro Aditivo

**4 – Alteração da numeração do atual Anexo XXXIII – Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES - do edital, para ANEXO XXVIII.**

|               |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| Anexo XXVIII– | Carta SUP/AS Nº 14/2009 do BNDES; |
|---------------|-----------------------------------|

**5 - Inclusão no edital dos Anexos XXIX e XXXI que integram o presente documento, com as seguintes denominações:**

|             |  |
|-------------|--|
| Anexo XXIX– | Quadro demonstrativo do montante creditado à CPTM pela CEF no período de trinta e dois meses compreendido entre janeiro de 2007 e agosto de 2009                     |
| Anexo XXXI– | Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo |

**6 – Alteração da Cláusula Décima Primeira - DA GARANTIA DA CONTRAPRESTAÇÃO da Minuta de Contrato - Anexo XXIII do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

**CLAUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DA GARANTIA DA CONTRAPRESTAÇÃO**

11.1 O pagamento da contraprestação pecuniária mensal devida à Concessionária ("Contraprestação Pecuniária") será objeto de garantia conjunta até o valor máximo mensal de R\$ 11.597.000,00 (onze milhões, quinhentos e noventa e sete mil reais), a ser reajustado anualmente pelo mesmo índice aplicável à Contraprestação Pecuniária, tendo

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 377/09 | Data: 08/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

como data base o mês de apresentação da Proposta ("Valor Mensal Garantido"), por meio de garantia real, prestada pela Contratante e garantia pessoal, mediante fiança outorgada pela Companhia Paulista de Parcerias – CPP.

- 11.1.1 No caso de falta de pagamento pontual da Contraprestação Pecuniária, a Concessionária deverá constituir formalmente em mora a CPTM, assinalando-lhe o prazo mínimo de 5 (cinco) dias úteis para a devida purgação, contado a partir do recebimento da respectiva comunicação, da qual será dada ciência, simultaneamente, à Companhia Paulista de Parcerias – CPP ("CPP"), observadas as condições da Cláusula Terceira do Anexo XXIV – Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças (juntado como minuta, no Anexo XXX do edital).
- 11.1.2 Não havendo a purgação espontânea da mora no prazo assinalado, ficará caracterizado o inadimplemento da CPTM ("Evento de Inadimplemento"), facultando-se à Concessionária reclamar o recebimento imediato do "Valor Mensal Garantido", mediante a liquidação, em primeiro lugar, da garantia real prestada pela CPTM, descrita no item 11.2 abaixo ("Garantia CPTM").
- 11.1.3 Não sendo a "Garantia CPTM" suficiente para proporcionar o recebimento integral do "Valor Mensal Garantido", o saldo remanescente poderá ser cobrado da CPP, pela Concessionária, nas condições e limites descritos no item 11.3 abaixo.
- 11.2 A "Garantia CPTM" é constituída por direitos creditórios ("Direitos Creditórios Centralizados PPP"), limitados ao "Valor Mensal Garantido", decorrentes de "Receita Tarifária Centralizada CPTM".
- 11.2.1 "Receita Tarifária Centralizada CPTM" corresponde à participação a que tem direito a CPTM na distribuição dos recursos arrecadados por meio do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE) com cartão inteligente, no âmbito da integração operacional e tarifária entre os sistemas de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus e trilhos, nos termos do Convênio de Integração Operacional e Tarifária nº 2005/023, seus anexos e Termo Aditivo nº 01 ao Convênio, centralizados em conta de arrecadação na Caixa Econômica Federal (CEF), conforme Contrato nº 08/0708-01-00, ou por outro mecanismo de centralização da arrecadação da receita tarifária da CPTM que vier a substituir o atual. Os documentos referidos encontram-se disponíveis no "data room" localizado na Rua Zuma de Sá Fernandes nº 360, Presidente Altino – Osasco e no site da CPTM no link da Concessão da PPP dos trens da linha 8 – Diamante.
- 11.2.1.1 Os valores decorrentes dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" serão segregados por meio do crédito pelo agente centralizador/arrecadador do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (CEF), prioritariamente, conforme o subitem 11.2.1.1.1, em conta corrente vinculada de titularidade da CPTM, de movimentação restrita, administrada por "Agente de Garantia" a quem serão outorgados poderes para determinar a transferência do "Valor Mensal Garantido" à Concessionária na hipótese de ocorrência de "Evento de Inadimplemento", independentemente da anuência da CPTM, tudo nos termos do Anexo XXIV - Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças (juntado como minuta, no Anexo XXX do edital)
- 11.2.1.1.1 Da "Receita Tarifária Centralizada CPTM" serão primeiramente deduzidos os valores decorrentes dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" destinados à conta corrente vinculada de titularidade da CPTM ("Conta

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 377/09 | Data: 08/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

Vinculada CPTM/PPP), de movimentação restrita, sendo o saldo remanescente distribuído nos termos definidos pela CPTM.

- 11.2.1.2 O ANEXO A - Quadro demonstrativo do montante creditado à CPTM pela CEF no período de trinta e dois meses compreendido entre janeiro de 2007 e agosto de 2009, constante do Anexo XXIV – Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças, apresenta informações referentes aos valores da “Receita Tarifária Centralizada CPTM” citada no subitem 11.2.1, Os valores constantes do ANEXO A possuem caráter meramente informativo e não representam garantia para períodos subseqüentes. (juntado ao Edital como ANEXO XXIX)
- 11.2.1.3 A CPTM cede os “Direitos Creditórios Centralizados PPP” à Concessionária, em caráter fiduciário e sujeito a condição suspensiva, a título de garantia, mediante a celebração simultânea deste Contrato e do instrumento de Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e outras Avenças, Anexo XXIV.
- 11.3 A CPP assume, neste ato, a condição de fiadora da CPTM em relação à obrigação de pagamento da Contraprestação Pecuniária, até o limite máximo do “Valor Mensal Garantido” (“Obrigação Afiançada”). A Concessionária somente poderá imputar à CPP a responsabilidade pela fiança ora prestada (“Fiança CPP”), após ter liquidado a “Garantia CPTM”, e pelo saldo eventualmente não recebido, dentro do limite máximo do “Valor Mensal Garantido”, observado o disposto no subitem 11.3.1 abaixo.
- 11.3.1 A Fiança CPP será limitada ao valor total máximo de R\$ 57.985.000,00 (cinquenta e sete milhões, novecentos e oitenta e cinco mil reais), reajustado anualmente pelo mesmo Índice de reajuste aplicável à Contraprestação Pecuniária, tendo como data base a data da apresentação da Proposta (“Total Garantido CPP”).
- 11.3.2 Fica facultado à CPP, a qualquer momento e independentemente da concordância da Concessionária, substituir, total ou parcialmente, a Fiança CPP por fiança bancária prestada por banco brasileiro de primeira linha, assim entendido como aquele classificado entre os 20 (vinte) maiores, pelo critério de ativo total menos intermediação, conforme relatório emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil, ou por garantia oferecida por organismo multilateral de crédito com classificação de risco AAA ou equivalente. Fica ainda facultado à CPP substituir a Fiança CPP por outras formas de garantia pessoal ou real, desde que com a concordância expressa da Concessionária.
- 11.3.3 Na hipótese de ocorrência de “Evento de Inadimplemento”, a Concessionária deverá liquidar, em primeiro lugar, a “Garantia CPTM”, até o montante do “Valor Mensal Garantido”.
- 11.3.4 Se, após a liquidação da “Garantia CPTM” ainda restar algum saldo não satisfeito do “Valor Mensal Garantido”, a CPP obriga-se a pagar em dinheiro o saldo não satisfeito, respeitado sempre o “Total Garantido CPP”. Para isso, a CPP deverá ser notificada por escrito pela Concessionária para efeito de constituição em mora, com a fixação do prazo mínimo de 5 (cinco) dias úteis para sua purgação sem nenhum acréscimo. A notificação deverá discriminar: i) o valor da Contraprestação Pecuniária correspondente ao Evento de Inadimplemento, limitado ao Valor Mensal Garantido; ii) a parcela mensal recebida pela Concessionária por meio da liquidação da Garantia CPTM; e iii) o saldo remanescente não satisfeito.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 377/09 | Data: 08/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

11.3.5 Os valores despendidos pela CPP por conta da "Obrigação Afiançada" serão abatidos do "Total Garantido CPP". O "Total Garantido CPP" ficará automaticamente recomposto no mesmo valor dos ressarcimentos porventura efetuados pela CPTM à CPP, na forma disciplinada em contrato de contra-garantia a ser firmado entre ambas.

11.4 A transferência de recursos para a conta corrente da concessionária, operada na forma dos itens 11.2 e 11.3 acima, e seus respectivos subitens, importará quitação à CPTM, no montante correspondente, em relação à contraprestação pecuniária mensal devida.

**7 – Supressão do subitem 13.4.3 da Cláusula Décima Terceira da Minuta de Contrato - Anexo XXIII do edital.**

**8 – Inclusão do subitem 16.1.6.1 na Cláusula Décima Sexta da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

16.1.6.1 – O prazo de que trata o subitem 16.1.6 poderá ser prorrogado por mais 2 (dois) períodos iguais e subsequentes, desde que a Concessionária comprove, mediante documentos formais, pelo menos uma das condições adiante indicadas:

a) que a estruturação esteja sendo entabulada com a(s) instituição(ões) financeira(s) visando a obtenção do financiamento para as obrigações assumidas decorrentes do contrato de concessão; e/ou

b) o andamento da(s) estruturação(ões) para o levantamento de recursos próprios ou de terceiros para arcar com as obrigações assumidas relativas ao contrato de concessão.

16.1.6.1.1 – Nesta hipótese, a Concessionária deverá apresentar à Contratante, a contar da data de prorrogação, relatórios bimestrais contendo a evolução das condições exigidas no subitem 16.1.6.1, sob pena de aplicação da penalidade do subitem 31.3.2.

**9 – Alteração do subitem 19.6.1 da Cláusula Décima Nona da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

19.6.1 acompanhar a execução da prestação dos serviços, por meio de Comissão Multidisciplinar de Avaliação Permanente a ser designada por ato do Presidente da Contratante, devendo ser constituída por, no mínimo, um integrante de cada uma das seguintes áreas: operação; manutenção; financeira; jurídica; e de contratações;

**10 – Alteração da Cláusula Vigésima Quinta - DA ENCAMPAÇÃO da Minuta de Contrato - Anexo XXIII do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

#### **CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA – DA ENCAMPAÇÃO**

25.1 Quando ocorrer motivo de interesse público, a Concessão poderá ser retomada, mediante a edição de lei autorizativa específica, e após prévio pagamento das parcelas

dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados/depreciados, descontadas eventuais multas contratuais aplicadas à CONCESSIONÁRIA.

25.2 Em caso de encampação, a CONCESSIONÁRIA terá direito a indenização paga previamente, nos termos dos artigos 36 e 37 da Lei Federal nº 8.987/1995, c/c o artigo 3º da Lei Federal nº 11079/2004.

25.2.1 Decretada a encampação, a parcela da indenização relativa ao saldo vincendo dos financiamentos, contraídos pela Concessionária para realização dos investimentos previstos no presente contrato, poderá ser paga pela Contratante diretamente aos financiadores.

25.2.1.1 A Contratante poderá optar por assumir, por sub-rogação, os contratos de financiamentos contraídos pela Concessionária.

25.2.1.2 Na hipótese do pagamento ser feito diretamente aos financiadores, será descontado da indenização devida à Concessionária o montante correspondente ao pagamento realizado ou o montante das obrigações assumidas por sub-rogação perante os financiadores, implicando tal pagamento em quitação automática das obrigações da Contratante perante a CONCESSIONÁRIA.

## 11 – Alteração da Cláusula Vigésima Sexta - DA CADUCIDADE da Minuta de Contrato - Anexo XXIII do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:

### CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – DA CADUCIDADE

26.1 Poderá ser decretada a caducidade da Concessão Administrativa, que será precedida do competente processo administrativo para verificação da inadimplência, assegurando-se à Concessionária direito à ampla defesa e ao contraditório.

26.2 A caducidade da Concessão poderá ser decretada, nos seguintes casos, além daqueles enumerados pela Lei nº 8.987 de 13/02/95, com suas alterações:

- a) perda ou comprometimento das condições econômicas, financeiras, técnicas ou operacionais necessárias à prestação adequada do serviço concedido;
- b) inexecução total ou descumprimento reiterado das obrigações previstas no Contrato, tendo por base os indicadores de desempenho estabelecidos, conforme previsto na cláusula trigésima primeira do contrato;
- c) não manutenção da integralidade da garantia de execução contratual e dos seguros exigidos;
- d) descumprimento de obrigações legais que possam ter impacto negativo na prestação adequada do serviço concedido;
- e) não comprovação, por parte da Concessionária, perante a Contratante, das exigências da Cláusula 16.1.6 e seus respectivos subitens nos prazos estipulados, consideradas as prorrogações permitidas;
- f) ocorrer desvio do objeto social da Concessionária;
- g) atraso superior a 270 dias em relação às datas previstas para entrega da modernização (trens reformados/novos).

26.3 A instauração do processo administrativo para decretação da caducidade será precedida de comunicação à Concessionária, apontando, detalhadamente, os descumprimentos contratuais e a situação de inadimplência, concedendo-lhe prazo razoável, não inferior a 30 (trinta) dias, para sanar as falhas, transgressões, irregularidades apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 377/09 | Data: 08/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

26.4 A decretação da caducidade implicará na responsabilidade da concessionária por toda e qualquer espécie de ônus, multas, penalidades, indenizações e encargos decorrentes de compromissos com terceiros, notadamente em relação às obrigações de natureza trabalhista, tributária e previdenciária.

26.5 Decretada a caducidade, a indenização devida pela Contratante, da qual será descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados à Contratante, deverá contemplar, prioritariamente, o montante ainda não amortizado dos financiamentos contraídos pela Concessionária para realização dos investimentos previstos no presente contrato.

26.5.1 O saldo dos financiamentos será pago pela Contratante mediante uma das duas formas: i) diretamente aos financiadores; ou ii) assunção, por sub-rogação, dos contratos de financiamento. Em ambas as situações ("i" e "ii"), a Contratante poderá deduzir da indenização devida à Concessionária o montante correspondente ao pagamento feito de forma direta ("i") ou às obrigações assumidas pela Contratante por meio de sub-rogação ("ii").

26.5.1.1 A "Garantia CPTM" e a "Garantia CPP", nos termos da Cláusula Décima Primeira, serão utilizadas na hipótese de inadimplemento das obrigações da Contratante de que trata o subitem 26.5.1.

26.6 A caducidade da Concessão acarretará para a Concessionária a retenção de seus eventuais créditos decorrentes do Contrato até o limite dos seus débitos.

26.7 Caberá à Contratante:

- a) assumir a execução do objeto do contrato, no local e no estado em que se encontrar;
- b) ocupar e utilizar os locais, instalações, equipamentos, materiais e recursos humanos empregados na execução do serviço, necessários a sua continuidade;
- c) reter e executar a garantia contratual, para ressarcimento dos prejuízos sofridos pelo Poder Público;
- d) aplicar penalidades.

26.8 A Contratante poderá no prazo de 12 (doze) meses, a contar da extinção do Contrato, promover nova licitação do serviço concedido.

**12 – Alteração dos subitens 30.1.2; 30.1.4; 30.2; 30.2.1; 30.2.2 e 30.2.3 da Cláusula Trigésima da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

30.1.2 Todos os bens adquiridos, reformados e implantados pela Concessionária para a execução da prestação dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e revisão geral objeto desta Concessão, ao longo do prazo contratual, incluindo, material rodante reformado/novo (36 trens de 8 carros), equipamentos, máquinas, aparelhos, acessórios, dispositivos, componentes sobressalentes e materiais de consumo;

30.1.4 Todos os demais bens vinculados diretamente à prestação de serviços de manutenção preventiva, corretiva e revisão geral, objeto da concessão.

