

Ata de Esclarecimentos nº4

***Questionamento 01**

Considerando que o Edital e a Minuta Contratual fazem referência genérica às obrigações de operação e manutenção, solicita-se esclarecer se o escopo contratual de manutenção compreende, de forma cumulativa, as atividades de manutenção preventiva, corretiva, preditiva e emergencial, bem como se tais modalidades são obrigatórias para todos os sistemas e ativos integrantes da concessão/permissão.

Resposta:

O escopo contratual de manutenção compreende, de forma integrada, as atividades de manutenção preventiva, corretiva e emergencial, sendo a manutenção preditiva aplicável sempre que tecnicamente viável e compatível com os sistemas existentes. Ressalta-se que a aplicação das modalidades de manutenção deverá observar:

- a criticidade do ativo;
- sua condição técnica inicial;
- e as boas práticas de engenharia, não havendo obrigatoriedade de aplicação uniforme de todas as modalidades a todos os sistemas, desde que assegurado o atendimento aos indicadores de desempenho.

***Questionamento 02**

Solicita-se esclarecer se existe critério objetivo — técnico, financeiro ou contratual — para diferenciar intervenções classificadas como manutenção daquelas caracterizadas como investimento, bem como onde tais critérios estão formalmente definidos.

Resposta:

A distinção entre manutenção e investimento deverá considerar, cumulativamente:

- o objetivo da intervenção (recomposição × ampliação/melhoria);
- o impacto econômico-financeiro;
- o efeito sobre a vida útil e desempenho do ativo.

Intervenções que configurem modernização tecnológica, aumento de capacidade, substituição integral de sistemas ou extensão relevante de vida útil caracterizam-se como investimento adicional, sujeitas à análise específica quanto ao equilíbrio econômico-financeiro, salvo disposição expressa em contrário definida no Contrato de Permissão.

Questionamento 03

Considerando as disposições contratuais que vedam substituições motivadas por exaurimento da vida útil ou obsolescência dos bens reversíveis, solicita-se esclarecer como deverá ser garantido o atendimento permanente aos indicadores de desempenho, confiabilidade e segurança em situações nas quais o estado dos ativos comprometa tais requisitos.

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.3, 7.7, 7.13, 14.3, 14.7 e 18.6.2.

Questionamento 04

Diante das disposições contratuais que, simultaneamente, vedam substituições por vida útil, autorizam substituições ao final da vida útil mediante anuência, afastam o direito a reequilíbrio econômico-financeiro e declaram que tais despesas não foram consideradas na modelagem financeira, solicita-se esclarecer qual interpretação deverá prevalecer para fins de execução contratual.

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.3, 7.7, 7.13, 14.3 e 14.7.

Questionamento 05

Solicita-se esclarecer quais são os critérios técnicos, metodologias e parâmetros objetivos a serem utilizados pelo Poder Permitente nas inspeções e avaliações relativas ao estado de conservação dos ativos, bem como se está assegurado à

Permissionária o direito ao contraditório técnico prévio antes da imputação de responsabilidades ou penalidades.

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.9, 7.15.1, 18.6.2, 46.8 e 47.8.

Questionamento 06

Durante a fase pré-operacional ou de operação assistida, solicita-se esclarecer quais são exatamente as obrigações de manutenção atribuídas à Permissionária, bem como se tais obrigações consideram o fato de o inventário técnico ainda estar em formação e de não haver remuneração plena nesse período.

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 9.1.1.1, 10.2 e 10.6.2.

***Questionamento 07**

A Subestação Seccionadora de Austin, integrante do sistema de energia elétrica, foi acometida por incêndio conforme registrado no Relatório de Não Conformidades de maio de 2024, encontrando-se indisponível. A ausência de estudo prévio que avalie os impactos sistêmicos decorrentes dessa indisponibilidade pode comprometer a confiabilidade do sistema elétrico, induzir sobrecargas ou degradação acelerada de ativos correlatos e expor a Permissionária a ordens de serviço, penalidades ou custos associados a condição pré-existente, não originada no período de vigência da permissão. Solicitamos esclarecer se existe estudo de impacto da indisponibilidade da subestação e se há previsão de reconstrução da unidade, visto que não localizamos itens e recursos no Anexo 3 - Investimentos Críticos. Poderá ser apresentado proposta para estudo e reconstrução desta subestação?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão.

