

**2º CADERNO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS
CONCORRÊNCIA Nº 004/2012**

Ficam revogados as respostas do 1º Caderno de Perguntas e Respostas que contrariarem este caderno e o Novo Edital publicado no DOU de 17/09/2012

1. Qual a base legal adotada pela VALEC para determinar a obrigatoriedade de que a garantia se faça pelo proponente apenas e mediante aquela denominada “BIG BOND”
2. Em que fundamentos legais e jurídicos se amparou a VALEC, para fazer constar do edital exigência relativa a seguro-garantia do tipo “Performace Bond”

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

3. A Cláusula 5.2.1.7 – documentos de Qualificação Técnica – exige, em seu item III, que:

“O sistema ferroviário que se utiliza dos trilhos fornecidos, que deverão atender aos critérios de carga por eixo igual ou superior a 25 - vinte e cinco - ton/eixo, demanda transportada igual ou superior a 20.000,000 (vinte milhões) de toneladas brutas anuais ou lotação dos trens, individualmente, superando 5.000 (cinco mil) toneladas brutas e tempo de uso na via permanente em operação maior que 5 anos e maior que 50 milhões de toneladas úteis trafegadas neste período, bem como local (ferrovia) onde está sendo utilizado o trilho.

No entendimento geral, cabe ao fornecedor de bens o atendimento às cláusulas objetivas dos editais no tocante a exigência de qualidade e segurança do produto, bem como entrega nos prazos aprezados e garantia da integridade do insumo pelo prazo legal. No mais, estando o produto de acordo com as normas internacionais e as especificações fornecidas pelo cliente, se o comprador vai fazer transitar sobre trilhos, por exemplo, menos ou mais toneladas, por este ou por aquele lapso de tempo, é um problema que extrapola o vislumbre do fornecedor. Qualquer exigência neste sentido não tem amparo legal

A VALEC reafirma a legalidade da cláusula sob exame mediante as permissões contidas na legislação pertinente e a doutrina esposada pelo Tribunal de constas da União.

RESPOSTA: Em que pese não haver ilegalidade na cláusula 5.2.1.7 do Edital, de acordo com o REsp 172232/SP, ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

4. A VALEC considera cumpridos todos os trâmites legais no tocante à indicação da rubrica orçamentária apontada no edital?

RESPOSTA: Sim.

5. No Termo de Referência, item 8 – “Especificações Técnicas (conforme anexo V)” e no item 8.1 – “Características Principais do Trilho” consta, dentre outras considerações, a seguir informação:

Houve, portanto, em relação às licitações anteriores promovidas pela VALEC, uma mudança radical no tocante à exigência do comprimento dos trilhos, que passou de 12 para 18 metros. Esta questão, aliás, faz parte das abordagens contidas no Processo TC 002.509/2011-3, GRUPO II – CLASSE V – PLENÁRIO, documento produzido em levantamento de auditoria pela área técnica do Tribunal de Contas da União.

Segundo constatou a referida auditoria “entre as deficiências detectadas no edital do pregão 004/2011, que causaram restrição à competitividade, por violar preceitos jurídicos clássicos da doutrina, cabe destacar: (...) b) fixação do tamanho das barras de aço em apenas 12 metros para o fornecimento restringindo o universo de competidores, uma vez que no mercado internacional podem ser encontrados fornecedores de barras de 18 m e 24 m (ver Peça Transnordestina)”(...)

Portanto, mediante a exigência, no edital sob exame, do fornecimento de trilhos com 18 metros de comprimento, a VALEC não apenas manteve, como também ampliou restrição ao universo de licitantes mudando, apenas, uma medida linear de menos, para mais. (...)

Curioso, aliás, o fato de a VALEC ter se esmerado no tocante a comparações entre os trilhos de 18 e 24 m de comprimento sem, no entanto, fazer comparações também relativas aos trilhos de 12 metros de comprimento, cuja utilização, no embates com a auditoria do TCU, vinhasendo arduamente defendida pela mesma. Ademais, cumpre analisar não apenas a questão do custo em si mesmo, devendo a mudança de comprimento dos trilhos esta prevista nos projetos básico e executivo das obras, mediante avaliações que ultrapassem a questão da utilização de solda e de logística de transporte e armazenamento e focando, também, o prisma do aumento da mão-de-obra, do emprego de máquinas e equipamentos diferenciados, do emprego de mais ou menos dormentes de maior ou menor resistência, e de possíveis mudanças no tocante às eventuais exigências técnicas nas fundações da linha. (...)

Foram consideradas, para a mudança do tamanho dos trilhos, em termos comparativos entre os de 12, 18 e 24m, todas as variáveis envolvidas nesta decisão, além de tão somente a equação relativa ao volume de soldas e à logística de armazenamento e transporte?

RESPOSTA: A justificativa encontra-se no item 6.1 do Anexo VI do novo publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

Cabe salientar que não há prejuízo nem necessidade de modificações nos projetos em função das opções de comprimento de trilho analisadas para aquisição.

A superestrutura da via é assentada com trilhos longos soldados (TLS), cujo comprimento pode superar 120 metros. A opção pelo trilho de comprimento de 18 metros permite à VALEC obter uma economia nos custos finais do trilho. Ressaltamos que estes comprimentos de trilhos não afetam o dimensionamento dos dormentes

6. Estas considerações constam do processo interno do certame e estão disponíveis para os licitantes interessados?

RESPOSTA: Os custos dos trilhos de comprimento de 12, 18 e 24 metros foram comparados, e já estão disponíveis no Anexo VI do novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012, além de constarem também no processo interno do certame.