30.2 Todos os bens mencionados nesta Cláusula são considerados bens reversíveis, para efeito desta Concessão Administrativa, devendo:

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 377/09 | Data: 08/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

- 30.2.1 Os trens da Série 5000 que não sofreram intervenção de reforma serem devolvidos nos termos dos Cronogramas elaborados com base no Anexo X – Programa de Quantitativos de Trens em Operação da Linha 8 – Diamante;
- 30.2.2 Os trens da Série 5000 remetidos a concessionária para reforma, retornarão para a CPTM, que os disponibilizará para a Concessionária para a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva e revisão Geral;
- 30.2.3 Os trens novos adquiridos e/ou fabricados pela Concessionária serão utilizados para prestação de serviços e terão como destino a CPTM.

**13 – Alteração dos subitens 31.3.1.1 e 31.3.1.2 e inclusão do subitem 31.3.1.3 na Cláusula Trigésima Primeira da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:**

- 31.3.1.1 até 90 (noventa) dias: Multa de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) ou fração calculada *pro rata die*;
- 31.3.1.2 a partir do 90º (nonagésimo) dia: Multa de R\$ 160.000,00 (cento e sessenta mil reais) por mês, ou fração calculada *pro rata die*.
- 31.3.1.3 exceto as penalidades constantes dos subitens 31.3.1.1 e 31.3.1.2, o atraso, até 270 dias, na entrega/recebimento de trem reformado/novo, não ensejará outras sanções.

**14 – Alteração da Cláusula Trigésima Segunda - DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO OU DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CONCESSIONÁRIA E DAS ALTERAÇÕES ESTATUTÁRIAS da Minuta de Contrato - Anexo XXIII do edital, que passa a vigor com a seguinte redação:**

**CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA – DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO OU DO CONTROLE SOCIETÁRIO DA CONCESSIONÁRIA E DAS ALTERAÇÕES ESTATUTÁRIAS**

- 32.1 Durante todo o prazo de vigência deste Contrato, a transferência da Concessão Administrativa ou do controle societário da Concessionária somente poderá ocorrer mediante prévia e expressa anuência da Contratante, desde que não coloque em risco a execução deste Contrato.
- 32.1.1 Eventual mudança do controle societário somente será autorizada se não implicar prejuízo para a continuidade da prestação adequada dos serviços.
- 32.2 A transferência da Concessão Administrativa, mesmo indiretamente por meio de controladoras, sem prévia anuência da Contratante, implicará a imediata caducidade da Concessão Administrativa.
- 32.3 Para fins de obtenção da anuência referida no item 32.1, o pretendente deverá atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira, regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço.
- 32.4 Com o objetivo de promover a reestruturação financeira da Concessionária e assegurar a continuidade da prestação do serviço objeto da Concessão Administrativa, a Contratante poderá autorizar, mediante solicitação da Concessionária e/ou dos financiadores, a transferência do controle societário

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 377/09 | Data: | 08/09/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

daquela para os financiadores, nas condições pactuadas nos contratos de financiamento, desde que sejam cumpridas as exigências do subitem 32.3, nos termos do § 1º, do art. 27, da Lei 8.987/95.

32.4.1 Os pedidos para a autorização da transferência do controle da SPE e/ou da Concessão deverão ser apresentados à Contratante, contendo a justificativa para tanto, bem como elementos que possam subsidiar a análise do pedido, tais como, cópias de atas de assembléia da Concessionária, correspondências, relatórios de auditoria, demonstrações financeiras, dentre outros.

32.4.2 É requisito, para que a Contratante autorize a transferência do controle aos financiadores, a demonstração de que aquele que, representando os financiadores, vier a ser o responsável direto pela prestação dos serviços objeto da concessão, possua as qualificações técnica e operacional necessárias à adequada prestação dos serviços, observado o disposto no subitem 32.3;

32.4.3 A Contratante examinará o pedido no prazo de até sessenta dias, podendo, a seu critério, solicitar esclarecimentos e/ou documentos adicionais à Concessionária e/ou aos financiadores, convocar os sócios ou acionistas controladores da Concessionária e fazer quaisquer questionamentos que considerar adequados;

32.4.4 A autorização para a transferência do controle da Concessionária, caso seja concedida pela Contratante, será formalizada, por escrito, indicando as condições e requisitos para sua realização;

32.4.5 A transferência do controle da Concessão aos financiadores obrigam os ao cumprimento integral do Contrato durante todo o período em que ocuparem a posição da Concessionária.

32.4.6 Os financiadores, em havendo a transferência da Concessão, comprometem-se perante à Contratante a prestar de modo adequado os serviços objeto da Concessão e a manter os níveis de desempenho e qualidade determinados no Contrato.

32.5 A Concessionária deverá submeter à prévia anuência da Contratante qualquer modificação no respectivo estatuto social, durante todo o período da Concessão Administrativa.

32.6 Os documentos que formalizarem alteração estatutária da Concessionária deverão ser encaminhados à Contratante para arquivamento, passando a fazer parte integrante deste contrato.

## II - RESPOSTAS A QUESTIONAMENTOS

Dando seqüência aos esclarecimentos às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 376/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 64:**

“De acordo com o item 9.1.2 do Edital, nos preços unitários indicados na proposta comercial deverão estar incluídos todos os custos operacionais da atividade do licitante e os tributos que eventualmente sejam devidos, exceção feita ao Importo sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para aquisição de trens novos, observando-se as diretrizes do Anexo XII - Plano de Negócios. A este respeito, o anexo 1.7 a) da Parte I, Diretrizes para o plano de negócios, do Anexo XII do Edital se inclui, como uma das premissas do modelo, que se deve destacar o ICMS incidente em cada operação e “considerá-lo suspenso de pagamento para efeito do cálculo da contraprestação pecuniária proposta pelo licitante, apenas no caso de aquisição de trens novos”.

Entendemos que nas aquisições de trens novos por parte da Concessionária haverá uma suspensão de ICMS, o que significaria que a Concessionária não teria que pagar ICMS a seus fornecedores. É correto, então, considerar que os fornecedores da Concessionária não terão que incorporar o ICMS em suas notas fiscais pela venda à Concessionária de trens novos?”

**RESPOSTA Nº 64:**

Deverão ser considerados os procedimentos relativos ao ICMS constantes do Edital e sua alterações, em razão Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI.

**QUESTÃO Nº 65:**

“De ser afirmativa a resposta à “Questão 64” - Como se articularia dita suspensão? Existiria uma norma legal habilitando aos fornecedores da Concessionária a não incorporar o ICMS em suas notas fiscais de venda dos trens novos?”

**RESPOSTA Nº 65:**

Vide resposta Nº 64.

**QUESTÃO Nº 66:** “De ser afirmativa a resposta à “Questão 64” - Quando finalizaria a suspensão?”

**RESPOSTA Nº 66:**

Vide resposta Nº 64.

**QUESTÃO Nº 67:** “De ser afirmativa a resposta à “Questão 64” - Quais efeitos teria a finalização da suspensão?”

**RESPOSTA Nº 67:**

Vide resposta Nº 64.

Atenciosamente,

LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras



SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

6275  
1

## ANEXO XI

### MODELO DE PROPOSTA COMERCIAL

(Local e Data)

À  
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011 - CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

Prezados Senhores,

Tendo tomado conhecimento dos termos do edital da licitação sob referência, apresentamos nossa proposta para a Concessão Administrativa objeto desta Licitação.

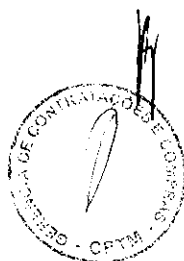
#### 1 SERVIÇOS

A presente proposta refere-se à CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.

#### 2 PERCENTUAL DE DESCONTO

2.1 o percentual de desconto único, de que trata o subitem 9.1.1 do edital, que propomos, é de \_\_\_(com duas casas decimais)\_\_\_\_\_ % (\_\_\_\_\_) por cento, dando origem as Parcelas A Variável (Aa e Am) e Parcela.B Fixa, representadas pelos preços unitários definidos no item 18 do edital, que compõem a contraprestação pecuniária mensal da Concessão Administrativa, respectivamente:

Preços Unitários por carro e por trem (data base: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_(mês de apresentação da proposta)...../2009):





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

Parcela Variável Aa

- PUAa R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PAa12 R\$.....(.... por extenso.....) - Preço por trem de 12 carros

Parcela Variável Am

- PUAm R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PAm8 R\$.....(.... por extenso.....) - Preço por trem de 8 carros

Parcela Fixa B

- PUB R\$ .....(.....por extenso.....) – Preço Unitário por carro
- PB8 R\$..... (.... por extenso.....) - Preço por trem de 8 carros

2.2 Nos preços unitários indicados nesta proposta estão incluídos todos os custos operacionais de sua atividade e os tributos que eventualmente se façam devidos, nos termos do Plano de Negócios;

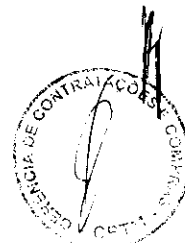
2.2.1 Os preços unitários consideram a desoneração de ICMS, nos termos do Decreto Estadual nº 54.715/2009 (ANEXO XXXIV do Edital), nas seguintes operações realizadas pela Concessionária:

a) no desembarço aduaneiro, realizado em território paulista, de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, todos sem similar nacional, a serem utilizados no atendimento às obrigações do contrato de concessão;

b) no desembarço aduaneiro, realizados em território paulista, de partes, peças e componentes, todos sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

c) na aquisição interna realizada em território paulista, de partes, peças e componentes a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

d) na aquisição interna, realizada em território paulista, de máquinas e equipamentos, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

6877

e) no desembaraço aduaneiro realizado em território paulista de máquinas e equipamentos, sem similar nacional, a serem utilizados na fabricação/industrialização, reforma/reparação e manutenção de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros), locomotivas e/ou vagões, para atendimento às obrigações do contrato de concessão;

f) na saída/remessa de trens (veículos ferroviários de transporte de passageiros) novos/reformados da Concessionária com destino à CPTM.

### 3 ANEXOS DESTA PROPOSTA

3.1 Planilha com o preço da contraprestação, considerando a data base o mês de apresentação da proposta, devendo ser utilizado:

- o modelo constante do Anexo XXVII-R – Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (trens reformados e novos), para proposta que contemple a renovação com reforma de 12 trens na primeira etapa da modernização; ou
- o modelo constante do Anexo XXVII-N – Planilha de Preços da Contraprestação Proposta com Cronograma Físico-Financeiro (trens novos), para proposta que contemple a renovação com fornecimento de 12 trens novos na primeira etapa da modernização.

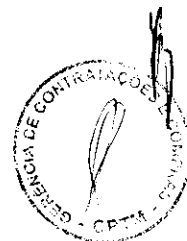
### 4 VALIDADE DA PROPOSTA

4.1 O prazo de validade da presente proposta é de 90 (noventa) dias, contados a partir da data estabelecida para entrega das propostas.

### 5 DECLARAÇÕES

5.1 Declaramos ter pleno conhecimento da natureza dos serviços da Concessão Administrativa a serem prestados.

5.2 Declaramos que nos comprometemos a efetuar todos os investimentos necessários à execução dos serviços objeto da Concessão Administrativa, bem como quanto à adequação das áreas cedidas em concessão de uso, como estabelecido neste edital e seus anexos.





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

6278  
P

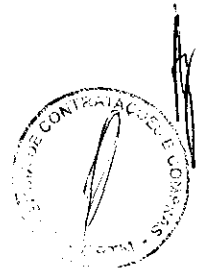
### DADOS QUALIFICATIVOS DA LICITANTE

] Razão Social:  
Endereço:  
CNPJ:  
Telefone:  
Fac-Símile:  
E-mail:

---

Representante Legal  
(com carimbo da Licitante)

Nota: Apresentar a Proposta em papel timbrado da Licitante.



**ANEXO XXX****Minuta de Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição  
Suspensiva e Outras Avenças**

As partes, adiante qualificadas:

**COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS- CPTM**, sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Boa Vista, nº 185, inscrita no CNPJ/MF nº 71.832.679/0001-23, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada, CPTM;

**COMPANHIA PAULISTA DE PARCERIAS – CPP**, sociedade por ações com sede na Avenida Rangel Pestana, nº 300, Cidade e Estado de São Paulo, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 06.995.362/0001-46, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada, CPP;

....(razão social do Agente de Garantia)....., instituição financeira, inscrita no CNPJ/MF sob o nº ....., com sede ....., aqui representado na forma do seu Estatuto Social, doravante denominado, "Agente" <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> A Concessionária indicará o "Agente" para anuência prévia da CPTM, devendo atender, cumulativamente, as seguintes condições:

- ✓ ser banco brasileiro de primeira linha, assim entendido como aquele classificado entre os 20 (vinte) maiores, pelo critério de ativo total menos intermediação, conforme relatório emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil
- ✓ ter agência na Capital do Estado de São Paulo;
- ✓ ter patrimônio líquido mínimo de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais);
- ✓ ter experiência na administração de operações financeiras complexas.

--- ....(razão social da SPE)....., inscrita no CNPJ/MF sob o nº ....., com sede ....., aqui representada na forma do seu Estatuto Social, doravante denominada, "Concessionária";

**Considerando que:**

- A) A Concessionária foi vencedora da Concorrência Internacional nº 8764083011, realizada pela CPTM para prestação de serviços de manutenção preventiva, corretiva e revisões gerais e a modernização com renovação total da frota dedicada à Linha 8 - Diamante da CPTM, na modalidade de concessão administrativa regida pela Lei federal nº 11.079/2004, cujo contrato está sendo formalizado nesta mesma data ("Contrato de Concessão Administrativa");

- B) O Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, em sua 23ª Reunião, aprovou as linhas gerais da estruturação da garantia a ser prestada pela CPTM e pela CPP em favor da Concessionária, para assegurar o pagamento da contraprestação pecuniária devida pela CPTM nos termos do Contrato de Concessão Administrativa, devendo tal garantia ser prestada pela CPTM e pela CPP, até o limite mensal de R\$ 11.597.000,00 (onze milhões, quinhentos e noventa e sete mil reais) (“Valor Mensal Garantido”);
- C) O Conselho de Administração da CPTM diante da previsão contida no artigo 13, inciso XIV do Estatuto Social da Companhia, e por intermédio da Centésima Vigésima Quinta Reunião Extraordinária, deliberou favoravelmente à publicação do Edital da Concorrência Pública Internacional, viabilizando a Parceria Público-Privada na modalidade Concessão Administrativa e a conseqüente formalização do contrato de concessão administrativa, tudo conforme detalhamento constante do edital e seus anexos que já previa, entre outros, a possibilidade de *“cessão fiduciária em garantia de receitas de bilheteria da CPTM, recebidas diretamente dos usuários ou decorrentes de sua participação em sistemas centralizados de arrecadação, efetuada mediante segregação em conta vinculada, administrada por agente de garantia com poderes para determinar a transferência do Valor Mensal Garantido à Concessionária na hipótese de ocorrência de Evento de Inadimplemento, independentemente da anuência da CPTM”*;
- D) A CPTM é legítima titular da “Receita Tarifária Centralizada CPTM”, que se encontra livre e desembaraçada de quaisquer ônus, gravames ou restrições de natureza pessoal e/ou real, não havendo qualquer fato impeditivo para a formalização da “Garantia CPTM” constituída por direitos creditórios dela decorrentes (“Direitos Creditórios Centralizados PPP”);
- E) A CPP é uma sociedade por ações controlada pelo Estado de São Paulo, criada na forma da Lei nº 11.688, de 19 de maio de 2004, e regulamentada pelo Decreto nº 48.867, de 10 de agosto de 2004, contemplando o seu objeto social, precipuamente, a prestação de garantias a entidades da Administração Pública Estadual, mediante adequada remuneração;
- F) O Conselho de Administração da CPP, em Reunião Extraordinária realizada em 25 de março de 2009, autorizou a CPP a assumir a condição de fiadora da CPTM em relação ao pagamento do Valor Mensal Garantido, mediante a observância de determinadas condições, a saber: (i) limitação da responsabilidade da CPP ao valor total máximo de R\$ 58.365.000,00 (cinquenta e oito milhões trezentos e sessenta e cinco mil reais); e (ii) caráter subsidiário da responsabilidade da CPP, que somente poderá ser cobrada pela Concessionária após a liquidação da garantia prestada pela CPTM e, em

sua 51ª Reunião do Conselho de Administração, realizada em 31 de julho de 2009, autorizou a vigência da fiança durante o prazo contratual da PPP;

- G) A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL - CEF, instituição financeira inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.360.305/0001-04, situada no SBS Quadra 04, Lote 3 e 4, Brasília-DF, eleita, por força do Contrato nº 08/0708-01-00, como Instituição "CENTRALIZADORA DA ARRECADAÇÃO" de todos os valores de comercialização dos créditos eletrônicos do Bilhete Único, tudo decorrente do Convênio de Integração Operacional e Tarifária nº 2005/023, seus anexos e Termo Aditivo nº 01 que rege a integração operacional e tarifária entre os sistemas de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus e trilhos, determina a arrecadação por meio do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE) com cartão inteligente e prevê, no seu Anexo II, item 3 – Distribuição da Arrecadação Líquida de Vendas de Créditos, subitem 3.3, que: "As partícipes poderão destinar parte ou a integralidade das respectivas parcelas para contas correntes de terceiros, mediante contratos específicos assinados com a CEF e com terceiros."

resolvem celebrar o presente **Contrato de Cessão de Direitos Creditórios sob Condição Suspensiva e Outras Avenças** ("Contrato de Garantia"), que se regerá pelas cláusulas e condições abaixo:

#### **Cláusula Primeira – Caracterização dos Direitos Creditórios**

1.1. Os direitos creditórios ("Direitos Creditórios Centralizados PPP") são de titularidade da CPTM, livres e desembaraçados de quaisquer ônus, limitados, para fins da "Garantia CPTM", ao "Valor Mensal Garantido" e decorrentes da "Receita Tarifária Centralizada CPTM", que corresponde à participação a que tem direito a CPTM na distribuição dos recursos arrecadados por meio do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE) com cartão inteligente, no âmbito da integração operacional e tarifária entre os sistemas de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus e trilhos, nos termos do Convênio de Integração Operacional e Tarifária nº 2005/023, seus anexos e Termo Aditivo nº 01 ao Convênio, centralizados em conta de arrecadação na Caixa Econômica Federal (CEF), conforme Contrato nº 08/0708-01-00.