***Questionamento 08**

As demais Subestações, Cabines Seccionadoras, Linha de Transmissão em 138kV ou equipamentos integrantes do Sistema de Energia Elétrica que, por ventura, estejam inoperantes ou desativados, decorrentes de eventos ocorridos em períodos anteriores à vigência deste contrato, cuja ausência de estudo prévio que avalie os impactos sistêmicos decorrentes dessa indisponibilidade pode comprometer a confiabilidade do sistema elétrico, induzir sobrecargas ou degradação acelerada de ativos correlatos e expor a Permissionária a ordens de serviço, penalidades ou custos associados a condição pré-existente. Solicitamos esclarecer, caso estejam inoperantes ou desativados, se poderá ser apresentada proposta para estudo de impacto da indisponibilidade e consequente remobilização de Subestações, Cabines Seccionadoras, Linha de Transmissão em 138kV ou outros equipamentos integrantes do Sistema de Energia Elétrica, que não estejam contemplados no ANEXO 3 – Investimentos Críticos do Edital?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão.

Questionamento 09

Considerando que a manutenção da rede aérea contempla substituições decorrentes de desgaste e fim de vida útil de seus componentes, a inexistência de limite estipulado para a reposição de materiais e equipamentos pode resultar em ampliação indefinida do escopo contratual, com impactos diretos e relevantes sobre os custos e o planejamento financeiro da Permissionária. Existe limite de substituição de materiais e equipamentos da rede aérea, bem como solicitamos esclarecer quem arcará com os custos de reposição de materiais em função do final de vida útil?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.3, 7.7, 7.9, 7.13, 14.3 e 14.7.

***Questionamento 10**

Após análise do Anexo 3B – Lista dos Investimentos Críticos – Serviços de Estabilização, verifica-se que, no Código 01.04 – Subestações Primárias e Secundárias, especificamente no Subcódigo 01.04.03 – Reabilitação do Transformador do Retificador, constam diversos transformadores, vinculados a diferentes subestações, todos caracterizados com classe de tensão de 36 kV, potência nominal de 300 kVA, tensão secundária de 380/220 V e corrente nominal de 160 A. Entretanto, considerando a configuração atualmente implantada no Sistema de Energia da SuperVia, observa-se que os transformadores das subestações elencadas são supridos com tensão de 44 kVca, apresentam potência nominal da ordem de 4.300 kVA, possuem secundário hexafásico (ligações em triângulo e estrela), com tensão próxima a 1.250 V, e corrente nominal significativamente superior a 160 A. Diante do exposto nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto, podendo a potência nominal variar de 300 kVA a 4.300 kVA, e a tensão secundária variar de 127 V a 4,4 kV.

***Questionamento 11**

Após análise do Anexo 3B – Lista dos Investimentos Críticos – Serviços de Estabilização, observa-se que, no Código 01.04 – Subestações Primárias e Secundárias, especificamente no Subcódigo 01.04.04 – “Reabilitação do Transformador de Sinalização”, constam diversos transformadores, vinculados a diferentes subestações, todos enquadrados na classe de tensão de 36 kV.

Entretanto, à luz das atuais características técnicas do Sistema de Energia da SuperVia, a tensão nominal do primário desses transformadores é de 44 kV, o que indica possível divergência entre a classificação apresentada no Anexo e a

configuração efetivamente instalada no sistema. Diante do exposto nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

***Questionamento 12**

Após análise do Anexo 3B – Lista dos Investimentos Críticos – Serviços de Estabilização, verifica-se que, no Código 01.04 – Subestações Primárias e Secundárias, especificamente no Subcódigo 01.04.05 – “Reabilitação do Transformador Auxiliar”, constam dois transformadores, ambos classificados na classe de tensão de 36 kV. Entretanto, considerando a configuração atualmente instalada no Sistema de Energia da SuperVia, observa-se que a tensão nominal do primário desses transformadores é de 44 kV, o que evidencia aparente divergência entre as informações constantes do Anexo 3B e as características técnicas efetivamente adotadas no sistema em operação. Diante do exposto nosso entendimento está correto?