7. O levantamento de auditoria realizada pelo TCU, processo TC 002.509/2011-3, que orientou a decisão prolatada no ACORDÃO nº 1026/2011-TCU-PLENÁRIO “ressalta”, sobre a questão da compra de trilhos pela VALEC, “que a mercadoria não é fabricada em território nacional, o que leva as empresas brasileiras interessadas em participar do certame a importarem de países como a China, Ucrânia, Espanha, dentre outros”.

Tendo em vista os fatos ocorridos após o pregão analisado pela Auditoria do TCU, mediante a revogação do mesmo, por determinação do Ministério dos Transportes, e providências ultimadas no âmbito do Ministério Público e da Polícia Federal, o mercado internacional vislumbrou o saneamento de eventuais irregularidades incrustadas na compra de trilhos pela VALEC, inclusive com maior abertura para os fabricantes de trilhos sediados no Exterior. Esta abertura, com a eventual flexibilidade das regras editalícias, traria economia para o erário, mediante a contenção do mero intermédio entre o fabricante e o consumidor final, entidade que ficaria subordinada a comissões de intermediação mais educadas.

Contudo, esta expectativa não se materializou, porquanto o lançamento do novo edital, em que pese aparentar ter sanado os vícios do édito anterior, não promoveu a abertura que o mercado internacional, ansioso, aguardava. O que se constata é o lançamento de um documento voltado para a concorrência internacional, mas sem tradução para a língua inglesa que contemple a sua versão por inteiro, além de apontar, na linha do horizonte, para apenas uma empresa em condições de se sagrar vencedora do certame nas condições em que o mesmo se apresenta, de conformidade com o que depreende da leitura do relatório de auditoria TC 002.509/2011-3

Levando-se em conta que o princípio da eficiência, introduzido pela emenda constitucional nº 19/88, sopesa a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, e que o princípio da economicidade, previsto no art. 70 da CF/88, representa, em síntese, a promoção de resultados esperados com o menor custo possível, está o edital, da forma como foi concebido, que é rigorosamente restritiva do ponto de vista do universo de licitantes, em condições de oferecer a melhor equação possível para o novo procedimento de compra de trilhos lançado pela VALEC?

RESPOSTA: A Lei Nacional de Licitações não obriga à Administração Pública a realizar a tradução do Edital para qualquer língua estrangeira, mesmo porque todos os documentos que vinculem à licitação devem, obrigatoriamente, estar em língua portuguesa e neste idioma é que os mesmos serão interpretados. Apesar disso, esta Administração tomou o cuidado de facilitar a participação das empresas estrangeiras quando da tradução do item primordial para a aquisição dos trilhos, qual seja, as especificações técnica para fabricação e fornecimento de Trilho perfil UIC-60E2 com “AÇO R350HTOU R350LHT- CEN” ou com “Aço de Alta Resistência - AREMA”.

8. No edital, página 21, item 5.2.1.6 g) D): *Caso a garantia de participação seja do tipo Carta de Fiança Bancária, deverá obedecer ao modelo constante do anexo ao presente Edital...* Entretanto, não há o modelo a ser obedecido no referido Edital.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

9. Ainda referente à garantia de adimplemento de proposta, quando a mesma é emitida por empresa estrangeira, não há a possibilidade de a mesma ser feita em reais, mas sim em dólares. Favor nos informar se a VALEC irá aceitar a mesma emitida em dólares, e se há uma taxa fixa a ser considerada na conversão.

RESPOSTA: A garantia deverá ser prestada em Reais. A Lei 8.666/93 descreve diversas modalidades de garantia em que o licitante estrangeiro consegue prestar em garantia em Reais.

10. A especificação técnica em português não está exatamente de acordo com a especificação técnica em inglês. Para nossos comentários abaixo, favor considerar a especificação técnica em inglês:

10.1. Não entendemos o item 5.5.1., que determina a Tensão residual com máximo de 150 MPa. A Norma EN 13674-1:2011 determina um valor máximo de 250 MPa. Favor confirmar se vão aceitar de acordo com a Norma EN 13674-1:2011.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

10.2. Ainda de acordo com a Norma EN 13674-1:2011, a dureza aplicada a este tipo de trilho é de mín. 350 HB e, inclusive, menciona-se na Especificação Técnica que nesse caso, a Norma EN 13674-1:2011 será aplicada. Não entendemos a VALEC pedir mín. 370 HB. Favor informar se vão aceitar a dureza de acordo com a Norma EN 13674-1:2011.

RESPOSTA: Esclarecendo, solicitamos atentar aos itens 2.4 e 2.5 da Especificação Técnica constante no Edital.

“2.4 O trilho 60E2 deverá atender a especificação EN13674-1:2011...”

“2.5 Como alternativa ao trilho 60E2 poderá ser produzido de acordo com o “Chapter 4-Rail, Part 2-Manufacture of Rail” do “AREMA Rail Manual”

Desta forma, os trilhos produzidos conforme item 2.4 (especificação EN13674-1:2011) deverão atender aos limites de dureza apresentados para Aço Classe CEN (350 a 390 HBW). Já os trilhos produzidos conforme item 2.5 (especificação AREMA) deverão atender aos limites de dureza apresentados para Aço Classe AREMA (mínimo de 370 HB), conforme apresentado para ambos os casos no Termo de Referência do Edital.

10.3. De acordo com o item 5.4., a Tensão Residual à Tração e Tensão Longitudinal à Tração obedecerão a Norma EN 13674-1:2011. É exatamente isso que devemos considerar, certo?