1.1.1. Os valores referentes à "Receita Tarifária Centralizada CPTM" são creditados diariamente pela CEF na conta corrente nº \_\_\_\_\_ de livre movimentação, de titularidade da CPTM na Agência 25 de Janeiro/SP da CEF.

1.1.2. O Anexo A deste "Contrato de Garantia" apresenta um quadro demonstrativo do montante creditado à CPTM pela CEF referente aos

valores indicados no subitem 1.1.1, que correspondem à participação a que tem direito a CPTM na distribuição dos recursos arrecadados por meio do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE), no período de trinta e dois meses, compreendido entre janeiro de 2007 e agosto de 2009. Os valores constantes do Anexo A possuem caráter meramente informativo e não representam garantia para períodos subsequentes.

- 1.2. Os valores decorrentes dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" serão creditados pela CEF na conta corrente nº \_\_\_\_\_, de titularidade da CPTM na Agência 25 de janeiro/SP da CEF, e sujeita a movimentação restrita ("Conta Vinculada CPTM/PPP").

### **Cláusula Segunda – Cessão de Direitos Creditórios**

2.1A CPTM formaliza, por este instrumento, a cessão e transferência à Concessionária, em caráter fiduciário, dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" para constituir a "Garantia CPTM", até o "Valor Mensal Garantido", nos termos da Cláusula Décima Primeira do Contrato da Concessão Administrativa celebrado entre a CPTM e a Concessionária.

2.1.1 A cessão é realizada de forma irrevogável e irretroatável, transferindo à Concessionária a plena titularidade dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP", com todas as garantias, privilégios, preferências, prerrogativas e ações correspondentes, uma vez verificada a ocorrência da condição suspensiva prevista na Cláusula Terceira.

2.1.2 A CPTM responsabiliza-se pela existência, certeza e liquidez dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP".

2.2A CEF, ou instituição que a suceder na condição de centralizadora da arrecadação, é instruída pela CPTM para, em caráter irrevogável e irretroatável, durante toda a vigência do Contrato de Concessão, creditar os valores decorrentes dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" na conta corrente nº \_\_\_\_\_, de titularidade da CPTM na Agência 25 de janeiro/SP da CEF, e sujeita a movimentação restrita ("Conta Vinculada CPTM/PPP").

2.2.1 Os créditos serão realizados diariamente, mediante a observação do "Fluxo Estimado da Contraprestação Pecuniária" – ANEXO B deste instrumento (que se constitui no ANEXO XXVI do Edital), devendo esses créditos serem iniciados no trigésimo dia contado do recebimento, pela Concessionária, da Ordem de Início dos Serviços – O.S., documento este que se constituirá no ANEXO C deste contrato, considerando:

- 6283
- i) Do total da movimentação diária do produto arrecadado - "Receita Tarifária Centralizada CPTM" será primeiramente deduzido o "Crédito Diário PPP" e creditado na "conta corrente vinculada de titularidade da CPTM - movimentação restrita ("Conta Vinculada CPTM/PPP)", sendo o saldo remanescente da movimentação diária creditado na conta de livre movimentação da CPTM nos termos definidos pela própria CPTM ("Crédito Diário Remanescente CPTM").
  - ii) O "Valor Mensal Creditado" deverá corresponder ao menor entre o valor mensal previsto para a Contraprestação Pecuniária devida (conforme ANEXO B) e o "Valor Mensal Garantido".
  - iii) O "Crédito Diário PPP" será igual ao "Valor Mensal Creditado" dividido pelo número de dias úteis previstos no período abrangido entre a data do primeiro crédito diário, a que se refere o item 2.2.1, e o 30º dia subsequente ao início, e assim sucessivamente;
  - iv) Não ocorrendo a condição suspensiva da inadimplência nos termos da Cláusula Terceira, o "Valor Mensal Creditado" que estiver depositado na conta corrente de movimentação restrita ("Conta Vinculada CPTM/PPP") retornará à titularidade da CPTM para livre movimentação, devendo ser creditado na conta corrente de livre movimentação da CPTM na Agência 25 de janeiro/SP da CEF.

### **Cláusula Terceira – Condição Suspensiva da Inadimplência**

3.1 A cessão dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" fica sujeita à condição suspensiva ("Condição Suspensiva"), consistente no efetivo recebimento pelo "Agente", de notificação realizada pela Concessionária comunicando a persistência de atraso superior a 3 (três) dias úteis no pagamento da Contraprestação Pecuniária devida pela CPTM nos termos do Contrato de Concessão Administrativa ("Evento de Inadimplemento").

3.2 Na hipótese da ocorrência do "Evento de Inadimplemento", será transferido pelo "Agente", no primeiro dia útil subsequente ao "Evento de Inadimplemento", para a conta corrente de titularidade da Concessionária indicada na notificação, o valor da contraprestação em atraso limitado ao "Valor Mensal Creditado" que estiver depositado na "Conta Corrente Vinculada CPTM/PPP". O excesso porventura verificado entre o "Valor Mensal Creditado" e o valor efetivamente devido, referente à

Contraprestação em atraso, retornará à titularidade da CPTM para livre movimentação, devendo ser creditado na conta corrente de livre movimentação da CPTM na Agência 25 de janeiro/SP da CEF.

3.3 Não ocorrendo a Condição Suspensiva, aplica-se o disposto no subitem 2.2.1, inciso "iv".

3.4 A transferência de recursos para a conta corrente da concessionária, operada na forma do item 3.2 acima, importará quitação à CPTM, no montante correspondente, em relação à contraprestação pecuniária mensal devida.

#### **Cláusula Quarta – Do Agente da Garantia**

4.1 A CPTM e a Concessionária constituem o "Agente" como seu mandatário conjunto, nos termos do artigo 653 e seguintes do Código Civil, com poderes para executar todo e qualquer ato necessário ao cabal cumprimento do Contrato de Garantia.

4.2 O "Agente" aceita a nomeação como procurador conjuntamente da CPTM e da Concessionária, comprometendo-se prontamente a creditar todos os valores, pagamentos, outros recursos a serem depositados ou mantidos nas Contas da CPTM ou da Concessionária, nos termos deste Contrato.

4.3 O "Agente" agirá como depositário da Concessionária, nos termos do artigo 627 e seguintes do Código Civil, cabendo-lhe gerir a "Conta Vinculada CPTM/PPP" durante a vigência das respectivas garantias, assim como a custódia dos valores nelas depositados, para serem liberados à CPTM ou à Concessionária, de acordo com as disposições do "Contrato de Garantia".

4.4 O "Agente" não terá qualquer obrigação, responsabilidade ou relação fiduciária com nenhuma pessoa, exceto a CPTM e a Concessionária. Os deveres e obrigações do "Agente" são apenas aqueles constantes do "Contrato de Garantia".

4.5 Não será solicitado ao "Agente" que execute qualquer ação contrária ao "Contrato de Garantia" ou à lei, ou que exija do "Agente" o adiantamento ou extensão de seus próprios recursos, ou a execução de atos que não sejam indenizáveis.

4.6 Não será solicitado ao "Agente" (a) iniciar ou conduzir qualquer ação judicial ou procedimento de cobrança fundado no Contrato de Garantia; ou (b) responsabilizar-se por qualquer atitude tomada ou omitida de acordo com o Contrato de Garantia, exceto por sua própria má-fé, culpa grave ou dolo.

- 4.7 O "Agente" exercerá os atos nos estritos termos do Contrato de Garantia, quando instruído por escrito pela Concessionária, ou pela CPTM, desde que com a concordância expressa da Concessionária.
- 4.8 O "Agente" pode ser afastado em qualquer momento pela Concessionária, justificadamente, ou ainda pela CPTM, com o consentimento expresso da Concessionária.
- 4.9 O "Agente" poderá denunciar unilateralmente o Contrato de Garantia mediante comunicação escrita encaminhada com pelo menos 90 (noventa) dias de antecedência a CPTM e a Concessionária.
- 4.10 No caso de denúncia ou afastamento do "Agente", caberá à Concessionária, com a anuência da CPTM, indicar o substituto. O agente substituto deverá ser necessariamente uma instituição financeira que atenda, cumulativamente, as seguintes condições: (i) ser banco brasileiro de primeira linha, assim entendido como aquele classificado entre os 20 (vinte) maiores, pelo critério de ativo total menos intermediação, conforme relatório emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil; (ii) ter agência na Capital do Estado de São Paulo (iii) ter patrimônio líquido mínimo de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais); e (iv) ter experiência na administração de operações financeiras complexas.
- 4.11 Se nenhum agente substituto tiver sido indicado pela Concessionária no período de 90 (noventa) dias após a denúncia ou afastamento do "Agente", ou se a indicação não tiver sido aceita pela CPTM, o "Agente" poderá indicar um sucessor, que será uma instituição financeira que atenda às mesmas condições descritas no item 4.10.
- 4.12 O agente substituto sucederá o "Agente" em todos os direitos, poderes, privilégios e obrigações previstos no "Contrato de Garantia", ficando o "Agente" liberado da responsabilidade correspondente. O "Agente" transferirá imediatamente o comando da "Conta Vinculada CPTM/PPP" ao agente substituto, assim como toda a documentação pertinente.

#### **Cláusula Quinta – Documentos Integrantes do Contrato**

- 5.1 Integram este instrumento o Convênio de Integração Operacional e Tarifária nº 2005/023, seus anexos e Termo Aditivo nº 01 ao Convênio e o Contrato nº 08/0708-01-00, bem como os seguintes anexos:

**Anexo A –** Quadro demonstrativo do montante creditado à CPTM pela CEF no período de trinta e dois meses compreendido entre janeiro de 2007 e agosto de 2009

Anexo B – Fluxo Estimado da Contraprestação Pecuniária

Anexo C – Cópia da Ordem de Início dos Serviços objeto do Contrato da Concessão Administrativa

### **Cláusula Sexta – Movimentação da “Conta Vinculada CPTM/PPP”**

6.1 A “Conta Vinculada CPTM/PPP” será movimentada pelo “Agente” por meio de Documento de Ordem de Crédito – DOC ou Transferência Eletrônica Disponível – TED, não sendo permitida a emissão de cheques ou qualquer outro meio de movimentação bancária.

### **Cláusula Sétima – Declarações do Agente**

7.1 O “Agente” responde pelos danos patrimoniais diretos devidamente comprovados que venha a causar à CPTM e à Concessionária, decorrentes da falta de cumprimento de suas obrigações por motivo de erro, dolo, culpa ou má-fé.

### **Cláusula Oitava – Declarações da Cedente**

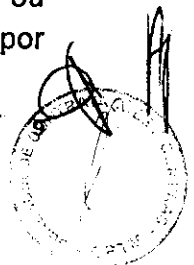
8.1 A CPTM declara e garante à Concessionária que:

- 8.1.1 todas as autorizações e aprovações necessárias à celebração deste Contrato foram obtidas e se encontram em pleno vigor nesta data;
- 8.1.2 os seus representantes legais que assinam este Contrato estão regularmente investidos e têm poderes para assumir, pela Cedente, as obrigações nele estabelecidas;
- 8.1.3 a celebração do “Contrato de Garantia” não acarreta, direta ou indiretamente, a violação de qualquer norma legal ou regulamentar, ou de outros contratos dos quais seja parte, nem tampouco viola qualquer ordem ou decisão judicial, administrativa ou arbitral, de que tenha conhecimento.

### **Cláusula Nona – Da Fiança da CPP**

9.1 A “Fiança CPP” será limitada ao valor total máximo de R\$ 57.985.000,00 (cinquenta e sete milhões, novecentos e oitenta e cinco mil reais), reajustado anualmente pelo mesmo índice de reajuste aplicável à Contraprestação Pecuniária, tendo como data base a data da apresentação da Proposta (“Total Garantido CPP”).

- 9.2A “Fiança CPP” responderá pela obrigação de pagamento da Contraprestação Pecuniária, até o limite máximo do “Valor Mensal Garantido” (“Obrigação Afiançada”),
- 9.3A Concessionária somente poderá imputar à CPP responsabilidade pela fiança ora prestada (“Fiança CPP”), após ter liquidado a “Garantia CPTM”, e pelo saldo eventualmente não recebido, dentro do limite máximo do “Valor Mensal Garantido”, observado o disposto no subitem 9.1.
- 9.4 Na hipótese de ocorrência de “Evento de Inadimplemento”, a Concessionária deverá liquidar, em primeiro lugar, a “Garantia CPTM”, até o montante do “Valor Mensal Garantido”.
- 9.5 Se, após a liquidação da “Garantia CPTM” ainda restar algum saldo não satisfeito do “Valor Mensal Garantido”, a CPP obriga-se a pagar em dinheiro o saldo não satisfeito, respeitado sempre o “Total Garantido CPP”. Para isso, a CPP deverá ser notificada por escrito pela Concessionária para efeito de constituição em mora, com a fixação do prazo mínimo de 5 (cinco) dias úteis para sua purgação sem nenhum acréscimo. A notificação deverá discriminar: i) o valor da Contraprestação Pecuniária correspondente ao “Evento de Inadimplemento”, limitado ao “Valor Mensal Garantido”; ii) a parcela mensal recebida pela Concessionária por meio da liquidação da “Garantia CPTM”; e iii) o saldo remanescente não satisfeito.
- 9.6 A transferência de recursos para a conta corrente da concessionária, operada na forma do item 9.5 acima, importará quitação à CPTM, no montante correspondente, em relação à contraprestação pecuniária mensal devida.
- 9.7 Os valores despendidos pela CPP por conta da “Obrigação Afiançada” serão abatidos do “Total Garantido CPP”. O “Total Garantido CPP” ficará automaticamente recomposto no mesmo valor dos ressarcimentos porventura efetuados pela CPTM à CPP, na forma disciplinada em contrato de contra-garantia a ser firmado entre ambas.
- 9.8 Fica facultado à CPP, a qualquer momento e independentemente da concordância da Concessionária, substituir, total ou parcialmente, a “Fiança CPP” por fiança bancária prestada por banco brasileiro de primeira linha, assim entendido como aquele classificado entre os 20 (vinte) maiores, pelo critério de ativo total menos intermediação, conforme relatório emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil, ou por garantia oferecida por organismo multilateral de crédito com classificação de risco AAA ou equivalente. Fica ainda facultado à CPP substituir a “Fiança CPP” por



outras formas de garantia pessoal ou real, desde que com a concordância expressa da Concessionária.