Resposta:

O entendimento está correto.

Questionamento 13

Trens inoperantes com danos críticos (colisões/sinistros) exigem intervenções de engenharia pesada e investimentos extraordinários. Verificando a tabela 15, sobre a frota nova (posterior ao ano de 2000: Séries 2005, 3000, 4000 e 5000) e verificado algumas series não operacionais dando destaque a serie 4000 da Alstom com 10 trens não operacionais, a serie 2005 da ROTEM com 4 trens não operacionais, a série 3000 da CRRC com 2 trens não operacionais, a série 5000 da ALSTOM com 2 trens não operacionais. Considerando que a situação em referência, faz-se necessária a avaliação das condições gerais de retrabalho de cada TUE, com o objetivo de aferir o custo para sua efetiva recuperação e retorno à condição operacional. Ressalta-se que parte dos trens foi acometida por eventos de natureza diversa, tais como colisões,

exposição a chuvas intensas, descarrilamentos, entre outros fatores relevantes que impactam diretamente o escopo, o prazo e o custo das intervenções necessárias. Diante desse contexto, questiona-se se haverá previsão orçamentária específica de aporte financeiro destinada à remobilização dos trens acidentados relacionados na Tabela 15.

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 14

A necessidade de remobilização de equipamentos de apoio antigos demanda custos de atualização que podem exceder a manutenção ordinária. Verificando na Tabela 16, apenas 22% das Locomotivas ALCO 244, 25% das Locomotivas GE U12 – B/C e 33% dos carros de passageiro Pidner estão operacionais. Considerando que a situação em referência, faz-se necessária a avaliação das condições gerais de retrabalho de cada equipamento, com o objetivo de aferir o custo para sua efetiva recuperação e retorno à condição operacional. Haverá investimento extra para a remobilização desses equipamentos e Trens?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 15

A inoperância de equipamentos de via (Socadora, Reguladora, etc.) impede o cumprimento dos ciclos de manutenção preventiva da via permanente. Verificando na Tabela 17, temos alguns equipamentos inoperantes como Socadora Alinhadora

Plasser-2, Reguladora de Lastro Plasser-5, Desguarnecedora de Lastro Plasser-2 e Caminhão de Linha Plasser-6. Quais as condições para torná-los operacionais e se haverá investimento extra para remobilização?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 16

Verificando na Tabela 17, o único equipamento que executa desguarnecimento de lastro não está operacional. Haverá investimento extraordinário para a recuperação plena desta frota de manutenção?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 17

Verificando na Tabela 18, o único equipamento que executa manutenção de corrente alternada em altura não está operacional. Quais as condições para torná-lo operacional e se haverá investimento extra?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 18

Verificando na Tabela 18, apenas 52% dos Vagões estão operacionais. Considerando que a situação em referência, faz-se necessária a avaliação das condições gerais de retrabalho de cada vagão, com o objetivo de aferir o custo para sua efetiva recuperação e retorno à condição operacional. Qual o plano para remobilização desses vagões e se o custo será suportado pelo Poder Permitente?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 19

As Pontes Rolantes, o Torno de Rodeiros e outros equipamentos de Pátio e Oficina poderão requerer uma revisão e/ou modernização para minimizar a sua degradação e suportar o aumento planejado da demanda de manutenção. O custo da revisão e/ou modernização está previsto nos investimentos adicionais?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 20

Eventos de vandalismo ou calamidades não devem penalizar a operadora nos indicadores de desempenho. Calamidades, acidentes e vandalismo estão contemplados integralmente na Tabela de Expurgos?

Resposta:

Sim, tais eventos de causa externa estão contemplados dentro dos 15 itens que compõem a Tabela de Expurgos do Anexo 09 – Indicadores de Desempenho.