RESPOSTA: Não. O item 5.4 trata da frequência dos testes para recebimento e aceitação, tendo como referência a Norma EN 13674-1:2011, mas sem prejuízo aos limites delimitados e demais disposições constantes nas Especificações Técnicas do Edital para Tensão Residual Longitudinal e resistência à tração (página 77)

10.4. A Impressão de Baumann será feita de acordo com a Norma EN 13674-1:2011, item 9.1.7. Favor confirmar.

10.5. Ensaios de Descarbonetação deverão ser feitos de acordo com a Norma EN 13674-1:2011, item 9.1.5. Favor confirmar.

RESPOSTA: No caso dos questionamentos 3.4 e 3.5, favor atentar ao item 2.1 da Especificação Técnica:

“Salvo disposição em contrário ao especificado a seguir, a fabricação dos trilhos deve respeitar em todos os aspectos e estar em conformidade com a “EN13674-1:2011” do CEN, e atender as recomendações pertinentes e indicadas da última versão do “AREMA Manual for Railway Engineering”

10.6. Os itens 2.7. e 9.3. são contraditórios. Favor informar se barras mais curtas deverão estar de acordo com o ponto 2.7.

RESPOSTA: Favor atentar ao item 2.3 da Especificação Técnica:

2.3 Esta especificação está referenciada aos requisitos técnicos expressos pelos padrões do “CEN” e pelos padrões indicados na última revisão do “AREMA Rail Manual-Chapter 4”. Entretanto, nos casos em que os requisitos desta especificação forem mais rigorosos do que os recomendados pelos padrões “CEN” e “AREMA” eles prevalecerão sobre aqueles indicados pelos padrões internacionais de referência.

10.7. Os testes de qualificação deverão ser feitos de acordo com a Norma EN 13674-1:2011. Favor confirmar a informação.

RESPOSTA: Os testes deverão ser realizados conforme Especificação Técnica, item 4, e respeitando também o item 2.1.

11. O Cronograma de Fornecimento descrito no item 6.3 do Anexo I do Termo de Referência considera como data do cumprimento do prazo programado como a data de entrega dos trilhos/remessa no Porto de embarque estrangeiro, em caso de fornecedor estrangeiro?

RESPOSTA: Favor atentar que a aquisição de trilhos é em modalidade de importação Delivered At Terminal (DAT). Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

12. Como será realizada (e em que prazo) a inspeção dos trilhos no caso de fornecedor estrangeiro e liberação para embarque, considerando a ordem de fornecimento emitida e início da contagem dos prazos de remessa - Cronograma 6.3? Quais custos e seu detalhamento, envolvidos na inspeção indicada no Edital - Item 8.3, deverão ser assumidos pelo fabricante e/ou contratado, considerando que os termos utilizado no edital são amplos e indefinidos?

RESPOSTA: Os prazos definidos no Edital são para a atuação da contratada. Não será contado no prazo de execução da entrega de trilhos o tempo decorrido para ações de responsabilidade exclusiva da VALEC. No entanto, o tempo decorrido para ações, correções, providencias processuais, entre as demais de responsabilidade da contratada, seja direta ou indiretamente, será considerado no prazo. Salienta-se quem os atrasos decorrentes de remediação de danos e defeitos oriundo do material serão contados no prazo da contratada, conforme itens 5.3 e 8.3.

13. O Preço de Referência para execução do objeto (2.3.1) e o valor da proposta apresentada em dólar para o julgamento da licitação (6.3.2) serão considerados para fins de apuração dos vencedores convertendo-se para o REAL (R\$), prevalecendo contudo o valor do contrato em Dólar na hipótese de fornecedor estrangeiro?

RESPOSTA: O contrato será assinado em Real (R\$) e informando o valor apresentado em Dólar, no caso da empresa ter ofertado seu preço em Dólar. Por ocasião do pagamento deverá ser observado o item 8.10 do Anexo IV. Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

14. Na hipótese do contratado ser um consórcio (empresa estrangeira e brasileira) ou representação de empresa estrangeira por empresa brasileira, prevalecerá o valor em dólar

(US\$) na formalização do contrato e respectivas conversões nas datas dos pagamentos, mesmo que para a empresa brasileira?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

15. Como deve ser a formalização da representação de empresas estrangeiras por empresas brasileiras? Deve-se apresentar o documento de representação firmado por escritura pública ou documento particular registrado em Cartório de Registro de Títulos e Documentos?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

16. Na hipótese de consórcio, entre empresa estrangeira e brasileira, a empresa brasileira obrigatoriamente deverá ser indicada como Líder, mesmo não sendo a fabricante dos trilhos e/ou tenha participação minoritária, entre até 10% e 20% no consórcio, nos termos da Lei 8666/93? Quais as demais condições de liderança?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

17. Na hipótese de um consórcio entre empresa estrangeira e brasileira, a empresa líder deve efetuar o recebimento dos valores devidos à título de execução do contrato (inciso II, do art. 33, da Lei nº 8.666/93), porém isso não está claro nos termos do Edital de Licitação, especialmente considerando que o fornecedor dos trilhos seja a empresa estrangeira. Como deve ser (a) o procedimento das interessadas em formar consorcio nessa hipótese, (b) a indicação do fluxo dos pagamentos e (c) calculados, lançados e retidos os tributos federais, estaduais e municipais incidentes nessa hipótese?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