### Cláusula Décima – Comunicações

- 10.1 As comunicações trocadas entre as partes deverão ser sempre por escrito e enviadas aos respectivos endereços físicos ou eletrônicos:
- 10.2 Os documentos e as comunicações, assim como os meios físicos que contenham documentos ou comunicações, serão considerados recebidos quando entregues, sob protocolo ou mediante aviso de recebimento expedido pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, nos endereços acima, ou quando da confirmação do recebimento da transmissão via fac-símile, via e-mail ou outro meio de transmissão eletrônica.
- 10.3 Será considerada válida a confirmação do recebimento via fac-símile ou via e-mail quando emitida pela parte que tenha transmitido a mensagem, desde que o comprovante seja expedido a partir do equipamento utilizado na transmissão e constem informações suficientes à identificação do emissor e do destinatário da comunicação.

### Cláusula Décima Primeira – Disposições Gerais

- 11.1 As obrigações decorrentes do “Contrato de Garantia” poderão ser objeto de execução específica, nos termos do disposto nos artigos 461, 632 e seguintes do Código de Processo Civil, sem que isso signifique renúncia a qualquer outra ação ou providência, judicial ou não, que objetive resguardar direitos da parte interessada.
- 11.2 Nenhuma ação ou omissão das partes importará em renúncia a direitos, que poderão ser exercidos a qualquer tempo, nem significará novação de qualquer obrigação decorrente do “Contrato de Garantia”. Os direitos e recursos previstos no “Contrato de Garantia” são cumulativos, podendo ser exercidos individual ou simultaneamente, e não excluem qualquer outro direito ou recurso previsto em lei.
- 11.3 Nenhuma das partes poderá ceder ou transferir, no todo ou em parte, qualquer direito ou obrigação decorrente do “Contrato de Garantia”, sem o prévio consentimento das outras partes.
- 11.4 Se algum item ou cláusula do “Contrato de Garantia” for considerado ilegal, inexecutável ou por qualquer motivo ineficaz, todos os demais itens e cláusulas permanecerão plenamente válidos e eficazes, na medida em que não restem prejudicados pela ilegalidade, inexecutabilidade ou ineficácia das outras disposições. As partes comprometem-se a negociar, no menor prazo

possível, a substituição do item ou cláusula considerada ilegal, inexecutável ou ineficaz.

11.5 O “Contrato de Garantia” obriga tanto as partes quanto a seus sucessores e cessionários a qualquer título.

11.6 A CPTM deverá providenciar o registro do “Contrato de Garantia” no Registro de Títulos e Documentos da Capital do Estado de São Paulo, no prazo de 30 (trinta) dias contados da sua assinatura, fornecendo uma cópia registrada à Concessionária.

#### **Cláusula Décima Segunda – Foro**

12.1 Fica eleito o foro central da Comarca da Capital do Estado de São Paulo para conhecer e julgar qualquer medida judicial fundada no Contrato de Garantia.

E, por estarem justas e acordadas, as partes assinam o presente instrumento em seis vias de igual teor e forma, perante as duas testemunhas abaixo.

São Paulo, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.



ANEXO XXIX - Quadro demonstrativo do montante creditado à CPTM pela CEF no período de trinta e dois meses compreendido entre janeiro de 2007 e agosto de 2009

| <b>"RECEITA TARIFÁRIA CENTRALIZADA CPTM" R\$</b> |                       |                       |                       |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|  | <b>2007</b>           | <b>2008</b>           | <b>2009</b>           |
| JAN  | 19.042.724,84         | 22.777.391,04         | 30.386.825,25         |
| FEV  | 18.660.391,57         | 23.962.813,12         | 32.003.478,17         |
| MAR  | 15.512.889,74         | 28.644.877,85         | 40.175.487,59         |
| ABR  | 21.058.403,49         | 36.223.662,66         | 38.950.323,95         |
| MAI  | 22.564.164,52         | 31.674.042,29         | 37.063.164,88         |
| JUN  | 17.671.353,28         | 34.162.815,50         | 38.210.335,95         |
| JUL  | 19.739.862,79         | 37.903.796,99         | 39.912.111,93         |
| AGO  | 25.466.601,84         | 36.429.720,19         | 37.473.271,05         |
| SET  | 25.006.257,62         | 36.969.521,10         |                       |
| OUT  | 31.677.691,29         | 37.763.871,78         |                       |
| NOV  | 25.816.373,20         | 32.657.159,29         |                       |
| DEZ  | 22.544.565,66         | 36.300.196,00         |                       |
|  |                       |                       |                       |
| <b>TOTAL</b>                                     | <b>264.761.279,84</b> | <b>395.469.867,81</b> | <b>294.174.998,77</b> |

FONTE: SISTEMA APOLO



06/09



SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

## ANEXO XXXI

### DECRETO Nº 54.715, DE 27 DE AGOSTO DE 2009

*Institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo*

JOSÉ SERRA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto no artigo 112 da Lei 6.374, de 1º de março de 1989,

Decreta:

Artigo 1º - Fica instituído o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo nos termos deste decreto.

Artigo 2º - Fica suspenso o lançamento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS incidente no desembaraço aduaneiro decorrente de importação do exterior das mercadorias referidas no § 1º, realizada por contribuinte localizado em território paulista, para o momento em que ocorrer a sua entrada no estabelecimento do importador.

§ 1º - A suspensão de que trata este artigo aplica-se exclusivamente às mercadorias novas, sem similar nacional e adiante indicadas:

1 - trens, locomotivas ou vagões a serem empregados no transporte público ferroviário de passageiros;

2 - partes, peças e componentes a serem empregados na fabricação, manutenção ou reparação de trens, locomotivas ou vagões a serem utilizados no transporte público ferroviário de passageiros;

3 - máquinas e equipamentos a serem empregados na fabricação, manutenção ou reparação de trens, locomotivas ou vagões a serem utilizados no transporte público ferroviário de passageiros.

§ 2º - O disposto neste artigo fica condicionado a que o desembarque e o desembaraço aduaneiro sejam realizados em território paulista.

§ 3º - Na hipótese de a mercadoria destinar-se à integração ao ativo imobilizado do importador:





SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS



GOVERNO DO ESTADO DE  
**SÃO PAULO**  
TRABALHANDO POR VOCÊ

1 - o lançamento do imposto suspenso deverá ser efetuado em conta gráfica, à razão de 1/48 (um quarenta e oito avos) ao mês;

2 - o bem deverá permanecer sob propriedade do importador pelo prazo mínimo de 48 meses.

Artigo 3º - Fica diferido o lançamento do ICMS incidente na saída interna das mercadorias referidas no § 1º, promovida por contribuinte localizado em território paulista, para o momento em que ocorrer a sua entrada no estabelecimento de contribuinte que irá aplicá-las na fabricação, manutenção ou reparação de trens, locomotivas ou vagões.

§ 1º - O diferimento de que trata este artigo aplica-se exclusivamente às mercadorias adiante indicadas:

1 - partes, peças e componentes a serem empregados na fabricação, manutenção ou reparação de trens, locomotivas ou vagões a serem utilizados no transporte público ferroviário de passageiros;

2 - máquinas e equipamentos a serem empregados na manutenção ou reparação de trens, locomotivas ou vagões a serem utilizados no transporte público ferroviário de passageiros.

§ 2º - O lançamento do imposto diferido deverá ser efetuado em conta gráfica, no período de apuração em que ocorrer a entrada das mercadorias no estabelecimento do adquirente.

Artigo 4º - Fica diferido o lançamento do ICMS incidente na saída interna de trens, locomotivas ou vagões destinados à empresa prestadora de serviço de transporte público ferroviário de passageiros para o momento em que ocorrer a prestação do serviço.

Parágrafo único - Quando a empresa prestadora de serviço transporte público ferroviário de passageiros for de Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM ou à Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, fica dispensado o pagamento do imposto diferido, sendo vedado o aproveitamento do crédito relativo à entrada do bem.

Artigo 5º - A aplicação do disposto neste decreto fica condicionada ao prévio credenciamento dos contribuintes perante a Secretaria da Fazenda, nos termos de disciplina por ela estabelecida.

Artigo 6º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 27 de agosto de 2009

JOSÉ SERRA

*Mauro Ricardo Machado Costa*

Secretário da Fazenda

*Aloysio Nunes Ferreira Filho*

Secretário-Chefe da Casa Civil

Publicado na Casa Civil, aos 27 de agosto de 2009.



PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 377/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 68:**

"Considerando o "Plano de Manutenção dos Trens da Série 5000, no estado atual" da CPTM (Anexo II do edital), solicitamos informar para cada um desses 17 trens atualmente operantes, quais foram as penúltimas e as últimas quilometragens percorridas pelos mesmos, quando foram realizadas cada uma das seguintes programações previstas, discriminadas abaixo:

- a Inspeção (I), em intervalos de 2.500 ± 500 km.
- b Revisão 1 (R1), em intervalos de 15.000 ± 1.000 km.
- c Revisão 2 (R2), em intervalos de 120.000 ± 1.500 km.
- d Revisão 3 (R3), em intervalos de 240.000 ± 1.500 km.
- e Revisão Especial (RE), em intervalos de 480.000 ± 1.500 km.
- f Revisão Geral (RG), em intervalos de 960.000 ± 100.000 km."

**RESPOSTA Nº 68:**

No quadro a seguir é mostrada a quilometragem dos Trens-unidade da série 5000 após a última intervenção de cada um dos níveis da manutenção preventiva.



**QUESTÃO Nº 69:**

ANEXO III – Item 2.2.1. Manutenção da Frota Atual, considerando que entre a assinatura do contrato e a "Ordem de Início dos Serviços", serão decorridos 60 dias (2 meses), e dado que índices de medição de desempenho iniciais na realidade traduzirão os resultados dos serviços realizados pela CPTM últimos meses sob sua responsabilidade e da existência de sobressalentes nos estoques iniciais nos transferidos pela CPTM à Concessionária, está previsto algum período de carência para a aplicação dos índices de medição de desempenho?

**RESPOSTA Nº 69:**

Não.

Os indicadores de confiabilidade deverão ser obedecidos pela concessionária de acordo com o que estipula o Anexo III.

**QUESTÃO Nº 70:**

Para cada um dos atuais 17 trens operantes, quais foram os índices definidos no Item 2.2.1. alcançados nos últimos 12 (doze) meses.

**RESPOSTA Nº 70:**

Informação não disponível.

Considerando que a manutenção da série 5000 é realizada hoje com recursos próprios da CPTM, ou seja, não terceirizada, os indicadores de desempenho utilizados não são comparáveis com aqueles definidos no item 2.2.1, os quais levam em consideração apenas as falhas com responsabilidade imputável à concessionária. Para o caso da disponibilidade ver a resposta à pergunta nº 29, já divulgada pela CPTM em 05/08/2009.

**QUESTÃO Nº 71:**

Na visita técnica realizada foi observado que a frota atualmente operante consta de 20 trens. Solicitamos informar se este será o número de trens (20) que conformará a frota operante objeto da Concessão? Caso afirmativo as Parcelas A que formam parte da Contraprestação serão ajustadas para refletir o maior número de trens que a Concessionária deverá manter?

**RESPOSTA Nº 71:**

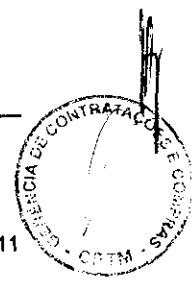
O Anexo XX mostra o Programa de Quantitativos de Trens em Operação da Linha 8 – Diamante. Ele apresenta o quantitativo mínimo que deverá ser fornecido pela concessionária para o atendimento da grade operacional da Linha 8 – Diamante. O valor da contraprestação mensal será variável em função do quantitativo de trens disponibilizados e da aplicação do coeficiente de mensuração de desempenho, conforme minuta do contrato, item 8.2.



| QUILOMETRAGEM APOS A ULTIMA INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO |            |                 |         |           |           |           |
|---|------------|-----------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| ORDEM   | QT. DUPLAS | REVISÃO 11/2000 |         |           |           |           |
|   |            | KM R1           | KM R2   | KM R3     | KM RE     | KM RG     |
| 01  | 5001-64    | 11.780          | 141.563 | 1.947.848 | 1.947.848 | 3.182.096 |
| 02  | 5002-16    | 3.298           | 166.067 | 776.596   | 1.650.314 | 3.136.704 |
| 03  | 5004-14    | 0               | 140.224 | 424.705   | 1.912.550 | 2.432.961 |
| 04  | 5005-67    | 4.158           | 46.510  | 1.621.541 | 1.621.541 | 3.026.746 |
| 05  | 5006-07    | 0               | 0       | 0         | 0         | 1.854.924 |
| 06  | 5008-42    | 0               | 0       | 540.111   | 1.260.457 | 2.595.668 |
| 07  | 5009-15    | 0               | 0       | 0         | 0         | 0         |
| 08  | 5010-65    | 3.255           | 173.100 | 1.274.082 | 2.095.640 | 2.610.507 |
| 09  | 5011-70    | 8.068           | 92.337  | 1.284.023 | 1.284.023 | 3.245.638 |
| 10  | 5012-40    | 8.663           | 300.624 | 1.999.100 | 1.999.100 | 2.288.101 |
| 11  | 5013-59    | 1.225           | 179.980 | 1.752.364 | 2.224.949 | 2.484.838 |
| 12  | 5017-63    | 4.452           | 160.611 | 956.251   | 956.251   | 956.251   |
| 13  | 5019-39    | 7.593           | 185.392 | 185.392   | 917.513   | 2.443.972 |
| 14  | 5021-36    | 10.439          | 142.243 | 829.818   | 829.818   | 829.818   |
| 15  | 5023-50    | 12.354          | 316.010 | 316.010   | 316.010   | 2.208.797 |
| 16  | 5024-28    | 12.112          | 233.630 | 1.990.041 | 1.990.041 | 2.518.815 |
| 17  | 5025-52    | 0               | 0       | 1.217.489 | 1.217.489 | 2.608.458 |
| 18  | 5026-34    | 7.354           | 21.858  | 1.009.945 | 1.009.945 | 3.000.541 |
| 19  | 5029-48    | 11.224          | 41.949  | 1.688.271 | 1.688.271 | 2.085.601 |
| 20  | 5030-69    | 4.023           | 4.023   | 1.603.862 | 1.603.862 | 3.007.123 |
| 21  | 5033-87    | 2.528           | 34.836  | 1.617.234 | 2.048.246 | 3.431.150 |
| 22  | 5037-66    | 4.472           | 184.078 | 1.031.133 | 1.031.133 | 1.031.133 |
| 23  | 5038-58    | 4.624           | 67.865  | 2.052.961 | 2.052.961 | 2.336.656 |
| 24  | 5041-54    | 11.101          | 74.779  | 1.074.562 | 1.074.562 | 1.074.562 |
| 25  | 5045-53    | 11.376          | 175.009 | 1.878.675 | 2.043.166 | 2.342.071 |
| 26  | 5046-62    | 1.675           | 166.663 | 1.305.691 | 2.144.167 | 3.352.528 |
| 27  | 5047-81    | 11.902          | 277.868 | 1.328.317 | 1.328.317 | 3.164.231 |
| 28  | 5049-71    | 0               | 213.614 | 1.195.206 | 1.195.206 | 3.465.040 |
| 29  | 5051-55    | 0               | 231.167 | 1.303.248 | 1.303.248 | 2.323.040 |
| 30  | 5056-91    | 4.697           | 74.312  | 1.003.492 | 1.003.492 | 1.003.492 |
| 31  | 5057-86    | 0               | 44.198  | 44.198    | 44.198    | 2.131.899 |
| 32  | 5060-73    | 9.516           | 9.516   | 1.304.297 | 1.989.848 | 2.484.512 |
| 33  | 5068-88    | 2.381           | 103.878 | 478.865   | 1.967.024 | 2.965.566 |
| 34  | 5072-92    | 3.683           | 148.469 | 805.528   | 805.528   | 805.528   |
| 35  | 5075-76    | 6.251           | 103.976 | 103.976   | 1.203.582 | 3.412.185 |
| 36  | 5077-78    | 11.991          | 182.335 | 944.319   | 1.467.741 | 3.134.425 |
| 37  | 5079-80    | 9.105           | 194.166 | 1.260.827 | 2.004.537 | 3.454.689 |
| 38  | 5081-82    | 1.672           | 218.476 | 218.476   | 1.138.357 | 3.108.440 |
| 39  | 5083-84    | 11.095          | 129.723 | 1.236.277 | 2.139.342 | 3.420.087 |
| 40  | 5089-90    | 0               | 133.660 | 287.887   | 287.887   | 3.422.547 |
| 41  | 5093-94    | 13.046          | 134.432 | 2.200.829 | 2.200.799 | 2.200.829 |
| 42  | 5095-96    | 0               | 102.924 | 102.924   | 1.372.423 | 3.409.919 |
| 43  | 5097-98    | 7.801           | 23.310  | 220.661   | 220.661   | 3.392.764 |
| 44  | 5099-00    | 0               | 164.430 | 1.447.767 | 2.117.160 | 2.117.160 |

|  |
|--|
| KM PARA R1 = 15.000                        |
| KM PARA R2 = 120.000                       |
| KM PARA R3 = 240.000                       |
| KM PARA RE = 480.000                       |
| KM PARA RG = 960.000                       |
| TUE'S COM TARJA AMARELA ESTÃO PARALISADOS. |

P



**QUESTÃO Nº 72:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.1.1.b. As três vias que serão colocadas à disposição da Concessionária mencionadas neste item se encontram separadas das áreas destinadas ao trabalho da Concessionária por uma via utilizada por outra concessionária/contratista. Será possível modificar a ordem dessas linhas de tal forma que as mesmas não se encontrem separadas das zonas de trabalho?