Questionamento 21

Após comprovada obsolescência, haverá estudo e precificação para modernização e sua efetiva recuperação para retorno à condição operacional. Qual o plano para remobilização e/ou reposição destes BENS REVERSÍVEIS?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 22

Equipamentos e ferramentas defeituosos no início da Permissão impedem o cumprimento imediato dos roteiros de manutenção. A recuperação desses ativos será tema de investimento adicional?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 23

Está correto o entendimento de que a substituição de ativos classificados como em final de vida útil implicará a previsão de mecanismos formais de recomposição econômico-financeira, de modo a evitar a oneração indevida do fluxo de caixa da Permissionária, garantindo-se, simultaneamente, a continuidade operacional, a

atualização tecnológica e o cumprimento integral das disposições contratuais pertinentes?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 24

As ferramentas, equipamentos e dispositivos atualmente utilizados serão disponibilizados integralmente à nova Permissionária?

Resposta:

Sim, serão disponibilizados os sobressalentes, ferramentas, Equipamentos e dispositivos disponíveis no Estoque para uso da Permissionária. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 9.1.1.1, 9.1.2.2, 9.1.2.3, 11.1.1, 13.6, 14.1 e 14.3.

Questionamento 25

Em caso de quebra endêmica de eixos ocos gerará custos vultosos e risco sistêmico, caracterizando falha de projeto ou material preexistente. Como será tratada a responsabilidade e o custo em caso de falha endêmica de redutores?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 26

Após análise do Edital e o Anexo 01.A – Inventário Preliminar, verificou-se que diversos TUEs (Trens Unidade Elétrica) encontram-se com Estado Geral de Conservação classificados como “péssimo” e/ou “ruim”, bem como com classificação de Manutenção indicada como “inexistente”. Diante dessas condições, entende-se que tais TUEs não se encontram operacionais e, portanto, não integram o escopo regular de manutenção e operação contratual, uma vez que demandariam intervenções de recuperação estrutural, funcional e sistêmica, incompatíveis com atividades de manutenção corrente. Nesse contexto, solicita-se confirmar o entendimento de que: a) Os TUEs classificados nas condições acima não deverão ser considerados para fins de operação e manutenção regular no âmbito do contrato objeto do certame; b) Eventuais ações de recuperação, revitalização ou recomissionamento desses veículos deverão ser tratadas fora do escopo contratual principal, mediante instrumento específico, seja por reequilíbrio econômico-financeiro, termo aditivo, ou por realocação de recursos da Lista de Investimentos Críticos; c) Tais veículos não deverão compor os indicadores de desempenho, níveis de serviço ou metas operacionais, até que estejam formalmente recuperados e reinseridos na frota operacional por ato expresso da Permissionária. Assim, solicita-se confirmar se o entendimento acima está correto, de modo a garantir a adequada alocação de riscos e recursos na correta elaboração da proposta.

Resposta:

Os TUEs classificados no Anexo 01.A com o em estado de conservação “péssimo” ou “ruim”, com manutenção “inexistente”, não são considerados operacionais e não integram o escopo regular de operação e manutenção do contrato. Eventuais ações de recuperação desses veículos não fazem parte dos encargos da Permissionária. Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 27

Considerando que o Anexo 01.A – Inventário Preliminar não apresenta a quilometragem acumulada dos TUEs, tampouco o histórico de manutenções e

revisões por carro, incluindo informações sobre intervenções realizadas conforme os planos de manutenção e ciclos de vida definidos pelos fabricantes, torna-se inviável verificar se os componentes, subconjuntos e sistemas críticos tiveram seus ciclos de vida útil respeitados, ou se encontram vencidos ou antecipadamente degradados em razão de ausência ou insuficiência de manutenção. Diante do exposto, entende-se que: a) Eventuais de substituição de componentes de ciclo de vida vencido ou antecipado por falta de manutenção, bem como o fornecimento de peças e sistemas necessários à plena recuperação e manutenção dos TUEs, cuja necessidade decorra da inexistência ou insuficiência de histórico técnico confiável, não integram o escopo ordinário do contrato; b) Tais intervenções deverão ser tratadas mediante reequilíbrio econômico-financeiro, termo aditivo específico, ou por realocação de recursos da Lista de Investimentos Críticos, conforme decisão da Administração; c) A responsabilidade por eventuais passivos de manutenção acumulados anteriormente à vigência contratual não deverá ser transferida à futura Permissionária, sem a devida recomposição financeira. Solicita-se, por fim, confirmar se o entendimento acima está correto, de modo a garantir a adequada alocação de riscos e recursos necessários para a correta precificação da proposta.