18. Na hipótese do vencedor ser consorcio entre empresa estrangeira e brasileira ou empresa estrangeira com representante legal constituídos no Brasil ambas as empresas podem emitir faturas para a VALEC, respectivamente, nos termos de cada participação, para atender ao previsto no item 8.4 do Contrato Administrativo (Anexo IV-A do Edital)? Como Seriam calculados, lançados e retidos os tributos federais, estaduais e municipais incidentes nessa hipótese?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

19. Nos dois Tipos de minuta de contrato existentes como Anexos ao Edital de Licitação, não se tem de forma clara as disposições relativas à contratação dos possíveis vencedores. Que tipo (I ou II) de contrato será aplicável na hipótese do vencedor ser consórcio entre empresa estrangeira e brasileira ou empresa estrangeira com representante legal constituídos no Brasil?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

20. Na hipótese do vencedor ser consórcio entre empresa estrangeira e brasileira ou empresa estrangeira com representante legal constituídos no Brasil, o pagamento do objeto contratado poderá ser feito pela VALEC diretamente para as partes contratantes na medida e respectiva divisão de direitos indicada nos respectivos documentos de formação do consórcio ou representação, mesmo com a emissão de uma única Nota Fiscal/Fatura do fornecedor estrangeiro?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

21. Na hipótese de empresas estrangeira com representante legal (pessoa jurídica) constituídos no Brasil, o licitante/contratante formal será a empresa estrangeira, nos termos da Lei 8666/93, ainda que a empresa brasileira tenha poderes expressos para receber citação, responder administrativamente e judicialmente?

RESPOSTA: Sim.

22. A documentação de habilitação/qualificação será integralmente fornecida pela empresa estrangeira na hipótese de representação por empresa brasileira? A representação da empresa brasileira será de procedimento apenas, não estando obrigada a apresentar qualquer documentação de habilitação/qualificação?

RESPOSTA: Sim. Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

23. Quais documentos seriam exigidos para a representante comercial brasileira (condição distinta da representação legal de empresa estrangeira), que nessa condição participe do certame, sem a formal participação da empresa estrangeira, mas que esteja com essa empresa estrangeira contratada?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

24. Considerando o entendimento da possibilidade de participação de representante comercial brasileiro, sem a participação formal da empresa estrangeira, (o que diga-se de passagem não é vetado no Edital de Licitação), seria possível que a representante comercial brasileira utilize para comprovação de aptidão técnica de atestados em nome da empresa estrangeira, fabricante dos trilhos, com a qual mantém contrato de fornecimento?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

25. A regra de apresentação de atestados prevista no Edital é a mesma da lei, ou seja, na qualificação técnica vale o somatório dos quantitativos de cada um dos consorciados (inciso III, do art. 33 da Lei nº 8.666/93), na hipótese de empresas que participem por meio de consórcio (empresa estrangeira e empresa brasileira) será entendido como válido que os Atestados Técnicos sejam apresentados por uma única integrante do consórcio, empresa

estrangeira, por exemplo, bastando para comprovar a aptidão técnica do Consórcio para participar do certame?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

26. No subitem 3.1.2 do Edital está estabelecido que as empresas estrangeiras (em consórcio ou com representante constituído no Brasil) deverão comprovar o atendimento aos requisitos de habilitação por meio da apresentação de documentos equivalentes àqueles exigidos pelo instrumento convocatório de empresas brasileiras. No subitem 5.2.2.2, em consonância com o disposto no § 4º do art. 32 da Lei nº 8.666/93, dispõe que na hipótese de inexistência de documento equivalente deverá a licitante estrangeira apresentar declaração relativa a tal inexistência, comprovando a impossibilidade de apresentação de tal documentação. Qual a preponderância de cada dispositivo diante de eventual dúvida pela CPL ou impugnação no curso do procedimento sobre a existência ou não de documento equivalente, apresentado por um licitante estrangeiro?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

27. Na estipulação do Preço de Referência para execução do objeto (2.3.1) não consta a estipulação ou distinção do local de origem e frete para entrega dos trilhos, impossibilitando uma concorrência de preços isonômica dos produtos fabricados na Europa, Leste europeu, Rússia e Ásia/Crina. Assim, a CPL pode estipular uma graduação de preços do frete sobre o valor da proposta para cada região com critério de igualdade dos possíveis licitantes?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

28. Na estipulação do Preço de Referência para execução do objeto (2.3.1) o Edital indica como base de cálculo as últimas operações de importação de trilhos em um determinado período, contudo a especificação do trilho objeto da licitação não foi objeto de importação para o Brasil em nenhuma outra oportunidade, sendo exigido um trilho com característica de endurecimento, pós-fabricação, que tem um custo específico e muito maior dos trilhos utilizados na formação do preço de referência. A CPL irá considerar essa diferença de custo na aceitação da proposta do licitante, mesmo que seja maior que o preço de referência, na ordem de 35% a mais?

RESPOSTA: Não. Favor atentar que serão desclassificadas as propostas com valor global superior ao limite estabelecido no Edital.

29. Por essa constatação da diferença do Preço de Referência do Edital, da característica do trilho objeto da licitação e de nunca ter sido utilizado nas ferrovias brasileiras, a CPL pode alterar/alternar o nível de endurecimento pós-fabricação de especificação técnica do trilho a ser entregue ou aceita a indicação de trilho com característica de endurecimento pós-fabricação padrão de mercado e adequado à utilização previsto no edital, conforme Extensão Sul e localidade a ser instalado?

RESPOSTA: Serão aceitos apenas trilhos em conformidade às exigências constantes no Edital e nos seus Anexos.