**RESPOSTA Nº 72:**

Não.

**QUESTÃO Nº 73:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.1.2.1. Enquanto a Concessionária constrói os locais preparados para exercer parte de suas atividades, no prazo máximo em 12 meses, poderá utilizar áreas de apoio das atividades industriais (banheiros; refeitórios; vestiários) existentes, compartilhando-as com a CPTM?

**RESPOSTA Nº 73:**

Não.

Esta impossibilidade foi apresentada aos interessados por ocasião da visita técnica.

**QUESTÃO Nº 74:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.1.2.1. Enquanto a Concessionária constrói os locais preparados para exercer parte de suas atividades, no prazo máximo em 12 meses, poderá utilizar parte do almoxarifado/armazém de estoque da CPTM, promovendo isolamento de segurança e mantendo controle e segurança sobre a área que vier a ser reservada?

**RESPOSTA Nº 74:**

Não.

**QUESTÃO Nº 75:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.1.3. Os equipamentos listados nesse item contêm todos os instrumentos, ferramentais, e equipamentos especiais necessários à manutenção da frota operante dos trens da Série 5000? Caso não, quais são os que não foram listados, e eles serão também fornecidos, senão quais são os seus fornecedores?

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 378/09 | Data: 18/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 75:**

Não.

Os equipamentos especiais necessários à manutenção da frota operante da Série 5000 são aqueles constantes do Anexo VIII. Os demais instrumentos e ferramentas necessárias às atividades de manutenção são usuais da manutenção de trens metropolitanos e não serão listados e nem fornecidos pela CPTM.

**QUESTÃO Nº 76:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.4.2.1. A CPTM pode informar quais os resíduos gerados, pela sua manutenção dos trens operantes da série 5000, a legislação ambiental e as normas técnicas aplicáveis que utiliza?

**RESPOSTA Nº 76:**

Exemplos de resíduos sólidos industriais gerados no processo de manutenção de trens:

- Óleos, graxas, desengraxantes, lâmpadas fluorescentes, estopas e panos contaminados com combustíveis, tintas/vernizes e solventes; madeiras, fibras de vidro, lãs de fibra de vidro, baterias, sucatas metálicas, sapatas fenólicas, borrachas, lixo de varrição, embalagens em geral, discos de esmeril, vidros, resíduos de tinta, componentes eletrônicos, isoladores cerâmicos, tambores e latas vazias.

Normas legais e técnicas aplicáveis mais comumente utilizadas/atendidas. Não significa que todas as normas estejam relacionadas.

Federal:

Lei de Crimes Ambientais nº 9605/98.

Resolução CONAMA Nº5/93-Resíduos Sólidos

Decreto Federal nº 96044/88 –Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

Portaria Minter n. 124/80

Estadual:

Decreto 8.468/76- Prevenção e o Controle da Poluição do Meio Ambiente.

Decreto Estadual - 54645/09 - Política Estadual de Resíduos Sólidos

NBR 12235/92 – Armazenamento de Resíduos Sólidos Perigosos.

NBR 11.174/90 - Armazenamento de Resíduos Classe II - Não Inertes e III – Inertes

NR 25 – Resíduos Industriais

ABNT NBR 10.004 - Resíduos Sólidos

NBR 13.221/05 - Transporte Terrestre de Resíduos

NBR 7.500/05 - Identificação para o Transporte Terrestre, Manuseio, Movimentação e Armazenamento de Produtos

NBR 7.501/05 - Transporte Terrestre de Produtos Perigosos

NBR 7.503/05 - Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte Terrestre de Produtos Perigosos - Características , Dimensões e Preenchimento.

Fax nº 07



**QUESTÃO Nº 77:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.4.2.2. A CPTM pode fornecer cópia atualizada e completa de seu Inventário de Resíduos gerados, pela sua manutenção dos trens operantes da série 5000.

**RESPOSTA Nº 77:**

Não.

A CPTM não fornecerá inventário de resíduos gerados, uma vez que, conforme item 2.4.2.2. essa é uma das responsabilidades da concessionária.

**QUESTÃO Nº 78:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.4.3 A Concessionária não poderá utilizar as áreas impermeabilizadas, com cobertura, sistema de drenagem de águas pluviais, de líquidos percolados e derramamentos acidentais com as bacias de contenção compatíveis com os resíduos armazenados utilizadas atualmente pela CPTM? Caso não, a CPTM poderá fornecer os desenhos com as dimensões e detalhes dessas áreas utilizadas hoje por sua manutenção dos trens operantes da série 5000?

**RESPOSTA Nº 78:**

Não.

A CPTM não irá fornecer nenhum documento adicional. As áreas de descarte de resíduos hoje existentes são de uso exclusivo da CPTM para outras séries de trens, seus componentes e para outros sistemas operacionais cuja manutenção é realizada no complexo de manutenção de Presidente Altino.

**QUESTÃO Nº 79:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.4.3.1. A CPTM poderá informar quais os locais que utiliza atualmente para destinação final dos resíduos gerados, em sua manutenção dos trens operantes da série 5000?

**RESPOSTA Nº 79:**

Não existe um local específico para destinação final dos resíduos, uma vez que cada resíduo possui destinação ambiental adequada e vinculada à Legislação Ambiental. Por exemplo: - o ascarel é incinerado por empresa licenciada; as lâmpadas fluorescentes são recicladas; os panos e estopas contaminados são incinerados ou co-processados; óleos e petroderivados são encaminhados ao Fundo de Solidariedade do Governo do Estado de São Paulo que é encarregado de sua destinação final; baterias são devolvidas ao fabricante, conforme legislação.

**QUESTÃO Nº 80:**

ANEXO VIII – Parte I:

Item 2.4.3.2. A CPTM possui as certificações necessárias à destinação dos resíduos gerados, pela sua manutenção dos trens operantes da série 5000? Quais são elas? Não poderão ser transferidas para a Concessionária, mantidas todas as obrigações hoje praticadas pela CPTM?

**RESPOSTA Nº 80:**

A CPTM não possui certificação que possa ser compartilhada, uma vez que cada certificação é utilizada em lote específico de resíduo.

**QUESTÃO Nº 81:**

Solicitamos a entrega de uma relação dos Componentes dos Trens da Série 5000 (Anexo VIII – Parte II), com suas quantidades por TUE (três carros – MC1 + R1 + R2), seus fornecedores originais e/ou substitutos, os prazos de entrega obtidos pela CPTM para os mesmos após suas aquisições e as quilometragens médias registradas para revisão ou substituição por um novo, para cada um deles?

Quais as quantidades, de cada um desses itens, que efetivamente a CPTM vai transferir para a Concessionária?

**RESPOSTA Nº 81:**

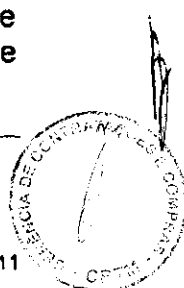
Nos termos do subitem 2.2.3 do Anexo VIII – Parte I a informação não está disponível, pelas razões ali explicitadas, ou seja as quantidades que serão transferidas somente poderão ser conhecidas através de inventário quando do início do contrato de concessão, uma vez que a frota da série 5000 é operacional e esses itens são utilizados nas atividades do dia-a-dia de manutenção preventiva e corretiva.

**QUESTÃO Nº 82:**

Solicitamos a entrega de uma relação dos "Materiais de Consumo dos Trens da Série 5000 (Anexo VIII – Parte III) e comuns a outras Séries", com suas quantidades por TUE (três carros – MC1 + R1 + R2), onde aplicável, seus Fornecedores originais e/ou substitutos, os prazos de entrega obtidos pela CPTM para os mesmos após suas aquisições e os consumos médios registrados em cada um deles? Quais as quantidades, de cada um desses itens, que efetivamente a CPTM vai transferir para a Concessionária?

**RESPOSTA Nº 82:**

Nos termos do subitem 2.2.3 do Anexo VIII – Parte I a informação não está disponível, pelas razões ali explicitadas, ou seja as quantidades que serão transferidas somente poderão ser conhecidas através de inventário quando do início do contrato de concessão, uma vez que esses itens são utilizados nas atividades do dia-a-dia de manutenção preventiva e corretiva das frotas da CPTM.



**QUESTÃO Nº 83:**

Solicitamos a entrega de uma relação dos "Materiais de Consumo Específicos dos Trens da Série 5000 (Anexo VIII – Parte IV)", com suas quantidades por TUE (três carros – MC1 + R1 + R2), onde aplicável, seus Fornecedores originais e/ou substitutos, os prazos de entrega obtidos pela CPTM para os mesmos após suas aquisições e os consumos médios registrados em cada um deles? Quais as quantidades, de cada um desses itens, que efetivamente a CPTM vai transferir para a Concessionária?

**RESPOSTA Nº 83:**

Nos termos do subitem 2.2.3 do Anexo VIII – Parte I a informação não está disponível, pelas razões ali explicitadas, ou seja as quantidades que serão transferidas somente poderão ser conhecidas através de inventário quando do início do contrato de concessão, uma vez que a frota da série 5000 é operacional e esses itens são utilizados nas atividades do dia-a-dia de manutenção preventiva e corretiva.

**QUESTÃO Nº 84:**

Existe uma via de provas no Complexo de Manutenção Presidente Altino que possa ser utilizada pela Concessionária? Qual a extensão das vias que possam vir a ser utilizadas para realizar provas?

**RESPOSTA Nº 84:**

Não.

Os testes nos trens deverão ser realizados nas vias operacionais da CPTM, obedecendo às regras de acesso.

**QUESTÃO Nº 85:**

Na alternativa de reforma/modernização de 12 Trens, com transformação de TUE's de três carros (MC1 + R1 + R2), com a concomitante transformação em TUE's de quatro carros (MC1 + R3 + R4 + MC2), a Concessionária receberia 32 carros MC1 + 32 carros R1 + 32 carros R2 (84+12), quando o ideal seria receber 48 carros MC1 para transformação em MC2, 16 R1 para transformação em R3, e 16 R2 para transformação em R4. A CPTM concordaria em substituir 16 carros R1 e 16 carros R2 no processo de modernização por 32 carros MC1, facilitando o trabalho necessário nas caixas?

**RESPOSTA Nº 85:**

Não.

Os carros disponíveis para a modernização são aqueles constantes do Anexo I. A CPTM planeja utilizar os trens da Série 5000, não modernizados, em seu Projeto de Expansão, após a sua devolução pela Concessionária que se inicia no "mês 22", nos termos do Anexo XX – Programa de Quantitativos de Trens em Operação da Linha 8 - Diamante.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 378/09 | Data: 18/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 86:**

Em resposta à consulta "Questão Nº28" foi informado que a quilometragem da frota não será zerada na data da emissão da Ordem de Serviço e que a *Concessionária* deverá elaborar o plano de manutenção preventiva dos trens operacionais da série 5000 levando em conta o atendimento aos indicadores de desempenho estipulados no Anexo III – Indicadores de desempenho de confiabilidade, disponibilidade e de tempo de reparação, item 2.2.1 – Manutenção da Frota Atual. Desta resposta entendemos que a Concessionária não estará obrigada a aplicar o cronograma de Revisões que consta do Anexo II, item 2, considerando a quilometragem real da frota ao momento da emissão da Ordem de Serviço. É correto nosso entendimento?

**RESPOSTA Nº 86:**

Entendimento incorreto.

A concessionária em seu plano de manutenção deverá considerar a execução de todas as intervenções de manutenção previstas, com exceção da Revisão Geral, durante o período em que estiver responsável pela manutenção da Série 5000, atendendo a necessidade operacional da Linha 8 – Diamante, conforme Anexo XX.

**QUESTÃO Nº 87:**

Será permitido à Concessionária realizar trabalhos com os trens na linha para minimizar os tempos de resposta? Caso afirmativo, existe algum local na linha ou nas cabeceiras em que a Concessionária possa manter uma equipe de intervenção rápida?

**RESPOSTA Nº 87:**

Sim.

Os locais para instalação de postos avançados de manutenção ao longo da Linha 8 – Diamante existem e serão disponibilizados pela CPTM após o início do contrato em função da necessidade indicada no Plano de Manutenção apresentado pela Concessionária.



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 378/09 | Data: 18/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 88:**

No item 4 do documento de ALTERAÇÃO DE EDITAL publicado anteriormente o Anexo XXI do Edital foi substituído para a melhor explicitação da fórmula do Cmd.. Nesse Anexo XXI modificado foi apresentado o seguinte quadro com os valores que devem ser considerados para a medição de Manutenibilidade - Ma:

| MANUTENABILIDADE                                | VALORES DE MTRF         | Ma (%) |
|---|-------------------------|--------|
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(do mês 02 ao mês 06)</i> | $MTRF \geq 3h00$        | 0      |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h15$ | 3,0    |
|   | $4h00 > MTRF \geq 3h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF > 4h00$           | 10,0   |
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(a partir do mês 06)</i>  | $MTRF \geq 2h00$        | 0      |
|   | $2h00 > MTRF \geq 1h20$ | 3,0    |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF > 3h00$           | 10,0   |

Entendemos que existe um erro nesse quadro do Anexo XXI modificado dado que para alguns valores de MTRF existem dois resultados possíveis para Ma. Solicitamos ratificação ou modificação do quadro mencionado.

**RESPOSTA Nº 88:**

Houve erro de digitação no quadro. Segue quadro corrigido.

| MANUTENABILIDADE                                | VALORES DE MTRF         | Ma (%) |
|---|-------------------------|--------|
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(do mês 02 ao mês 06)</i> | $MTRF < 2h15$           | 0      |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h15$ | 3,0    |
|   | $4h00 > MTRF \geq 3h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF \geq 4h00$        | 10,0   |
| <i>MTRF (h)</i><br><i>(a partir do mês 06)</i>  | $MTRF < 1h20$           | 0      |
|   | $2h00 > MTRF \geq 1h20$ | 3,0    |
|   | $3h00 > MTRF \geq 2h00$ | 6,0    |
|   | $MTRF \geq 3h00$        | 10,0   |

**QUESTÃO Nº 89:**

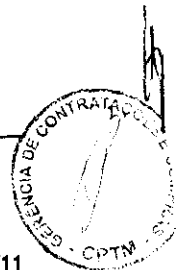
De acordo com a definição de Disponibilidade no Anexo III (Indicadores de Desempenho de Confiabilidade, Disponibilidade e Tempo de Reparo) e seus valores mínimos definidos no Anexo XXI (Coeficiente de mensuração de desempenho) a Concessionária deve cumprir com os seguintes valores de disponibilidade para não ser penalizada:

Horário de Pico Operacional  $\geq 93\%$

Horário de Vale Operacional  $\geq 85\%$



Fax nº 07



Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 378/09

Data: 18/09/09

Portanto com a frota inicial de 17 trens serie 5000 a disponibilidade media no horário pico para não receber penalidade é de 15 formações. Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA Nº 89:**

Entendimento incorreto.