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 28

Ainda no contexto da análise do Anexo 01.A – Inventário Preliminar, verifica-se que o referido documento não identifica o ano de fabricação dos TUEs, tampouco informa a quilometragem atual acumulada por unidade e por carro, inexistindo, adicionalmente, o histórico de revisões periódicas e revisões gerais realizadas. Ressalta-se que as frotas Alstom, com fabricação estimada nos anos de 2013/2014, e CRRC, com fabricação estimada nos anos de 2011/2012, já apresentam tempo de operação superior ou próximo ao período normalmente recomendado para a realização de Revisão Geral (RG), conforme práticas consolidadas do setor

ferroviário e diretrizes de fabricantes, a saber: a) Critério por quilometragem: Revisão Geral usualmente programada entre 1,2 milhão e 1,5 milhão de quilômetros rodados; b) Critério temporal: Para frotas de alta intensidade operacional (metrô e trens metropolitanos), a Revisão Geral costuma ocorrer entre 10 e 12 anos de operação. Diante da ausência de informações técnicas mínimas que permitam aferir se tais limites de quilometragem e tempo de vida já foram atingidos ou ultrapassados, inviabilizando uma real avaliação da necessidade de serviços de manutenção corretiva pesada e de Revisão Geral, incluindo desmontagens estruturais, recomissionamento de sistemas críticos e restauração das condições operacionais originais dos TUEs. Nesse cenário, entende-se que os serviços de manutenção corretiva pesada e de Revisão Geral, cuja necessidade decorra de passivos de manutenção acumulados, envelhecimento natural da frota ou não observância dos ciclos recomendados pelos fabricantes, não integram o escopo ordinário do contrato, devendo ser tratados mediante reequilíbrio econômico-financeiro, termo aditivo específico ou por realocação de recursos da Lista de Investimentos Críticos, conforme deliberação da Administração. Assim, solicita-se confirmar se o entendimento acima está correto, de modo a assegurar clareza de escopo, adequada alocação de riscos e correta formação de preços.

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 29

No Anexo 1. Cadernos de encargos, consta que o SPTF conta com auto de linhas, máquinas especiais, caminhões rodoferroviários e vagões destinados à manutenção, nas Tabela 16 e 17 estão apresentadas especificações e condição operacional. Como será tratado em caso de veículos não operacionais ou com vícios de manutenção?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.1.2.2, 11.1, 11.1.2, 29.4.2 e 29.4.24.

Questionamento 30

Observa-se que o Anexo 3B não prevê, de forma específica, itens para socaria mecanizada e para inspeção e correção geométrica da via, ao passo que o item relativo à substituição de dormentes contempla apenas a socaria portátil. Entendemos que a aplicação da socaria mecanizada e correção geométrica de via são serviços essenciais aplicados após revitalização da via permanente, porém não foram considerados na Lista de Investimentos Críticos. Como será tratada a responsabilidade e o custo para execução destes serviços?

Resposta:

Em se tratando de condição pré-existente, tais intervenções deverão ser avaliadas quando da conclusão do Inventário, nos termos do Anexo 08 – Minuta do Contrato de Permissão. Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.5 e 4.6.

Questionamento 31

Solicita-se esclarecer se a sinalização indicada na Tabela 12 considera cobertura integral e contínua dos trechos Central–Saracuruna e Central–Belford Roxo ou se reflete apenas a existência pontual de CTCs em operação, conforme a distribuição real atualmente observada.

Resposta:

A Tabela 12 possui caráter indicativo e reflete a configuração geral dos centros de controle de tráfego existentes ao longo dos trechos mencionados. A avaliação quanto à necessidade de ajustes, complementações ou ampliação da sinalização deverá ser realizada pela futura Permissionária, cuja proposta deverá ser objeto de avaliação pelo Auditor Independente, observada a alocação de riscos do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão.