30. Considerando a manutenção do nível de endurecimento pós-fabricação do trilho, o edital exige um trilho da Normativa UIC 60 E 2 cujo nível de endurecimento exigido não contem especificação do local onde endurecer, na fabricação ou na instalação, se por completo ou parcial. Como deve ser o procedimento do fabricante?

RESPOSTA: Os trilhos serão inspecionados desde a sua fabricação para avaliação de sua conformidade às especificações técnicas constantes no Edital e nos seus Anexos.

31. Considerando a manutenção do nível de endurecimento pós-fabricação do trilho e a indicação que o mesmo será objeto de soldagem em sua instalação, é correto considerar que o fabricante deve endurecê-lo parcialmente, deixando as extremidades livres? Qual seria a metragem de não aplicação do endurecimento pós-fabricação nas extremidades dos trilhos?

RESPOSTA: O endurecimento deverá ser uniforme ao longo de todo o comprimento do trilho. Os trilhos deverão atender ao longo de seu comprimento aos requisitos técnicos especificados no Edital e nos seus Anexos, sem prejuízo à soldabilidade dos trilhos, conforme item 7 da Especificação Técnica.

32. Considerando que o trilho endurecido pós-fabricação, de Normativa UIC 60 E 2, e que tenha 70/ 80 cm em cada extremidade livre do endurecimento necessita de um procedimento especial de fabricação, fora dos padrões nacionais e internacionais de mercado (e que nunca foi utilizado no Brasil) , que encarece o custo e preço final do produto, a CPL irá considerar essa diferença de custo na aceitação da proposta do licitante, mesmo que seja maior que o preço de referência, na ordem de 20/15% a mais?

RESPOSTA: Não. Favor atentar que serão desclassificadas as propostas com valor global superior ao limite estabelecido no Edital.

33. Considerando ser uma concorrência com a participação de empresas estrangeiras e o previsto no item 6.3.10, como será a fórmula de cálculo dos acréscimos dos gravames consequentes dos mesmos tributos que oneram exclusivamente os licitantes brasileiros quanto à operação final de venda, considerando as propostas apresentadas por licitantes estrangeiros?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

34. Considerando a complexidade do objeto e valores envolvidos quais são as garantias de pagamento, que existem em função do licitante brasileiro, oferecidas ao licitante estrangeiro, e ou seu representante no Brasil?

RESPOSTA: Não será oferecida nenhuma forma de garantia de pagamento. A VALEC é uma empresa pública, controlada pela União através do Ministério dos Transportes, conforme texto da Lei nº 11.772/2008. A contratação de quaisquer obras, serviços ou compras pela VALEC será autorizada apenas após a confirmação da existência de cobertura orçamentária suficiente, ou seja, se os recursos financeiros objeto da compra/serviço são cobertos pelo orçamento da União aprovados pelo Congresso, nos termos da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei Orçamentária Anual do(s) ano(s) de exercício da programação. Dessa forma, e em respeito aos demais

dispositivos legais vigentes, a VALEC tem a obrigação contratual de pagamento das compras e serviços efetuados em conformidade, uma vez que tais recursos são advindos da União.

35. Há créditos orçamentários vinculados ao pagamento do fornecedor estrangeiro? Esse contrato está previsto nas metas estabelecidas no Plano Plurianual, podendo garantir o pagamento do valor envolvido nos contrato?

RESPOSTA: Sim.

36. Considerando a complexidade do objeto e procedimento licitatório há a possibilidade de prorrogação do prazo para apresentação das propostas por mais 30 dias ou prazo maior?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

37. Considerando que o edital à folha 60 Anexo I item 2 estabelece o seguinte:

2. Dos Fundamentos Legais

O presente documento reger-se-á pelo disposto neste Termo de Referência e em seus Anexos, sujeitando-se, no que couber, às disposições da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e alterações posteriores, Lei Complementar nº 123 de 14 de dezembro de 2006 e pela Lei 11.488/2007, de 15/06/2007 e pelo Decreto nº 6.204, de 05/09/2007;

Tendo em vista que a legislação ali citada inclui a legislação que regula a participação de microempresas e empresas de pequeno porte nas contratações públicas e que o artigo 5º do Decreto 6.204/2007 que regula a Lei Complementar 123/2006 estabelece que “nas licitações do tipo menor preço, será assegurada, como critério de desempate, preferência de contratação para as microempresas e empresas de pequeno porte”, e o §7º do mesmo artigo estabelece que “nas demais modalidades de licitação, o prazo para os licitantes apresentarem nova proposta deverá ser estabelecido pelo órgão ou entidade contratante, **e estar previsto no instrumento convocatório**” (grifo nosso)

Após leitura atenta das condições estabelecidas no instrumento convocatório não identificamos nenhum dispositivo que regulará a participação de microempresas e empresas de pequeno porte na licitação mencionada.

Diante do exposto, solicitamos os devidos esclarecimentos sobre como se dará a participação das microempresas e empresas de pequeno porte nessa Concorrência Internacional

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

38. Em atenção à r. resposta aos questionamentos infra, por oportuno REQUER seja esclarecido um único ponto, qual seja, a espécie de crédito bancário.

