

3º CADERNO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS**AUDIÊNCIA PÚBLICA PRÉVIA AOS PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS PARA A AQUISIÇÃO DE TRILHOS FERROVIÁRIOS UIC-60E2 QUE SERÃO APLICADOS NA EXTENSÃO SUL DA FERROVIA NORTE-SUL – FNS E NA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE – FIOL.**

PERGUNTA 01: *“(…) Na referida audiência o Ilmo Presidente da VALEC, entre outras considerações, mencionou ter mantido contato pessoal com fornecedores de trilhos internacionais e nacionais, cujas participações e opiniões foram consideradas para a elaboração do edital que será publicado, olvidando-se de mencioná-los ou especificar os assuntos tratados e sugestões feitas. Tal afirmação nos causou espécie, mormente porque em nenhum momento fomos contatados por referido Sr., tampouco nossos parceiros e fornecedores internacionais, a despeito de em inúmeras vezes solicitarmos audiência com o representante máximo deste Órgão. Cremos tratar-se de novo equívoco procedido pela presidência, motivo pelo qual vimos pela presente solicitar que sejam prestadas as informações sobre quais fornecedores, nacionais e internacionais foram contatados, bem como sobre os assuntos tratados nos contatos havidos, colocando-nos a disposição também para um contato pessoal, elidindo-se assim as dúvidas suscitadas pela ausência de contato com a presidência deste Órgão. Por fim, cremos serem necessários os esclarecimentos aqui mencionados, afim de que sejam observados e resguardados os princípios que regem os procedimentos licitatórios, bem como a administração pública.”(sic).*

RESPOSTA 01: *De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “Ocorre que a VALEC contatou as principais empresas que encontrou em sua pesquisa. A empresa que realizou o questionamento não foi contatada, pois não foi encontrada na pesquisa realizada na internet, nos documentos de retirada de editais e nos artigos científicos pesquisados. O fato de não ter sido contatada não reflete em desigualdade da empresa perante as outras licitantes, pois, a pesquisa realizada teve como fundamento a coleta de informações e não a distribuição destas. Portanto, não houve empresas privilegiadas com antecipação de informações, mas sim empresas que aceitaram compartilhar suas experiências. Durante a pesquisa, as empresas contadas foram escolhidas aleatoriamente e não houve preferência por nenhuma empresa específica. A ausência da empresa que realizou o questionamento e de outras empresas que também não foram contatadas se resume a impossibilidade de se realizar uma pesquisa de mercado que abranja todas as empresas do ramo. A respeito das empresas contatadas, a VALEC, por recomendação da CGU, não está autorizada a divulgar o nome das empresas. Os principais tópicos tratados foram:*

- *O motivo da não participação do pregão 11/2012 e 12/2012.*
- *A capacidade de fornecimento das fábricas.*
- *Considerações a respeito da dureza dos trilhos*
- *Experiências profissionais no fornecimento de trilhos.” (sic).*

Ademais, no tocante ao assunto, a Assessoria da Presidência, com a aprovação do Diretor-Presidente, esclarece que *“Após uma pesquisa feita por meio da internet, diversos fabricantes e fornecedores de trilhos ferroviários foram consultados pela área técnica da VALEC para coleta de informações, tendo em vista que estávamos em uma fase interna de elaboração de edital. Considerando que a coleta de informações foi obtida por meio de uma amostra das empresas fornecedoras nacionais e internacionais de trilhos, foi marcada Audiência Pública com o objetivo de apresentar à sociedade as diretrizes propostas na elaboração dos editais para o fornecimento de trilhos para a Extensão Sul da Ferrovia Norte Sul e Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL, bem como possibilitar que as empresas pudessem fazer questionamentos ou sugestões durante a sessão, ou através de e-mail até o dia 03/07/2013. Cabe ressaltar que o Aviso da audiência foi publicado no Diário Oficial da União, jornal Valor Econômico e no sítio institucional da VALEC, buscando dar ampla divulgação do evento, para que todos os interessados pudessem participar. O papel do Diretor-Presidente foi apenas o de entrar em contato com aquelas empresas resultantes da pesquisa, para que comparecessem e apresentassem suas contribuições. Logo, acreditamos ter alcançado esse objetivo, tendo em vista o grande número de participantes, inclusive da empresa que realizou o questionamento, que compareceu mesmo sem ter sido contatada. Assim, consideramos que o processo foi conduzido de forma transparente.”* (sic).

PERGUNTA 02: *“Considerando que pouquíssimas empresas (sejam elas público ou privadas) compram ou já compraram trilhos UIC 60E2 com dureza entre 350 – 390 Brinell, e que nos últimos editais da VALEC até no ano de 2012 nunca fora exigida tal dureza, o que levou este Órgão a tomar decisão no sentido da aquisição de trilhos com tal especificação? Não seria temerária a aquisição de trilhos com essa especificação, uma vez que sua dureza excessiva poderia desgastar de forma prematura as rodas dos vagões dos trens?”* (sic).