O cálculo dos indicadores de disponibilidade está explicitado no Anexo III e leva em consideração a disponibilidade média mensal nos horários de pico e de vale utilizando vários pontos de medição diários.

Atenciosamente,

  
LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 418/09 | Data: 23/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 378/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 90:**

"No caso de que a Concessionária adquirisse materiais para empregá-los na reabilitação de trens da frota operante da CPTM, é correto entender que o ICMS na aquisição de materiais necessários para a reabilitação da frota operante da CPTM não estaria suspenso e, por ele, os fornecedores da Concessionária deverão incorporar o ICMS em suas notas fiscais de venda de materiais?"

**RESPOSTA Nº 90:**

Deverão ser considerados os procedimentos relativos ao ICMS constantes do Edital e suas alterações, em razão Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI.

**QUESTÃO Nº 91:**

"De ser negativa a resposta à "Questão 90" - Como se articularia dita suspensão? Existiria uma norma legal habilitando aos fornecedores da Concessionária a não incorporar o ICMS nas notas fiscais de venda de materiais?"

**RESPOSTA Nº 91:**

Vide resposta à questão nº 90.

**QUESTÃO Nº 92:**

"De ser negativa a resposta à "Questão 90" - Quando finalizaria a suspensão?"

**RESPOSTA Nº 92:**

Vide resposta à questão nº 90.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 418/09 | Data: 23/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 93:**

"De ser negativa a resposta à "Questão 91" - Quais efeitos teria a finalização da suspensão?"

**RESPOSTA Nº 93:**

Vide resposta à questão nº 90.

**QUESTÃO Nº 94:**

"A PRIMEIRA FASE: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS - 20 (VINTE) ANOS DE CONCESSÃO

De acordo a folha denominada B.1. RECEITA - Receita de prestação de serviços e tributos indiretos, da planilha excel que contém a PARTE II, Planilha de relação de quadros integrantes que deverão ser preenchidos pelo licitante, ANEXO XII, do edital, disponível em meio digital, na preparação do Plano de Negócios, é que da receita bruta haverá descontos de ISS, PIS e Cofins. É correto considerar que a concessionária não fará repercutir na CPTM, em nenhum momento durante o período de concessão valor algum de ICMS sobre nenhuma das parcelas que compõe a contraprestação pecuniária mensal da concessão, prevista na cláusula oitava da minuta de contrato, que figura como ANEXO XXIII do edital?"

**RESPOSTA Nº 94:**

Sim, sobre a contraprestação não incidirá o ICMS, mas sim o ISS, pois se trata de remuneração pela prestação de serviços, nos termos da resposta dada à questão nº 61. Os pagamentos de ICMS pela SPE/fornecedores da SPE decorrentes de eventos de circulação de mercadorias, conforme a legislação fiscal, serão de responsabilidade da SPE/fornecedores da SPE e deverão estar refletidos nos preços unitários propostos pela licitante, exceção feita aos eventos tratados no Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI, cujo ICMS estará desonerado.

**QUESTÃO Nº 95:**

"SEGUNDA FASE – TRANSMISSÃO DA TITULARIDADE NO TÉRMINO DO PRAZO DA CONCESSÃO:

De acordo com o item 9.1.2 do edital, nos preços unitários indicados na proposta comercial, deverão estar incluídos todos os custos operacionais da atividade da licitante e os tributos que eventualmente sejam devidos, exceção feita ao Importo sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para aquisição de trens novos, observando-se as diretrizes do ANEXO XII - Plano de Negócios. Sobre este entendimento, o item 1.7 A da PARTE I, Diretrizes para o plano de negócios, se inclui como uma das premissas do modelo, que se deve destacar o ICMS incidente em cada operação e "*considerá-lo suspenso de pagamento para efeito do cálculo da contraprestação pecuniária proposta pelo licitante, apenas no caso de aquisição de trens novos*". É correto o entendimento que a aquisição de trens novos por parte da CPTM está suspensa de ICMS?"

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 418/09 | Data: 23/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 95:**

Vide resposta à questão nº 90.

**QUESTÃO Nº 96:**

"Sendo a interpretação correta da "Questão nº 95":

- a) Quando se encerraria a suspensão do ICMS?
- b) Uma vez finalizada a suspensão, estaria a Concessionária obrigada a repercutir o ICMS a CPTM pela sua aquisição de trens novos?
- c) Qual seria a base de cálculo do ICMS nesta aquisição dos trens pela CPTM?
- d) No caso de não ser correto o entendimento da "Questão nº 95", podemos concluir que a aquisição de novos trens por parte da CPTM está isenta de ICMS?
- e) Entendemos que a aquisição dos trens reabilitados por parte da CPTM está sujeita e não isenta de ICMS e que a Concessionária deve repercutir na nota fiscal. Está correto este entendimento?
- f) Sendo correto o subitem "e" anterior, qual seria a base de cálculo no ICMS da aquisição pela CPTM dos trens reabilitados?
- g) Entendemos que a Concessionária não deverá repercutir valor algum em nenhum momento com relação ao IPI. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 96 a até f:**

Vide resposta à questão nº 90.

**RESPOSTA Nº 96 g:**

Vide resposta à questão nº 63.

**QUESTÃO Nº 97:**

"PERGUNTA RELATIVA AO PLANO DE NEGÓCIOS:

De acordo com a folha denominada B4B5 ATIVO VINCULADO - Ativo vinculado e amortização/depreciação, do documento excel que contém a PARTE II, Planilha e relação de quadros integrantes que deverão ser preenchidos pelo licitante, do ANEXO II do edital, disponível em meio digital, o licitante deve elaborar um cronograma de aquisição e amortização/depreciação do patrimônio vinculado com a concessão, mencionando-se que para os trens novos, deve-se destacar o ICMS e considerá-lo sem efeito, conforme 1.7 a) do ANEXO XII. Entendemos portanto, que é correto considerar que na folha do plano de negócios há de indicar-se os valores do patrimônio vinculado, adicionando como maior valor do patrimônio o ICMS, que suportaria a licitante na aquisição de trens novos. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 97:**

Não, vide Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI e Anexo XII alterado conforme divulgação constante do FAX / GFC - Nº 376/09, de 21/08/2009.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 418/09 | Data: 23/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 98:**

"PERGUNTA RELATIVA AO PLANO DE NEGÓCIOS:

Sendo correto o entendimento da "Questão nº 97", pode-se ativar também como maior valor do ativo o ICMS cobrado na aquisição dos demais elementos necessários para a prestação do serviço de modernização da linha 8 - Diamante?"

**RESPOSTA Nº 98:**

Os pagamentos de ICMS pela SPE/fornecedores da SPE decorrentes de eventos de circulação de mercadorias, conforme a legislação fiscal, poderão ser lançados no ativo vinculado como parte integrante do valor dos bens adquiridos para a prestação dos serviços, exceção feita aos eventos tratados no Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI, cujo ICMS estará desonerado, nos termos da resposta à questão nº 97.

**QUESTÃO Nº 99:**

"PERGUNTA RELATIVA AO PLANO DE NEGÓCIOS:

Sendo correta a "Questão nº 97" e a "Questão nº 98", será "amortizável" o ICMS ativado como maior valor do ativo vinculado?"

**RESPOSTA Nº 99:**

Os pagamentos de ICMS pela SPE/fornecedores da SPE decorrentes de eventos de circulação de mercadorias, conforme a legislação fiscal, poderão ser lançados no ativo vinculado como parte integrante do valor dos bens adquiridos para a prestação dos serviços, nos termos da resposta à questão nº 98, sendo passíveis de amortização, exceção feita aos eventos tratados no Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI, nos termos da resposta à questão nº 97, cujo ICMS estará desonerado e terá efeito nulo sobre o ativo vinculado.

**QUESTÃO Nº 100:**

"PERGUNTA RELATIVA AO PLANO DE NEGÓCIOS:

No caso de não ser correta a "Questão nº 97" e a "Questão nº 98", que incidência tem no plano de negócios o ICMS cobrado na aquisição dos trens novos?"

**RESPOSTA Nº 100:**

O Plano de Negócios deverá considerar os procedimentos relativos ao ICMS constantes do Edital e suas alterações, em razão Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI e Anexo XII alterado conforme divulgação constante do FAX / GFC - Nº 376/09, de 21/08/2009, nos termos das respostas às questões anteriores constantes deste documento.

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 418/09 | Data: 23/09/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 101:****“PERGUNTA RELATIVA AO PLANO DE NEGÓCIOS:**

No caso de não ser correta a “Questão nº 98”, que incidência tem no plano de negócios o ICMS cobrado na aquisição dos demais elementos, diferentes dos trens novos, necessários para a prestação do serviço de modernização da linha 8 - Diamante?”

**RESPOSTA Nº 101:**

O Plano de Negócios deverá considerar os procedimentos relativos ao ICMS relativos à legislação fiscal e aqueles constantes do Edital e suas alterações, em razão Decreto Estadual nº 54.715 de 27 de Agosto de 2009 - que institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo, incorporado ao Edital como Anexo XXXI e Anexo XII alterado conforme divulgação constante do FAX / GFC - Nº 376/09, de 21/08/2009, nos termos das respostas às questões anteriores constantes deste documento.

Atenciosamente,

  
LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras

Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 423/09

Data: 05/10/09

**ALTERAÇÃO DE EDITAL - RESPOSTA A QUESTIONAMENTOS****PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL****CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

**I - ALTERAÇÕES NO EDITAL**

**1 – Supressão do subitem 6.1.3.1 e alteração do 6.1.3 do edital que passa a vigor com a seguinte redação:**

6.1.3 As entidades privadas de previdência complementar, as instituições financeiras, os Fundos de investimentos e as empresas com atividade de investidoras financeiras ("Veículos de Investimento") somente poderão participar da licitação, reunidas em consórcio, com outras pessoas jurídicas de direito privado.

**2 – Inclusão do subitem 11.1.5 no edital com a seguinte redação:**

11.1.5 No caso de Fundos de Investimentos apresentar, adicionalmente:

- a) Comprovação de registro e regularidade do fundo de investimento na CVM ou no órgão competente equivalente para as empresas estrangeiras;
- b) Regulamento do fundo de investimentos e alterações, se houver.

**3– Alteração do subitem 11.3.1.1 do edital que passa a vigor com a seguinte redação:**

11.3.1.1 A comprovação da boa situação financeira da Licitante deverá ser demonstrada da seguinte forma:

- a) Para as Licitantes, exceto as instituições financeiras, entidades de previdência complementar, fundos de investimentos e empresas com atividade de investidoras financeiras ("Veículos de Investimento"):

Índice de Liquidez Geral > ou = 0,7 e calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$ILG = \frac{AC + RLP}{PC + PNC}$$

onde:

ILG = Índice de Liquidez Geral  
AC = Ativo Circulante  
RLP = Realizável a Longo Prazo  
PC = Passivo Circulante  
PNC = Passivo não Circulante

b) Para as Licitantes instituição financeira:

Índice de Alavancagem < ou = 14,00 e calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$IA = \frac{CT}{PL}$$

onde:

IA = Índice de Alavancagem  
CT = Capital de Terceiros (passivo circulante + passivo não circulante)  
PL = Patrimônio Líquido

c) No caso de participação de entidades de previdência complementar, dada a sua natureza operacional e jurídica diferenciada, a comprovação dar-se-á com o atendimento ao disposto nos subitens 11.1.3 e 11.3.1.8 e, adicionalmente, com a apresentação de documento comprobatório de que não se encontra sob liquidação ou intervenção da Secretaria de Previdência Complementar do Ministério da Previdência Social.

d) No caso de participação de fundos de investimentos e empresas com atividade de investidoras financeiras ("Veículos de Investimentos"), dada a natureza operacional e jurídica destas, a comprovação dar-se-á mediante **uma das seguintes condições:**

i) comprovação de patrimônio líquido individual equivalente a duas vezes o valor do patrimônio líquido exigido proporcionalmente à sua participação percentual no consórcio;

ii) comprovação do Índice de Liquidez Geral ajustado > ou = 0,7, calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$ILGa = \frac{AC + RLP + INV}{PC + PNC}$$

onde:

|               |           |                |        |       |          |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|
| Fax.CPTM - Nº | 3293-4687 | FAX / GFC - Nº | 423/09 | Data: | 05/10/09 |
|---------------|-----------|----------------|--------|-------|----------|

ILGa = Índice de Liquidez Geral ajustado  
AC = Ativo Circulante  
RLP = Realizável a Longo Prazo  
INV = Investimentos  
PC = Passivo Circulante  
PNC = Passivo Não Circulante

d1) os fundos de investimentos deverão, também, apresentar declaração, emitida pela administradora e/ou gestora do fundo, de que o mesmo não se encontra sob liquidação;

d2) as empresas com atividade de investidoras financeiras ("Veículos de Investimento") deverão, também, comprovar formalmente sua condição de empresa com atividade essencialmente de investidor financeiro, por meio de seus atos constitutivos e/ou de suas participações financeiras constantes em seu balanço patrimonial.

11.3.1.1.1 Os índices financeiros serão calculados com uma casa decimal, arredondando-se as frações para o décimo mais próximo;

#### 4- Inclusão dos subitens 11.4.1.5 e 11.4.1.6 no edital com a seguinte redação:

11.4.1.5 Serão aceitos, para efeito de comprovação da exigência dos subitens 11.4.1.1.3 e 11.4.1.1.4, atestados de empresa controladora, nos termos definidos na Lei federal 6.404/76 e/ou de empresas consideradas matriz com sede no estrangeiro, desde que devidamente comprovada a situação citada, e que a mesma tenha vigência desde data anterior a da publicação do edital (em 28/05/09).

11.4.1.5.1 Na hipótese de utilização da condição descrita no item anterior, relativamente à exigência do subitem 11.4.1.1.3, a Licitante deverá juntar declaração expressa da controladora e/ou empresa considerada matriz de que se compromete a assessorar e a assistir tecnicamente sua controlada e/ou filial em todas as fases relativas ao fornecimento/fabricação de trens.

11.4.1.6 Na hipótese de o atestado pertencer à empresa estrangeira deverá conter autenticação consular, bem como ser traduzido por tradutor público juramentado;

#### 5 - Inclusão do subitem 21.1.5 na Cláusula Vigésima Primeira da minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, com a seguinte redação:

21.1.5 A Contratante poderá exigir, a qualquer tempo, que a Concessionária apresente sua classificação de risco (rating) a ser desenvolvida por entidade de padrão internacional, devidamente aceita pela Contratante, podendo esta, em decorrência do "rating" obtido pela Concessionária, exigir providências que objetivem o equilíbrio e a solidez financeira da concessionária.

#### 6 - Alteração dos subitens 31.2.1 e 31.2.2 da minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, que passam a vigor com a seguinte redação:

31.2.1 O percentual excedente aos 15% resultante da apuração do Coeficiente de Mensuração do Desempenho - Cmd, Anexo XI, será classificado como infração

contratual, na hipótese da ocorrência de superação desse limite por um período de 3 meses consecutivos. Nesta hipótese, será observada a seguinte graduação e proporcionalidade das multas a serem aplicadas sobre o preço mensal das Parcelas A (Aa + Am), que compõem parte da contraprestação pecuniária, objeto da apuração do Cmd, considerando o percentual acumulado excedente nos três meses consecutivos:

| Percentual Excedente a 15% no período consecutivo de 3 meses, após a aplicação do Coeficiente de Mensuração de Desempenho | Multa (% sobre o valor da parcela A) |
|---|--------------------------------------|
| De 1 a 5%   | 0,50%                                |
| De 6 a 10%  | 0,75%                                |
| De 11 a 15%   | 1,00%                                |
| De 16 a 20%   | 1,75%                                |
| De 21 a 25%   | 2,75%                                |
| De 26 a 30%   | 3,50%                                |
| De 31 a 35%   | 5,00%                                |
| De 36 a 40%   | 8,00%                                |
| Igual ou Superior a 41%   | 10,00%                               |

31.2.2 A cada período de 1 (um) ano de vigência do contrato, a contar do início dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, se a Concessionária ultrapassar por seis vezes, consecutivas ou não, o limite do Coeficiente de Mensuração de Desempenho indicado no subitem 31.2 (15%), será aplicada multa equivalente a 3% do valor mensal da Parcela A (Aa + Am) que compõe a contraprestação pecuniária, relativa ao mês de apuração respectivo.