Considerando a resposta ao questionamento, ainda persiste a dúvida sobre qual a espécie do crédito que será revertido em favor ao Banco do Brasil. Estão excluídas as cartas de crédito.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

39. O item 10.3. requer a **apresentação de todos os testes** e relatórios de homologação **dos últimos cinco anos**, incluindo registros de testes, relatórios de ensaios, etc. Contudo tal exigência nos parece descabida, conforme será a seguir demonstrado:

- a. Como é de conhecimento desta empresa pública, uma usina de médio a grande **porte produz anualmente no mínimo 500.000** (quinhentas mil) **toneladas** de trilhos de diversos perfis e especificações.
- b. Se contarmos que **cada corrida de trilhos** contempla em média **60 (sessenta) a 70 (setenta) toneladas**, teremos a produção de mais de 8.333 (oito mil trezentas e trinta e três) corridas por ano.
- c. Se considerarmos o **período de 5 anos serão mais de 41.666** (quarenta e uma mil seiscentos e sessenta e seis) **corridas**.
- d. Considerando que cada corrida, juntando todas as informações de testes e laudos leva, em torno de uma página impressa, teremos **mais de 41.666 páginas de testes, o que tornará o procedimento extremamente custoso e burocrático**.
- e. Ainda, em conformidade com o edital, todos os documentos estrangeiros deverão ser consularizados e traduzidos por tradutor juramentado.
- f. Considerando que o custo para a tradução juramentada de uma lauda (160 palavras) está em torno de R\$ 41,00 (quarenta e um reais) e cada página computa em média duas laudas. **O custo para tradução apenas desta documentação seria superior a R\$ 3.416.612,00 (três milhões quatrocentos e dezesseis mil seiscentos e doze reais)**. Isto sem computar o custo dos demais documentos e das despesas com a consularização nos países de origem, etc.
- g. Assim, entende-se ser totalmente despropositada esta exigência, primeiramente em termos financeiros, e ainda pelo volume absurdo de papel que será produzido, devendo ser levado em consideração também ao tempo que levaria para consularização e tradução destes documentos, prazo provavelmente superior a seis meses. Isso sem contar o tempo de análise pela própria administração pública.

Pedimos desta forma, sejam esclarecidas as exigências quanto a esta documentação, e se está correta a exigência do Termo de Referência, item 10.3, ou seja, necessidade de apresentar todos os testes e relatórios dos últimos cinco anos de produção.

A título de sugestão, indicamos que a VALEC requeira na média de um laudo por quadrimestre nos últimos cinco anos, tendo assim um número razoável de laudos e testes que possam ser analisados e produzidos em tempo e custos hábeis à participação na Concorrência.

Ainda quanto ao item 10.3, cita-se a norma EN13674- 1:2011. Ou seja, tal norma teve sua versão editada em 2011, o que corresponde a apenas um ano atrás. Porém a exigência é de conformidade com os últimos 5 anos, havendo incompatibilidade nesse particular. Gentileza esclarecer.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

40. No item 10.7 pede-se uma lista de Ferrovias de Cargas abrangendo os últimos cinco anos, e indica que esta documentação deverá ser apresentada na etapa de qualificação. Porém o item 10. Título indica a LISTA DE DOCUMENTOS A SER SUBMETIDA COM A PROPOSTA.

Pede-se o esclarecimento se tais documentos devem ser apresentados junto com a Proposta Comercial ou com os Documentos de Habilitação.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

41. O item 2.1.1. do edital exige que os trilhos sejam entregues no Porto de Santos ou no Terminal privativo de Cubatão. Tem-se a informação de que o Terminal privativo de Cubatão está operacionalmente impossibilitado de receber carga de terceiros por conta da elevada movimentação de carga própria. E por não dispor de área física para armazenagem dos trilhos.

41.1. Essa informação é procedente?

RESPOSTA: A informação apresentada carece de fontes.

41.2. A VALEC consultou aquele terminal quanto à possibilidade de desembarque dessa mercadoria?

RESPOSTA: Há precedentes de trilhos ferroviários desembarcados no Terminal Marítimo Privativo de Cubatão.

41.3. Em caso positivo, qual foi o posicionamento do Terminal?

RESPOSTA: A inclusão do Terminal como possibilidade de desembarque se deu em função do precedente citado no item anterior.

41.4. Ainda quanto ao item 2.1.1., considerando as dificuldades operacionais do porto de Santos e o seu alto grau de congestionamento, não seria economicamente mais adequado considerar o desembarque em portos como os de Vitória, Rio de Janeiro e Paranaguá?

RESPOSTA: O Porto de Santos apresenta as menores distâncias estimadas de transporte rodoviário até todos os destinos finais, fator que impacta diretamente nos custos de operação.

41.5. Para definir o porto de Santos e o terminal de Cubatão, o edital justifica apenas o preço do frete rodoviário. Não seria o caso de considerar também os custos operacionais adicionais que esses terminais implicam, tais como taxas e tarifas portuárias, descarga, movimentação de pátio, armazenagem, e tabelas de custo de terminais?

RESPOSTA: O Porto de Santos e o Terminal de Cubatão foram definidos como a melhor opção logística e econômica de desembarque.

42. O item 3.2.2. do termo de referência (pg. 42) trata do preço de referência para o descarregamento no porto de Santos. Segundo o edital, referido preço *“foi obtido a partir de cotações solicitadas junto a 03 (três) empresas, sendo 01 (uma) brasileira e duas (02) chinesas da área de logística para obtenção de um valor médio de referência”*. Esse preço de referência não corresponde à realidade de mercado, pois desconsidera que, no Brasil, a mão de obra utilizada nos portos para descarga de navios deve ser necessariamente proveniente do OGMO (Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso), o que impede a atuação das empresas chinesas indicadas. As duas empresas chinesas consultadas, quando

ofereceram as suas propostas, não consideraram os custos nacionais, por isso os preços são muito inferiores ao apresentado pela empresa brasileira consultada. Percebe-se tal discrepância na medida em que a empresa nacional cotou a USD 35 e as outras duas estrangeiras a USD 8 e USD 2,50. Esses dois últimos custos não podem ser utilizados para refletir a média de USD 15,17 adotada no edital.