***Questionamento 32**

Solicita-se esclarecer a real condição de sinalização do Ramal Deodoro, especificando quais trechos possuem sinalização operacional, quais se encontram em recuperação e quais não dispõem de sinalização ativa.

Resposta:

O Ramal Deodoro apresenta trechos com distintas condições operacionais e de licenciamento. A avaliação quanto à necessidade de ajustes, complementações ou ampliação da sinalização deverá ser realizada pela futura Permissionária, cuja proposta deverá ser objeto de avaliação pelo Auditor Independente, observada a alocação de riscos do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão.

Questionamento 33

Solicita-se esclarecer como serão tratados, nos indicadores de desempenho, os impactos operacionais e financeiros decorrentes de invasões de terceiros, que impeçam a execução das atividades de manutenção e operação.

Resposta:

Situações excepcionais que impactem a execução das atividades de manutenção e operação não serão consideradas para efeito de cálculo dos indicadores de desempenho, observadas as disposições da Tabela de Expurgos do Anexo 09 – Indicadores de Desempenho. As medidas adicionais eventualmente necessárias para tratamento deste tipo de evento serão analisadas sob a ótica da alocação de riscos do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão.

Questionamento 34

A planilha de Expurgos Aplicáveis não contempla invasões de terceiros que inviabilizam a manutenção, especialmente em período noturno, transferindo risco sistêmico ao permissionário. Solicita-se esclarecer se a invasão de linha por terceiros será considerada evento passível de expurgo e como será tratada contratualmente.

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 18.5 e 18.6, além da alocação de riscos contratual. Vide ainda a disciplina do Anexo 09 – Indicadores de Desempenho, especificamente a Tabela de Expurgos.

Questionamento 35

Equipamento de Intertravamento Vital à relés padrão AAR para emulação da lógica funcional dos circuitos existentes. Estes equipamentos originais já estão todos fora de linha. Os similares existentes no mercado (muitos fabricados sob encomenda) exigem uma revisão completa e detalhada dos projetos de intertravamentos, com grande impacto de custos, tempos de aquisição, execução e análises específicas de segurança. Podem ser sugeridas soluções com base em tecnologias modernas que atendam aos requisitos de segurança, operacionais e de manutenção, bem como viabilidade de implementação e prazos mais exequíveis?

Resposta:

Podem ser sugeridas soluções com base em tecnologias modernas, desde que atendam aos requisitos de segurança, operacionais, de manutenção e de viabilidade de implementação, desde que aprovado pelo Poder Permitente, observadas as disposições do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 14.1.1, 14.3, 14.4 e 14.10.

Questionamento 36

Entendemos que se trata de fornecimento de intertravamento completo em abrigos de alvenaria ao longo das linhas, laterais à via. Recuperar ou construir intertravamentos vitais à relés com relés originais é praticamente impossível pois estes relés já estão todos fora de linha. A utilização de relés de fabricação moderna exige que seja refeito todo o projeto de engenharia e instalação. Isto tem grande impacto de custos e tempos de instalação. Pode ser sugerida solução alternativa com

base em intertravamentos eletrônicos para os locais citados com interfaces com os adjacentes a serem aproveitados?

Resposta:

Pode ser sugerida solução alternativa com base em intertravamentos eletrônicos para os locais citados com interfaces com os adjacentes a serem aproveitados desde que aprovado pelo Poder Permitente, mediante prévia avaliação do Auditor Independente, observadas as disposições do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão.

Questionamento 37

Já existe no mercado sistemas de detecção de trens de tecnologias modernas e homologadas para utilização ferroviária, aplicadas em larga escala, com facilidade de instalação, e menor vulnerabilidade à vandalismos e furtos, que podem substituir os Circuitos de Via sem alterações expressivas nos projetos originais. Os sistemas com Contadores de Eixos se aplicam perfeitamente ao modelo de instalações ao sistema existente e podem substituir, com enormes vantagens os Circuitos de Via e as bobinas de impedância além de eliminar as juntas isoladas. Conforme contextualizado acima, poderá ser sugerida solução alternativa com adoção do sistema de Contadores de Eixos para fazer a detecção de trens associados a intertravamentos a relés ou mesmo eletrônicos?