**7 – Alteração dos subitens 31.3.1.1, 31.3.1.2 e 31.3.1.3 da Cláusula Trigésima Primeira da Minuta de Contrato, Anexo XXIII do edital, que passam a vigor com a seguinte redação:**

31.3.1 Atraso na entrega/recebimento por trem reformado/novo, nos termos estabelecidos nos Cronogramas de que tratam as alíneas "b" e "c" do subitem 2.1.1 da Cláusula Segunda deste contrato:

31.3.1.1 até 90 (noventa) dias: Multa de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) ou fração calculada *pro rata die*;

31.3.1.2 a partir do 90º (nonagésimo) dia: Multa de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) por mês, ou fração calculada *pro rata die*.

31.3.1.3 exceto as penalidades constantes dos subitens 31.3.1.1 e 31.3.1.2, o atraso, até 270 dias, na entrega/recebimento de trem reformado/novo, não ensejará outras sanções.

## II - RESPOSTAS A QUESTIONAMENTOS

Dando seqüência aos esclarecimentos às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 418/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 102:**

"De acordo com os termos do edital e seus anexos, entendemos que a concessão administrativa teria duas fases no tempo: uma primeira fase que transcorreria durante o prazo de 20 anos de duração da concessão, período no qual a concessionária seria a proprietária dos bens necessários para a prestação do serviço de modernização da frota da linha 8 - Diamante e uma segunda fase, que ocorreria no término do prazo de concessão, depois dos vinte anos, em que se faria a transmissão da titularidade jurídica sobre os bens dedicados à concessão. Está correto este entendimento?"

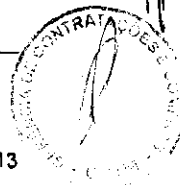
**RESPOSTA Nº 102:**

Entendimento parcialmente correto.

Não há as duas fases mencionadas. O prazo da concessão será de 20 anos e após esta data extingue-se o contrato pelo advento do termo contratual, nos termos da Cláusula Vigésima Quarta.

Quanto à propriedade e transmissão de titularidade jurídica:

- Frota atual, denominada Série 5000:  
É de propriedade da CPTM e será disponibilizada à Concessionária para a execução da prestação dos serviços objeto do contrato da Concessão. A devolução dos trens que não sofrerem intervenções de reforma ocorrerá gradativamente, à CPTM, na medida da substituição por trens reformados e/ou novos, nos termos do Programa de Quantitativo de Trens em Operação da Linha 8 Diamante da CPTM que se constitui no Anexo XX do edital.
- Frota Reformada, se houver:  
É de propriedade da CPTM e será disponibilizada à Concessionária para a execução da prestação dos serviços objeto do contrato da Concessão Administrativa. Os trens que sofrerem reforma retornarão à CPTM para a operação dos serviços de transporte público de passageiros e serão disponibilizados à Concessionária, pela CPTM, para uso na prestação do serviço de manutenção preventiva, corretiva e revisão geral.
- Frota Nova:  
Será de propriedade da Concessionária e deverá ser disponibilizada à CPTM para uso na operação dos serviços de transporte público de passageiros, nos termos fixados no contrato da Concessão Administrativa.
- Todos os bens adquiridos, produzidos/fabricados e implantados pela Concessionária (trens, equipamentos, máquinas, componentes sobressalentes e outros), bem como os disponibilizados pela CPTM, que se façam necessários à execução da prestação do serviço objeto do Contrato, integrarão a Concessão Administrativa, com vinculação exclusiva, e ao final da concessão serão revertidos à CPTM, sem nenhum valor residual, tributo, encargo, obrigação, gravame e sem quaisquer ônus à CPTM, ou cobrança de qualquer valor pela Concessionária, conforme previsto nas Cláusulas Vigésima Terceira, Vigésima Quarta e Trigésima. Excetuam-se os bens de capital adquiridos pela SPE para a produção/fabricação dos trens, os quais não estarão vinculados à concessão e não serão revertidos à CPTM.



**QUESTÃO Nº 103:**

"Sendo o entendimento anterior correto, entendemos, portanto, que durante os vinte anos do prazo de concessão, haverá unicamente uma prestação de serviços por parte da concessionária à CPTM. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 103:**

Durante a vigência do contrato (20 anos) haverá apenas a prestação dos serviços estabelecidos no objeto do contrato de concessão.

**QUESTÃO Nº 104:**

"Sendo corretos os dois entendimentos anteriores, entendemos também que durante os vinte anos do prazo de concessão, não há nenhuma entrega por parte da concessionária à CPTM. Está correto este entendimento?"

**RESPOSTA Nº 104:**

Vide resposta 102 e 103.

**QUESTÃO Nº 105:**

"Resultando no aceite dos entendimentos de todos os itens anteriores, quisemos esclarecer as seguintes questões, enfocadas nas diferentes fases que entendemos que está estruturada a concessão: em primeiro lugar a prestação de serviços e em segundo lugar a entrega."

**RESPOSTA Nº 105:**

Vide resposta às questões nº 102 e 103.

**QUESTÃO Nº 106:**

"O parágrafo 18.2 do Contrato de Concessão - Anexo XXIII, indica que os seguros de transporte e seguro de danos aos trens a serem contratados pela concessionária, deverá ter a contratante (CPTM) como beneficiária.

Entendemos isso significa que, ante a ocorrência de um sinistro coberto por tais seguros, a CPTM receberá a indenização da companhia de seguros, que poderá utilizar ou não na reparação ou substituição do trem ou trens danificados, não derivando-se de tal sinistro, nenhuma responsabilidade para a concessionária pela ausência temporal ou definitiva do trem ou trens danificados

É correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 106:**

O seguro deverá ter por beneficiário o proprietário do bem. As conseqüências da imobilização do trem seguirão as regras constantes dos subitens 18.6.1 e 18.6.2 do edital e item 8.6 da Minuta de Contrato.

**QUESTÃO Nº 107:**

6315  
F

Fax.CPTM - Nº 3293-4687

FAX / GFC - Nº 423/09

Data: 05/10/09

"Agradeceríamos se nos indicassem, qual deve ser o valor assegurado em cada momento, relacionado com os parágrafos 18.1.1 a) e 18.1.1 b) do Contrato de Concessão - Anexo XXIII (seguro de transporte e seguro de danos aos trens)."

**RESPOSTA Nº 107:**

O Plano de seguro da interessada deverá ser elaborado com a assessoria de instituição seguradora ou corretora de seguros, conforme indica as diretrizes do Plano de Negócios, estando sob a responsabilidade da interessada a atribuição dos valores assegurados, sendo certo que a insuficiência da cobertura não isentará a Concessionária da obrigação de indenizar integralmente o dano causado.

**QUESTÃO Nº 108:**

"O parágrafo 18.2 do Contrato de Concessão - Anexo XXIII indica que os seguros de responsabilidade civil a serem contratados pela concessionária, deverão ter a própria concessionária com beneficiária. Entendemos que existe um erro, já que os seguros de responsabilidade civil devem sempre ter como beneficiário quem sofreu o dano.

É correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 108:**

O seguro de responsabilidade civil, que contenha cláusula de reembolso, deverá ter como beneficiário a empresa causadora de danos pessoais ou materiais a terceiros, no caso a Concessionária, sendo ela a responsável, civilmente, por efetuar o pagamento das despesas indenizatórias decorrentes dos danos. Contudo, não há óbice de ser firmado seguro com previsão de pagamento direto ao terceiro prejudicado, que neste caso passaria a ser o beneficiário.

**QUESTÃO Nº 109:**

"Segundo o parágrafo 14.3.3 da minuta de Contrato de Concessão - Anexo XXIII, entendemos que a forma ordinária de alcançar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em caso de bem a contratante ou bem a concessionária tivessem direito a tal recomposição, seria a revisão da contraprestação pecuniária mensal.

É correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 109:**

Pergunta não compreendida.

**QUESTÃO Nº 110:**

"Gentilmente solicitamos que se confirme expressamente que, em caso de um aumento da contraprestação pecuniária mensal por razão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, tal aumento ficaria também integralmente coberto pela garantia de "Cessão de Direitos Creditórios" e também pela "Fiança CPP"."

**RESPOSTA Nº 110:**

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 423/09 | Data: 05/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

A "Garantia CPTM" acompanhará, proporcionalmente, eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

**QUESTÃO Nº 111:**

"Da leitura dos itens 17.8 e 17.9 do Edital, entendemos que o penhor das ações da Concessionária, em favor das entidades que irão aportar recursos à Concessionária e/ou para as companhias de seguros garantidoras destas entidades, as quais o exigem como condição prévia para liberação dos recursos, pode ser realizado sem a necessidade de autorização prévia da Contratante e que, nesse caso, não haverá violação dos dispositivos supracitados ou de qualquer outra determinação constante do Instrumento Convocatório.

Este entendimento está correto?"

**RESPOSTA Nº 111:**

Não está correto o entendimento. Nos termos do item 17.9, inciso IV, deverá ser submetida a prévia autorização da Contratante as propostas que tenham como garantia ações da SPE, integrantes do grupo controlador.

**QUESTÃO Nº 112:**

"Na sequência das recentes modificações das garantias, observamos que a quantidade máxima mensal garantida pela cessão dos "Direitos Creditórios Centralizados PPP" alcança a cifra de R\$ 11.597.000,00, que é muito inferior a cifra máxima a ser paga mensalmente pela CPTM de R\$ 17.841.070,80 (antes da revisão pelo IPC-FIPE).

Em nossa opinião, o fato de que não fique garantida a totalidade dos pagamentos a serem realizadas pela CPTM a Concessionária dificulta enormemente a viabilidade financeira do projeto, dado o regime econômico da CPTM, que depende em considerável medida da subvenção do Estado de São Paulo, mas sem a obrigação irretocável deste, como indica sua resposta n.º 42, de fazer-se cargo de qualquer déficit econômico-financeiro em que a CPTM pudesse incorrer.

Na consequência, solicitamos gentilmente que se modifique o edital, de forma que a garantia por cessão de "Direitos Creditórios Centralizados PPP", alcance cada mês a cifra máxima a pagar pela CPTM (soma das parcelas A e B, menos desconto único oferecido pelo licitante, mais reajuste pelo IPC-FIPE).

**RESPOSTA Nº 112:**

A Cláusula Décima Primeira da Minuta de Contrato da Concessão Administrativa, ANEXO XXIII do Edital, já alterada por meio do FAX/GFC Nº 377, DE 08/09/09 não será modificada. A resposta à questão nº 42 apenas indica que a ação de cobrança referente à parte em atraso da contraprestação, não coberta pela garantia, poderá ser intentada contra a CPTM, empresa pertencente à Administração Indireta do Estado de São Paulo.

**QUESTÃO Nº 113:**



Segundo a interpretação que fomos capazes de fazer da resposta que a CPTM deu para pergunta n.º 57, parece que a referida resposta se contradiz, ao menos em parte, como o que figura nos parágrafos 18.1 e 18.2 do edital.

Entendemos que ante esta, ao menos aparente, contradição, deve prevalecer o que figura nos parágrafos 18.1 e 18.2 do edital. Mais, incluído o entendimento da resposta n.º 57, segundo a qual a soma de ambas parcelas se destina ao pagamento de todos os serviços a prestar, não somos capazes de obviar o fato de que o próprio edital faz uma distinção crucial entre as parcelas A e B: a parcela A pode variar em função do índice de desempenho da manutenção (e, inclusive desaparecer, se a manutenção fosse de uma qualidade inferior ao mínimo aceitável), enquanto que a parcela B é fixa e independente da qualidade da manutenção.

Depois uma profunda análise qualitativa e quantitativa dos mercados de material ferroviário, de capital e de dívida, nos permitimos expor nossa conclusão de que o volume previsto atualmente no edital para a parcela B, que é a inalterável e expressamente destinada a devolver e remunerar o capital e dívida, necessários para a modernização da frota de trens (novos e reabilitados), é substancialmente inferior ao que seria necessário em função dos preços de mercado de trens novos / reabilitados e das exigências dos mercados de dívida e capital<sup>1</sup> suscetíveis à serem utilizados no projeto, enquanto que, em contrário, o volume da parcela A é substancialmente maior do valor que razoavelmente poderia permitir a prestação de uma manutenção eficaz.

Assim, a fim de permitir a financiabilidade do projeto, gentilmente reiteramos a solicitação de modificação do edital, de maneira que seja possível transferir pagamentos mensais da parcela A a parcela B, a critério da licitante, com a única condição de que não varie mensalmente a soma de ambas parcelas. As quantidades transferidas da parcela A a parcela B seriam também fixas e independentes dos índices de desempenho da manutenção. Os licitantes indicariam as tais transferências nas suas propostas financeiras, as quais seriam obrigatórias ao longo da vida da concessão.

<sup>1</sup>Ratio de cobertura do serviço da dívida, juros básico, margem financeira, prazos e estrutura de disposição e amortização de dívida, TIR do capital, etc.

### **RESPOSTA Nº 113:**

Não há contradição. A Parcela B não é expressamente destinada a devolver e remunerar o capital e dívida. A contraprestação como um todo representa a remuneração da concessionária pelos serviços objeto do contrato, sendo as Parcelas A e B os componentes da contraprestação, a título da ocorrência de eventos do objeto que indicarão a forma de seu desembolso. O valor estimado para remunerar os serviços prestados pela concessionária, ou seja, para amortizar custos de materiais, mão de obra, seguros, juros, capital, entre outros, é, portanto, aquele resultante da totalidade da contraprestação, independentemente de tratar-se de valor decorrente da Parcela A ou B. Os riscos de variação na contraprestação, sejam oriundos da Parcela A ou B, deverão ser administrados pela Concessionária, sendo certo que os mecanismos de cessão de direitos emergentes do contrato da Concessão Administrativa e/ou empenho direto ao financiador, previstos no Contrato da Concessão, se utilizados pela Concessionária, poderão ser aplicados sobre o total da contraprestação (Parcelas A e B ou eventuais combinações destas).

### **QUESTÃO Nº 114:**

"No anexo VI, nas Condições e Requisitos Gerais, item 3, se diz: "Alimentação Auxiliar - Inversor Estático com IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor) 380 V - Trifásico - 60 Hz e 72 Vdc". Pode-se considerar a alteração da tensão auxiliar de 72 Vdc para 24 ou 110 Vdc, uma vez que esta alteração teria influência somente nos equipamentos novos embarcados e no projeto próprio?"

**RESPOSTA Nº 114:**

Não.

O valor da tensão de alimentação auxiliar deve seguir o especificado no Edital.

**QUESTÃO Nº 115:**

"No anexo VI, nas Condições e Requisitos Gerais, item 3, se diz: "Diâmetro da Roda 36" (914,4 mm) a 38" (965,2 mm)". Tendo em vista diferenças de projeto, favor confirmar a possibilidade de fornecimento de rodas com diâmetro de 860 mm, desde que a altura do piso do trem seja mantida."

**RESPOSTA Nº 115:**

Poderá ser utilizada roda com diâmetro mínimo de 34" (864 mm).

**QUESTÃO Nº 116:**

"No anexo VI, item 3.1.5, é especificado um raio mínimo de Concordância Vertical para a via principal igual a 750 m. Favor confirmar se este valor está correto."

**RESPOSTA Nº 116:**

O valor correto do raio mínimo de concordância vertical para via principal da CPTM é superior a 2.000 m.

**QUESTÃO Nº 117:**

"Para que possamos realizar a simulação dos trens, solicitamos a disponibilização do plano de vias com o perfil geométrico da via."

**RESPOSTA Nº 117:**

Estamos anexando arquivo eletrônico com o perfil das vias da CPTM.

**QUESTÃO Nº 118:**

"No item 4.14.1 do anexo VI, lê-se que "Todos os eletrodutos deverão ser do tipo rígido de aço galvanizado ou de alumínio".