42.1. A VALEC realizou a cotação de descarga com apenas uma empresa nacional autorizada a operar no porto de Santos?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

42.2. Para que a média dos custos de descarga reflita a realidade do mercado não seria relevante a VALEC realizar cotações com no mínimo mais duas empresas nacionais autorizadas a operar no porto de Santos?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

43. O item 3.2.1.do termo de referência (pg. 40) versa sobre a justificativa de preços do produto licitado. O preço de referência encontrado se baseia no preço médio de importação do trilho FOB ao longo do ano de 2011 (USD 1003,19) – Fonte: MDIC. Contudo, este preço de referência está desatualizado. Utilizando-se da mesma fonte de consulta (MDIC), verifica-se que o preço médio FOB de importação de trilhos ao Brasil no período de janeiro a junho de 2012 é de USD 1.125,80, ou seja, 12% superior ao adotado como referência pela VALEC.

43.1. Como a licitação ocorrerá em agosto de 2012, o correto não seria manter a mesma premissa e utilizar a média de preços mais atual possível (USD 1.125,80)?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

44. Ainda quanto ao custo de descarga, questiona-se: onde exatamente deverão ser entregues os trilhos? No costado do berço de descarga ou no pátio de armazenagem?

44.1. Caso a entrega seja apenas no costado, o custo real de descarga é estimado em USD 35 (como indicado na cotação que a VALEC recebeu da *CBF Cargo*).

Caso a entrega deva ocorrer no pátio de armazenagem, além do custo de descarga (USD 35), o edital deve considerar o custo de capatazia (USD 35) e o custo envolvido na operação de remoção da carga do costado ao pátio de armazenagem (USD 35), totalizando um custo de USD 106, bastante superior ao custo de USD 15 apontado no edital.

Favor reconfirmar e esclarecer qual será o local de entrega?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

45. O item 5.2.1.6, letra “g”, do edital dispõe que a qualificação econômico-financeira compreende a apresentação de “*garantia de adimplemento de proposta*”. O item V menciona que poderá ser efetuada caução em cheque, “*que deverá observar o prazo de compensação,*

de tal forma que esteja disponível no dia útil imediatamente anterior à data de entrega da proposta”.

45.1. Questiona-se: se o cheque será apresentado com a proposta, como poderá estar compensado no dia útil imediatamente anterior?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

46. Ainda sobre a garantia de adimplemento de proposta, e considerando a relevância e dimensão do certame, não seria mais prudente que o edital exija que a apresentação de garantia se dê em data anterior à apresentação das propostas de preços?

RESPOSTA: Não há justificativa para a CPL exigir as garantias antes da licitação.

47. O item 5.2.1.7, do edital, que trata da qualificação técnica, exige apresentação de “atestado de capacidade técnico-operacional”. Já o item 9.1 do Termo de Referência (pg. 91) indica que seriam necessários “pelo menos 02 atestados”. Considerando a regra expressa no edital (item 5.1.2.1.7) e para que não haja dúvidas, solicita seja o item 9.1 do Termo de Referência ajustado de modo a se compatibilizar aos termos do edital e à orientação assente do TCU.

RESPOSTA: Não consta no item 9.1 do Termo de Referência a exigência de pelo menos 02 atestados.

48. O item 6.2. do termo de referência exige que a contratada apresente diversos documentos até a data de embarque dos trilhos. No item “c”, exige-se a apresentação do conhecimento de embarque marítimo (*Bill of Lading*). Ocorre que as empresas marítimas normalmente emitem o BL no prazo de até 07 dias após a finalização do embarque.

48.1. Também deve se considera prazo razoável para que os documentos sejam remetidos do exterior à VALEC.

48.2. Assim, estima-se que seriam necessários prazo de pelo menos 10 a 12 dias após o embarque dos trilhos para apresentação dos documentos junto à VALEC.

48.3. Solicita-se a revisão do prazo do item 6.2 do termo de referência.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

49. O item 9.3. do termo de referência indica que “trilhos com diferentes comprimentos (trilhos curtos) não serão aceitos” (pg. 71). Sabe-se que a produção de alguns trilhos curtos é algo que naturalmente ocorre no processo de fabricação, o que decorre, inclusive, do controle de qualidade realizado pelas usinas. As principais normas internacionais consideram aceitável a possibilidade de que no processo de produção certo percentual de trilhos curtos sejam fabricados. Por outro lado, não aceitar trilhos curtos implicará maior custo de produção e, conseqüentemente, maior preço para a própria contratante.

49.1. Em termos econômicos não se justificaria a aceitação de trilhos curtos em percentual compatível com as normas internacionais?

RESPOSTA: Os cumprimentos dos trilhos deverão ser de acordo com o item 9.3 da Especificação Técnica do Edital

50. O item 8.5. do termo de referência (pg. 38) e o item 13.1. (pg. 73) são incompatíveis entre si. Em caso de defeitos verificados nos trilhos, o primeiro determina a reposição dos trilhos defeituosos. O segundo, todavia, determina a entrega de dois trilhos para cada trilho defeituoso. Há também contradições quanto às condições e ao procedimento para fazer valer a garantia.