Resposta:

Pode ser sugerida a solução alternativa com adoção do sistema com Contadores de Eixos para fazer a detecção de trens associados a intertravamentos a relés ou mesmo eletrônicos desde que aprovado pelo Poder Permitente, mediante prévia avaliação do Auditor Independente, observadas as disposições do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 14.1.1, 14.3, 14.4 e 14.10.

Questionamento 38

Execução das adequações provisórias no intertravamento vital. As adequações provisórias no intertravamento vital exigem critérios de execução que envolvem Engenharia, testes específicos e análise de segurança em todo o intertravamento

afetado e regiões adjacentes, pois os intertravamentos dos sistemas existentes são contínuos para permitir as sequências de sinais (verde, amarelo e vermelho). As fronteiras entre um intertravamento e outro são dinâmicas e dependem das rotas envolvidas em ambos os sentidos. Isto posto, solicitamos esclarecer quais os critérios para a execução de adequações provisórias no intertravamento vital e os custos relativos a estas adequações?

Resposta:

Vide a disciplina do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 7.4, 7.9, 9.3.1 e 10.6.2.1, além da alocação de riscos contratual.

***Questionamento 39**

Todas as bobinas de impedância serão de 1.500A? Em trechos de menor demanda de corrente de tração poderiam ser de menor amperagem?

Resposta:

Em trechos de menor demanda de corrente de tração podem ser utilizadas bobinas de impedância com amperagem de 1.000 A/trilho, desde que aprovado pelo Poder Permitente, mediante prévia avaliação do Auditor Independente, observadas as disposições do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 14.1.1, 14.3, 14.4 e 14.10.

Questionamento 40

Sinalização - Ramais Belford Roxo vs. Saracuruna - Discrepância de detalhamento de escopo. Na Lista de Investimentos Críticos, o ramal Belford Roxo possui itens específicos para substituição de AMVs e intervenções no CTC (ex: Km 32 /CTC 44). Já para o ramal Saracuruna, as intervenções aparecem em verbas globais ("Reabilitação de Houses"). Entende-se que a verba global de Saracuruna contempla a substituição de ativos de campo (máquinas de chave e cabeamento). Se for constatada necessidade de substituição crítica não listada, haverá reequilíbrio econômico-financeiro, termo aditivo, ou realocação de recursos da Lista de Investimentos Críticos?

Resposta:

Eventuais intervenções de recuperação que não foram previstas no Anexo 03 não fazem parte do escopo contratual principal, podendo ser tratados como Investimentos Adicionais, na forma do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.1.4, 12.11 e Cláusula Trigésima Quinta, em sua integralidade.

Questionamento 41

Considerando que compete à Permissionária a manutenção dos ativos e a operação dos sistemas, entende-se que quaisquer benfeitorias, modernizações ou investimentos adicionais não contemplados no ANEXO 3 – Investimentos Críticos do Edital não serão de responsabilidade da Permissionária. Adicionalmente, caso haja a necessidade de execução de serviços emergenciais e/ou críticos, não previstos no referido anexo, vitais e indispensáveis à continuidade da operação dos sistemas, e cuja realização seja aprovada pelo Poder Permitente, entende-se que tais custos deverão ser integralmente ressarcidos à Permissionária, sob a ótica de investimentos adicionais. Nosso entendimento está correto?

Resposta:

Eventuais intervenções de recuperação que não foram previstas no Anexo 03 não fazem parte do escopo contratual principal, podendo ser tratados como Investimentos Adicionais, na forma do Anexo 08 – Minuta de Contrato de Permissão, em especial as disposições das Cláusulas 4.1.4, 12.11 e Cláusula Trigésima Quinta, em sua integralidade.

*Respostas elaboradas após consulta técnica à Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística - Central Logística, no âmbito da Diretoria de Engenharia e Operação – DIREO.