Favor confirmar se serão aceitos eletrodutos flexíveis, do tipo aprovado em ferrovias, para instalação nas transições entre os dutos rígidos e as caixas de equipamentos/passagem."

**RESPOSTA Nº 118:**

Não. Seguir o especificado no Edital.



**QUESTÃO Nº 119:**

"A respeito dos itens 4.14.1 e 5.14.2 do anexo VI, a reserva de 20% para as régua terminal com mais de 5 bornes, bem como para cablagem e conectores, é elevada. O usual é uma reserva de 10%, limitados aos cabos menores (de sinalização) até 2,5mm<sup>2</sup>. Solicitamos confirmar a possibilidade de adoção de reserva de 10% para régua de terminal com mais de 20 bornes, e reserva de 10% para cablagem com mais de 20 condutores."

**RESPOSTA Nº 119:**

Concordamos com a reserva de 10% nas régua de terminal, com mais de 20 bornes para condutores até 2,5 mm<sup>2</sup>.

**QUESTÃO Nº 120:**

"A respeito do item 5.1.8 do anexo VI, é possível usar outro tipo de material de piso, já aprovado para utilização em ferrovias, além das especificadas?"

**RESPOSTA Nº 120:**

Não. Seguir o especificado no Edital.

**QUESTÃO Nº 121:**

"O item 5.3.1 do anexo VI define que o revestimento das laterais, piso e da cobertura deve possuir uma manta de isolamento termo-acústica, a qual deve ter espessura mínima de 50 mm e densidade de 50 kg/m<sup>3</sup>, respeitando aos requisitos anti-fogo. Qual seria o limite aceitável (parâmetros) de ruído acústico e de isolamento térmica? Propomos a aplicação de uma manta mais fina, desde que sejam atendidos todos os parâmetros requeridos."

**RESPOSTA Nº 121:**

Os parâmetros de ruído acústico são definidos em normas técnicas e constantes da Especificação Técnica.

A manta de isolamento termo-acústica deverá ter a espessura especificada no Edital.

**QUESTÃO Nº 122:**

"A respeito do Item 5.11.1, anexo VI, o nível de iluminação mínimo de 500 lux é alto comparado ao nível de iluminação atual dos trens da CPTM. Solicitamos verificar a possibilidade de alteração do nível mínimo de iluminação para 320 lux."

**RESPOSTA Nº 122:**

Não.

Deverá ser atendido o nível mínimo de iluminação especificado no Edital.

**QUESTÃO Nº 123:**

CPTM 0320

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 423/09 | Data: 05/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

"Com referência ao item 7.1, anexo VI, segundo o nosso entendimento, a atuação do freio pneumático ocorrerá somente quando a frenagem elétrica não for suficiente para o esforço necessário. Favor confirmar o nosso entendimento."

**RESPOSTA Nº 123:**

Entendimento incorreto.

A leitura detalhada do Edital irá esclarecer todas as dúvidas referentes à atuação dos freios.

**QUESTÃO Nº 124:**

"Entendemos que a exigência do item 7.5 do anexo VI, diz respeito apenas aos disjuntores de alta potência. Favor confirmar."

**RESPOSTA Nº 124:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 125:**

"O item 7.6.3 do anexo VI, exige a instalação de sensores de velocidade, no entanto, se o sistema de controle de tração realizar esta função, sem a necessidade da instalação deste dispositivo, o mesmo pode ser omitido?"

**RESPOSTA Nº 125:**

Não.

Deverá ser seguido o que especifica o Edital.

**QUESTÃO Nº 126:**

"O item 10.6.6 do anexo VI, relata a exigência de se instalar um sistema de intercomunicação em todas as portas. Entretanto, entendemos que este dispositivo deve ser instalado somente nas portas de emergência. Favor confirmar."

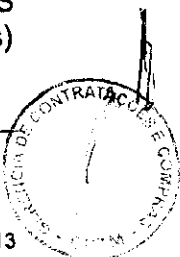
**RESPOSTA Nº 126:**

Entendimento incorreto.

Deverá ser seguido o que especifica o Edital.

**QUESTÃO Nº 127:**

"O item 12.1, anexo VI, informa que "Todas as conexões entre os elementos do "data-bus" e entre os equipamentos de bordo de sinalização, deverão ser com interface RS 485. Favor confirmar se podemos utilizar o protocolo MVB (Multifunctional Vehicle Bus) para esta aplicação."



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 423/09 | Data: 05/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 127:**

Sim.

Também poderá ser utilizado MVB.

**QUESTÃO Nº 128:**

"No item 13.1.5 m) do anexo VI é informado que a perda / falha em 2 pantógrafos é considerada uma falha do tipo A, no entanto, o trem em operação normal exige somente 2 pantógrafos (de 4 instalados no trem), portanto a perda de 2 pantógrafos deveria ser considerada uma falha categoria C. Favor confirmar nosso entendimento."

**RESPOSTA Nº 128:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 129:**

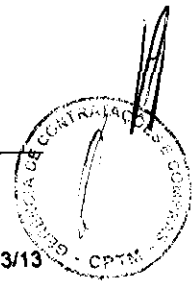
"De acordo com a relação de ensaios, contido no item 15.4 do anexo VI, a folga nos truques deveria ser classificada como um teste-de-tipo e não como um teste de rotina. Favor confirmar."

**RESPOSTA Nº 129:**

Entendimento correto.

Atenciosamente,

  
LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras



PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 423/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 130:**

"De acordo com o item 11.2.8 do edital, para efeito desta licitação, documentos exigidos serão considerados válidos pelo período neles especificados. Inexistindo período de validade, serão considerados válidos por um período de 180 (cento e oitenta) dias contados da data de sua expedição.

Por conta dos dois adiamentos da data da sessão pública para recebimento das propostas que foram estabelecidos até agora, muitos documentos que cumprem ao ponto em questão do edital, deixarão de cumpri-lo por conta de características legais individuais, que expirarão até a próxima data de 28 de setembro de 2009. Alguns destes documentos comprobatórios possuem um alto custo de renovação, onde não se faria necessário renovar em uma situação convencional.

Por conta desta questão apresentada, consideramos para esta licitação, um incremento de prazo de vencimento dos documentos, igual ao período de adiamento sofrido pelo processo até a data efetiva da abertura da sessão pública de recebimento das ofertas. Está correto nosso entendimento?

Alternativamente, poderíamos considerar as datas da consularização na embaixada brasileira, em caso de documentos estrangeiros."

**RESPOSTA Nº 130:**

Correto o entendimento. Ao prazo inicialmente fixado 180 dias de que trata o subitem 11.2.8, será agregado o período de adiamento da licitação, 90 dias.

FAX 10

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM  
Rua Boa Vista, 185 - Centro - São Paulo / SP - CEP: 01014-001



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 444/09 | Data: 27/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**QUESTÃO Nº 131:**

"De acordo com o indicado nos itens 13.1.6. e 13.1.7. do edital, os valores de confiabilidade a serem alcançados pela frota, para a data correspondente a P1 + 12 meses, são os seguintes:

|          |           |
|----------|-----------|
| MKBF (A) | 20.324 km |
| MKBF (B) | 7.420 km  |
| MKBF (C) | 3.503 km  |

Se analisarmos o item 2.1 do Anexo XXI, no período de 3 a 28 meses, o coeficiente de confiabilidade (Cf) para o MKBF (A) se define da seguinte forma:

| CONFIABILIDADE        |         | VALORES DE MKBF                | Cf (%) |
|-----------------------|---------|--------------------------------|--------|
|                       |         | $MKBF_A \geq 100.000$          | 0      |
| $MKBF_A$ (km)         | FALHA   | $100.000 > MKBF_A \geq 72.000$ | 3,0    |
| (do mês 03 ao mês 28) | NÍVEL A | $72.000 > MKBF_A \geq 48.000$  | 6,0    |
|                       |         | $MKBF_A < 48.000$              | 10,0   |

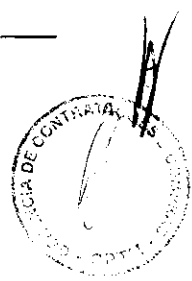
Logo, de acordo com o edital, para este período entre 3 e 28 meses, se deveria alcançar uma confiabilidade MKBF (A) de 20.324km. No entanto, segundo do Anexo XXI, para o período de 3 a 38 meses, o valor 20.324km é menor que o 48.000km com o qual se aplicaria um coeficiente de confiabilidade (Cf) de 10%.

Consideramos que para o Edital e o Anexo XXI, seja coerente a tabela do Anexo XXI para o MKBF (A), devendo-se corrigir para a seguinte forma:

| VALORES DE MKBF<br>(03 A 28 meses) | Cf (%) |
|------------------------------------|--------|
| $MKBF (A) \geq 20.300$             | 0      |
| $15.225 > MKBF (A) \geq 20.300$    | 3      |
| $20.300 > MKBF (A) \geq 10.150$    | 6      |
| $MKBF (A) < 10.150$                | 10     |

A partir do mês 28, o valor de 20.300 deveria se manter. Está correto nosso entendimento?"

FAX 10

|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 444/09 | Data: 27/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

**RESPOSTA Nº 131:**

Entendimento incorreto. Os itens 13.1.6 e 13.1.7 referem-se ao Anexo VI – Especificação Técnica para o fornecimento de 24 trens de 8 carros para a liha 8 – Diamante e não ao Edital como consta da pergunta nº 131. O item 13.1 do referido anexo trata dos requisitos mínimos de confiabilidade dos componentes e subsistemas do trem, cujos indicadores devem ser cumpridos integralmente no seu período de garantia contratual do fornecimento. Estes indicadores não devem ser confundidos com aqueles exigidos no Anexo XXI, que são operacionais.

**QUESTÃO Nº 132:**

"Entendemos que uma dívida da Concessionária que fosse (I) a favor de um dos acionistas e (II) subordinada a qualquer outra dívida da Concessionária, pode-se considerar como integrante do patrimônio líquido para efeitos do exigido no item 16.6 da Minuta do Contrato (Anexo XXIII do Edital).

É correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 132:**

Não. Para efeito da exigência contida no item 16.6 da minuta de contrato a Concessionária deverá observar as práticas contábeis segundo a Lei das Sociedades Anônimas.

**QUESTÃO Nº 133:**

"Conforme previsto no edital, na eventual possibilidade de fornecimento de trens novos ao invés de trens reabilitados, em razão da prática comercial adotada pela CPTM nas últimas concorrências, com prazos de entrega em no mínimo 18 meses, podemos considerar este prazo para o início da entrega dos 12 trens referentes a primeira etapa do processo de modernização? Ressaltamos que o Concessionário se compromete em manter toda a frota em operação até a entrega dos trens novos, permitindo desta forma manter a frota ideal para operação."

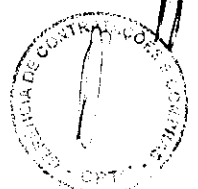
**RESPOSTA Nº 133:**

Não. Deverá ser atendido o mesmo cronograma de entrega dos trens reformados no caso de opção pelo fornecimento de trens novos.

**QUESTÃO Nº 134:**

"Considerando a resposta número 33 fornecida pela CPTM, confirmando que os 12 trens a reformar terão formação CMC – R – R – CM – CM – R – R – CMC, entendemos que o especificado no Edital no seu Anexo IV, item 1.2 (Passagem entre carros), subitens 1.2.1 e 1.2.2, não se aplica às cabeceiras A dos carros CM que estão acoplados entre si, ou seja, que entre estes 02 carros motores CM não haverá passagem entre-carros.

FAX 10



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 444/09 | Data: 27/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

É correto o nosso entendimento? Caso negativo, pedimos a gentileza de esclarecer.”

**RESPOSTA Nº 134:**

Entendimento correto.

**QUESTÃO Nº 135:**

Não somos capazes de entender a fórmula do item 9.5.1 do Anexo XXIII (Minuta do Contrato de Concessão). Entendemos, no entanto, que o pretendido com a tal fórmula se pode expressar da seguinte maneira:

Suponhamos que um determinado trem N que se entrega no mês MR (mês real), quando deveria ter sido entregue no mês MP (mês previsto), isto é, o trem N se entrega com um atraso de  $MR - MP = M$  meses.

Suponhamos também que o índice de revisão monetária correspondente ao mês MP (mês previsto) fosse de 1,05.

Suponhamos também que o índice de revisão monetária correspondente ao mês MR (mês real) fosse de 1,11.

O primeiro pagamento da Parcela B correspondente ao trem N, seria medido no mês MR (entrega real), mas com o índice de revisão monetária correspondente ao mês MP (mês previsto), quer dizer: 1,05.

A partir do mês  $MR + 1$  (mês seguinte a entrega real), se voltaria a aplicar o índice correspondente ao mês que se refere ( $MR + 1$ ,  $MR + 2$ , etc) e não ao índice correspondente a mesmo mês anterior.

Está correto nosso entendimento?

Se nosso entendimento não for correto, gentilmente solicitamos que nos esclareçam esta questão?

**RESPOSTA Nº 135:**

Para melhor entendimento, segue exemplo.

1. Abertura da licitação: novembro/2009;
2. Contrato assinado: janeiro/2010;
3. Ordem de Início de Serviço recebida pela Concessionária: março/2010;
4. Primeiro reajuste contratual: novembro/2010;
5. Entrega prevista do primeiro trem reformado/novo: abril/2011; (13 meses da OS)
6. Segundo reajuste contratual: novembro de 2011;
7. Entrega efetiva do primeiro trem reformado/novo: janeiro de 2012; (9 meses de atraso)
8. Pagamento da Parcela B, em fevereiro de 2012 (trinta dias após o recebimento), considerando os seguintes valores nominais:



|                         |                       |                |
|-------------------------|-----------------------|----------------|
| Fax.CPTM - Nº 3293-4687 | FAX / GFC - Nº 444/09 | Data: 27/10/09 |
|-------------------------|-----------------------|----------------|

- 8 parcelas acumuladas apenas com o primeiro reajuste ( $PB_8^2$ ) + 1 parcela acumulada contemplando o primeiro e segundo reajuste ( $PB_8^3$ ) e + 1, a parcela do próprio mês de entrega, Janeiro de 2012, esta contemplando, também, o primeiro e segundo reajuste ( $PB_8^3$ ), sendo aplicado na fórmula do subitem 9.5.1 da maneira exibida abaixo, supondo apenas a entrega no mês Janeiro de 2012 deste trem descrito no exemplo.
- Veja que o exemplo não considera penalidade, estamos exemplificando tão somente o fluxo financeiro devido com os reajustes.

$$\text{PARCELA } B_{\text{janeiro 2012}} = PB_8^3 * [1 + (1)] + (PB_8^2 * 8)$$

onde  $n = 3$  e

$k = k$ -ésimo ano anterior ao ano  $n$ , neste exemplo sendo = 1.

Atenciosamente,

LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ  
Gerente de Contratações e Compras



PARA TODAS AS EMPRESAS QUE RETIRARAM O EDITAL

**CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 8764083011**

**OBJETO: CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA, CORRETIVA, REVISÃO GERAL E A MODERNIZAÇÃO DA FROTA DA LINHA 8 - DIAMANTE DA CPTM, DENTRO DE PADRÕES PRÉ-DEFINIDOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E TEMPO DE REPARO, COM RENOVAÇÃO TOTAL DA FROTA.**

Prezados Senhores,

Em resposta às dúvidas apresentadas por empresas interessadas em participar do certame em referência, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em complementação ao fax GFC nº 444/09, esclarece o quanto segue:

**QUESTÃO Nº 136:**

"A garantia de proposta deverá ser entregue no Departamento de Finanças da CPTM, até o último dia útil anterior à data da sessão pública de recebimento dos envelopes A e B. Está correto nosso entendimento?"

**RESPOSTA Nº 136:**

A garantia de proposta deverá ser recolhida, no Departamento de Finanças da CPTM, até o último dia útil anterior à data da sessão pública de recebimento dos envelopes A e B, sendo certo que o respectivo comprovante de recolhimento deverá integrar o conteúdo do Envelope "B" – Documentos de Habilitação/Metodologia de Execução.

Atenciosamente,

**LUIS ALBERTO FERREIRA DIAZ**  
Gerente de Contratações e Compras