50.1 Pede-se a revisão das normas editalícias para sanar os conflitos existentes.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

51. O item 8.9.2 do termo de referência (pg. 90), que impõe multa à contratada por eventuais descumprimentos do cronograma, deveria excluir a responsabilidade da contratada nas hipóteses de eventos aos quais a contratada não tenha dado causa. Não se pode excluir essa possibilidade. Exemplo disto é eventual ocorrência de *demurrage* no porto de destino. Trata-se de hipótese até mesmo previsível, considerando que o próprio edital opta pelo porto de Santos, notadamente o mais congestionado do país. Também não se pode desconsiderar a possibilidade de eventos fortuitos e de força maior, como mau tempo, movimentos grevistas ou operações-padrão de estivadores, da Receita Federal, da Vigilância Sanitária etc.

51.1. Não seria o caso de nessas hipóteses prever a exclusão de responsabilidade da contratada?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

52. O edital faz diversas referências ao Anexo V, contudo este documento não consta do edital.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

52.1 Acompanham o edital dois anexos I, o primeiro com início na página 34, e o outro começando na página 63, item 9.1. do edital refere que “a capacitação técnica deverá ser comprovada através dos documentos citados no Anexo II”. Ocorre que o Anexo II contempla modelos de documentos que em nada se referem a comprovação de capacidade técnica. Favor corrigirem.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

53. O item 10.1. do termo de referência (pg. 71) exige que o fabricante esteja em conformidade com duas normas distintas (ISO 9001/2008 e EN 13764-1:2011).

53.1 Considerando que cada uma das normas de certificação é completa e suficiente, não seria excessiva a exigência de que o fabricante atenda concomitantemente às duas normas?

RESPOSTA: Não. As exigências não são excessivas e visam à obtenção de trilhos ferroviários nas qualidades mínimas necessárias à ferrovia em que serão aplicados.

54. O item 5.2. (pg. 35) limita a quinze dias o prazo do *free time*. Tratando-se de negociação entre o contratado e os armadores, em que medida essa limitação interessa à VALEC?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

55. Considerando: que trilhos com 24 metros economizam ainda mais na solda que os de 18 metros; que o custo logístico de transporte ferroviário do trilho de 18 metros é maior do que o de 24 m; que o próprio edital considera que a economia com solda equivale ao custo adicional do transporte rodoviário dos trilhos de 24 metros; que para a VALEC é indiferente adotar um ou outro tamanho de trilho; que o fornecimento de trilhos de 24 metros pode reduzir os custos de alguns potenciais licitantes e, portanto, pode reduzir o preço final pago pela VALEC; que a maior competitividade também poderia acarretar menor preço; questiona-se:

55.1 Não seria mais apropriado, com vistas à maior competitividade e obtenção de melhores preços pela administração, que o edital permita também propostas de fornecimento de trilhos com 24 metros de comprimento?

RESPOSTA: A justificativa encontra-se no item 6.1 do Anexo VI do novo Edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

56. O Anexo I – Termo de Referência constante do edital de licitação traz em seu item 10., uma lista de documentos que deverão ser submetidos junto com a proposta conforme descrito abaixo:

10. LISTA DE DOCUMENTOS A SER SUBMETIDA COM A PROPOSTA

56.1 Gostaríamos de saber se os documentos indicados neste item devem ser apresentados junto com a proposta de preços ou junto com os documentos de habilitação?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

57. Como se dará o pagamento das empresas nacionais que porventura cotarem os preços em dólar? Será feita a retenção dos impostos federais na fonte pela Valec no momento do pagamento?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

58. E no caso de empresa estrangeira, será feita a retenção de tributos prévia à remessa ao exterior?

RESPOSTA: Não há tributos a serem retidos para a contratação de empresa estrangeira. Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

59. A respeito de medidas de equalização a serem adotadas pela VALEC para assegurar a isonomia entre licitantes nacionais e estrangeiros, na forma consagrada pela Lei 8.666/93 (art. 42, § 4º *Para fins de julgamento da licitação, as propostas apresentadas por licitantes estrangeiros serão acrescidas dos gravames consequentes dos mesmos tributos que oneram exclusivamente os licitantes brasileiros quanto à operação final de venda*).

59.1. Como se dará esta equalização?

59.2. Quais os eventuais tributos e as alíquotas a serem aplicadas?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

60. No caso de consórcio entre empresa nacional e empresa estrangeira aonde se dará o pagamento? No Brasil? No exterior? O consórcio poderá optar? Neste caso haverá retenção de tributos na fonte pela VALEC?

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

61. Gentileza confirmar que os valores cotados para a descarga no porto de Santos foram realizadas para a modalidade DAT. Diante do baixo valor estimado pela VALEC e justificativas apresentadas, supõe-se que os valores contemplam somente o desembarque da mercadoria “under hook”, ou seja, CFR Liner Out.

RESPOSTA: Ver novo edital publicado no Diário Oficial da União em 17 de setembro de 2012.

62. Sobre o “Anexo IV A Contrato tipo I”, cláusula 8.8.1 menciona que despesas referentes ao incremento da taxa cambial serão ressarcidas pela Contratada. No caso de desvalorização cambial, a Valec ressarcirá a Contratada?

RESPOSTA: No caso de não ocorrer o pagamento na data programada por culpa exclusiva da Contratada, a taxa a ser paga, no caso de propostas com valores em dólar, será o do dia útil imediatamente anterior à data prevista para o pagamento, independente da valorização ou da desvalorização do Dólar frente ao Real, até o efetivo pagamento.

63. A solução de Controvérsias poderá ser feita através da Corte de Arbitragem de Nova York ao invés do Foro em Brasília?

RESPOSTA: Não.

Brasília, 03 de agosto de 2012.



Werther Francy Leite

Presidente da Comissão Permanente de Licitações