RESPOSTA 02: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“A dureza escolhida se justifica quando se tem em mente três fatores principais:*

- a) O grande volume anual de carga transportada.*
- b) A carga por eixo da ferrovia, acima de 30 ton.*
- c) A geometria da via, com raios de curva reduzidos em grande predominância, um percentual de curvas de aproximadamente 50% em toda ferrovia, e grandes trechos em rampa com inclinações consideráveis.*

Trilhos com essa dureza representam uma tendência mundial, pois são mais resistentes e oferecem uma maior durabilidade, segurança da via e rentabilidade, principalmente quando se considera o custo de ciclo de vida do investimento (LCC – life-cycle-cost). O trilho especificado pela VALEC apresenta um ótimo desempenho contra os principais desgastes dos trilhos ferroviários e contra a Fadiga de Contato por Rolamento, conforme apontado no estudo Europeu “Innotrack Concluding Technical Report”. A dureza especificada não é considerada excessiva e sim adequada aos projetos das ferrovias em execução pela VALEC.” (sic).

PERGUNTA 03: *“Considerando o número extremamente exíguo de empresas no mundo inteiro que fabricam trilhos com dureza entre 350 – 390 Brinell, ou seja, apenas duas (Pangang Steel e ArcelorMittal), tal fato não atentaria contra a ampla concorrência e outros princípios norteadores do processos licitatórios, gerando prejuízos ao erário público?”(sic).*

RESPOSTA 03: *De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “Não existem apenas duas empresas no mundo que fabricam esse tipo de trilho, portanto não há prejuízo a concorrência do certame. Dentre as empresas consultadas pela VALEC, foram encontradas ao menos 10 empresas capazes de fornecer os trilhos especificados.” (sic).*

PERGUNTA 04: *“A VALEC inseriu mais duas exigências aos participantes desta licitação e suas consorciadas, qual seja um atestado de fornecimento de trilhos para ferrovias do tipo “Havy Haul” e uma lista de referência de ferrovias que utilizam os trilhos fornecidos. Tais exigências não estariam restringindo a competitividade e prejudicando a participação de diversas outras empresas, uma vez que somente duas fabricantes no mundo teriam um atestado desses (Pangang Steel e ArcelorMittal)?” (sic).*

RESPOSTA 04: *De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “Não, pois não existem apenas duas empresas no mundo que fabricam esse tipo de trilho, portanto não há prejuízo a concorrência do certame. Dentre as empresas consultadas pela VALEC, foram encontradas ao menos 10 empresas capazes de fornecer os trilhos especificados.” (sic).*

PERGUNTA 05: *“Incoterm: diante da baixa disponibilidade e interesse de armazéns em Santos e Ilhéus, determinados fornecedores podem fechar exclusividade com os terminais de forma a ser impossível conseguir uma cotação de armazenagem e com isso limitar a ampla participação no certame. Assim, solicitamos análise mais profunda por parte da Valec com o intuito de alterar o incoterm para CFR Free Out ou DDP. No caso do DDP, caberia ao fornecedor buscar a opção logística mais viável, sem se restringir a um único porto.” (sic).*

RESPOSTA 05: *De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “O Incoterm da modalidade de entrega dos trilhos foi amplamente discutido pela VALEC. Na opção escolhida procurou-se permitir e atrair a participação tanto de empresas nacionais quanto internacionais. Nesta opção procurou-se estabelecer as mesmas condições de entrega para todas as empresas, sendo que o processo se encerra em um ponto fixo definido, permitindo assim a sequência logística de transporte dos trilhos.” (sic).*

PERGUNTA 06: *“Documentação de Qualificação Técnica: nos certames anteriores, a Valec solicitara “...atestado de Capacidade Técnico-Operacional, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado da ferrovia que utiliza os trilhos, ...”. Note que clientes dificilmente fornecem tais documentos e solicitamos que o atestado seja fornecido pelo fabricante do trilho, mencionando detalhes do projeto, cliente, quantidade, etc.” (sic).*

RESPOSTA 06: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“Sim, serão aceitos documentos do fabricante que comprovem o fornecimento estabelecido. Serão aceitos, por exemplo, notas fiscais, contratos e termos de recebimento de contratos.” (sic).*

PERGUNTA 07: *“Quantidades: a Valec, segundo Audiência Pública, permite a variação de massa em 1% enquanto mundialmente a tolerância é de +/-5% por remessa (lote). Pedimos, então, readequar essa tolerância ao padrão internacional.” (sic).*

RESPOSTA 07: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“Devido ao grande vulto da licitação da VALEC, não é razoável permitir uma variação tão grande como 5%, afinal tal permissão representaria uma grande variação orçamentaria. Ademais a opção de 1% de variação foi verificada em outras contratações, demonstrando ser um percentual aceitável.” (sic).*

PERGUNTA 08: *“Cronograma de entrega: levando em consideração produção, espera por navios na origem, espera para atracamento no destino, desembarque e posicionamento dos trilhos em armazens, sugerimos que o primeiro lote seja entregue em 120 dias e não 91. Cargas vindas da Ásia demoram não menos de 4 meses entre fechamento e chegada. Diante da complexidade logística, rotacional do navio e outras intemperes do processo, melhor seria que o prazo seja em intervalos de 30 dias, ou seja o primeiro embarque do lote A a ser entregue entre 121-150 dias, o primeiro embarque do lote B, a ser entregue entre 151-180 dias, etc.” (sic).*

RESPOSTA 08: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“O cronograma apresentado foi elaborado de tal maneira que fosse permitido aliar as necessidades da VALEC em suas obras à realidade do mercado mundial de trilhos. As quantidades e prazos dos lotes foram divididos de tal maneira que não houvesse sobreposição de remessas na mesma época, que diminuísse o risco operacional para os licitantes e que permitisse uma escala de produção menor por parte dos licitantes. A opção pela entrega do primeiro lote em noventa dias se mostrou viável através das pesquisas realizadas pela VALEC, sendo justificada devido ao cronograma das obras, que dado o insucesso das licitações anteriores, tornou-se crítico. Além disso, a solicitação do aumento do intervalo entre lotes para 30 dias acarretaria um aumento considerável em todo o cronograma de fornecimento, pois para se evitar a sobreposição das remessas seria necessário aumentar o intervalo entre remessas de um mesmo lote para 90 dias, tornado assim o processo de fornecimento muito longo e insatisfatório para a VALEC.” (sic).*

PERGUNTA 09: *“Pagamento: solicitamos avaliar a possibilidade de aceitar pagamento através de Letter of Credit at 30 days. Acreditamos ser uma condição justa para esse tipo de negócio.” (sic).*

RESPOSTA 09: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“A opção por Carta de Crédito acarreta em gastos adicionais ao processo, os quais seriam repassados indiretamente à VALEC, portanto essa opção não será facultada.” (sic).*

PERGUNTA 10: *“Multas: aplicação de multas com variação de 0,33%/dia a 20% é considerado elevado e de grande impacto à viabilidade no negócio. Portanto, solicitamos reconsiderar as multas dentro de um cenário mais realista.” (sic).*

RESPOSTA 10: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“O percentual das multas será estudado e poderá ser revisto no novo edital.” (sic).*

PERGUNTA 11: *“Garantia: o produtor não tem controle sobre a chegada do trilho no destino, período que a Valec considera inicial para a garantia de 5 anos. Portanto, solicitamos alterar a garantia tendo como data inicial a data de fabricação do trilho.” (sic).*

RESPOSTA 11: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“O recebimento e o início da garantia dos trilhos ocorrerão a partir da assinatura do TRR (Termo de Recebimento da Remessa), documento em que tanto a Administração Pública quanto o produtor terão ciência do início da garantia.” (sic).*

PERGUNTA 12: *“Que faça publicar a ata da Audiência Pública, ainda que tardiamente, mas mediante circunstanciado relato das devidas ocorrências, bem como dela constante relação nominal dos cidadãos presentes à mesma, como de praxe” (sic).*

RESPOSTA 12: A ata da Audiência Pública foi disponibilizada no site da VALEC oportunamente, após a assinatura dos componentes da mesa. E em atendimento à orientação da Controladoria-Geral da União, a lista de participantes da Audiência Pública está mantida sob sigilo, em envelope lacrado, na sede da VALEC.

PERGUNTA 13: *“[...] porque a Lei 9.784/99, que “regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal”, impõe, no § 2º do art. 22, que “os autos do processo devem ser produzidos por escrito, em vernáculo, com a data e o local de sua realização e a assinatura da autoridade responsável”. No presente caso houve desrespeito à*

regra, porquanto vernáculo é o idioma pátrio, e as justificativas da adoção do preço base dos trilhos pela VALEC, oferecidas em texto distribuído na Audiência Pública, estão ancoradas em site de empresa estrangeira, sediada em Londres, a saber: <http://www.crugroup.com/markety-analysis/products/cruspi>. [...] Ora, levando-se em conta que o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio divulga, presentemente, no site <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br>, a entrada de trilhos no Brasil, de janeiro a maio deste ano, trilhos oriundos dos Estados Unidos ao preço médio de \$ 1.106,25 dólares a tonelada, trilhos oriundos da Áustria ao preço médio de \$ 1.294,87 dólares a tonelada e, trilhos oriundos do Japão, ao preço médio de \$ 1.031,82 dólares a tonelada, então, há uma discrepância capaz de tornar deserta a futura concorrência pública/pregão. Aliás, vale anotar, por oportuno, que as médias dos trilhos chineses e espanhóis não foram consideradas, porque se referem a trilhos sem tratamento.” (sic).

RESPOSTA 13: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “Primeiramente, vale destacar que a licitante não compreendeu corretamente a definição do preço FOB do trilho explanado na Audiência Pública. Conforme consta no slide 25 da apresentação: ‘o preço FOB do trilho na nova licitação será composto a partir da atualização do preço do pregão 11/2012 por meio dos índices de reajustamento apresentados’. Portanto, o licitante ao enviar o e-mail ao representante da CRU Indexes, conforme transcrição acima, cometeu um equívoco em seu questionamento, pois alegou que o preço FOB escolhido pela VALEC havia sido determinado pela consulta ao CRU. Ora tal alegação é inteiramente incorreta. Conforme explanado durante a Audiência e constante no slide 29 da apresentação, o CRU spi longs refere-se a um índice de reajuste contratual, pelo qual o Preço FOB do trilho será corrigido após um ano da data base do orçamento de referencial da VALEC. A VALEC realizou um vasto estudo no mercado internacional a procura de um índice específico para trilhos ferroviários, não encontrando esse índice, no intuito de se aproximar da realidade do mercado de trilhos, procurou então um índice representativo e o índice CRUspi longs foi escolhido, pois reflete a variação dos principais produtos que tem o aço como matéria-prima, entre eles os tarugos (billets) de aço. A respeito da definição do preço FOB da nova licitação, adotou-se primeiramente como preço referencial o valor apresentado no pregão 11/2012 (definido pelo aliceweb) reajustado pelo índice CRUspi longs, porém a VALEC estuda a possibilidade de realizar uma revisão no orçamento da licitação e no índice de reajuste adotado.” (sic).

PERGUNTA 14: “A resposta a um dos questionamentos formulados adota um entendimento que, data-venia, coloca em risco o interesse público que deveria em tese ser atendido com as contratações pretendidas. Permite, em última análise, a participação de empresas que não têm a menor condição técnica de fornecimento dos trilhos que serão objeto do certame. Essa circunstância gera incertezas quanto à qualidade do material a ser fornecido e poderá colocar em risco a própria segurança no transporte ferroviário. (...) Em vista do que foi exposto, o Signatário espera que seja reconsiderada a resposta fornecida ao questionamento nº 2, uma vez que o entendimento adotado expõe a Administração ao risco de contratar licitantes despreparados e inexperientes, o que comprometerá a qualidade das obras a serem executadas, e por conseguinte, afetará a segurança no transporte ferroviário.” (sic).

RESPOSTA 14: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: “(...) a respeito da resposta fornecida na pergunta 2 do primeiro caderno de perguntas e respostas da Audiência Pública sobre trilhos, a Superintendência de Programação de Obras decide: Diante dos fatos apresentados, acolher o pedido de alteração da resposta, sendo assim, solicita-se a revisão da mesma alterando-a para o seguinte texto:

Para que possa apresentar os atestados de capacidade emitidos pela usina produtora dos trilhos, a empresa licitante, conforme especificações a serem detalhadas no Edital, poderá:

- *Participar sob forma de consórcio, apresentando o compromisso de constituição do mesmo, por escritura pública ou documento particular registrado em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, no Brasil;*
- *Apresentar-se como representante legal constituído no Brasil (pessoa jurídica), com poderes expressos para receber citação e responder administrativamente e judicialmente;*
- *Apresentar-se como subsidiária, filial, agência, escritório ou estabelecimento no Brasil (legalmente em funcionamento no País);*
- *Apresentar-se como representante comercial. A empresa licitante poderá apresentar-se por meio de representante comercial (pessoa jurídica). Neste caso, este será o representante legal da empresa no Brasil. A representante comercial não licitará em seu nome, e sim em nome da empresa estrangeira. A representação se dará por meio de documento realizado por escritura pública ou documento particular registrado em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, devendo ainda, quando for o caso, serem obedecidas as disposições da Lei nº 4.886/65 e 8.420/92.” (sic).*

PERGUNTA 15: “Fazemos referência a sua RESPOSTA 06 do 2º Caderno de Perguntas e Respostas <www.valec.gov.br/audiencia/2CadernodePerguntaseRespostas.pdf> da AUDIÊNCIA PÚBLICA PRÉVIA AOS PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS PARA A AQUISIÇÃO DE TRILHOS FERROVIÁRIOS UIC-60E2. “A VALEC realizou um vasto estudo no mercado internacional a procura de um índice específico para trilhos ferroviários, não encontrando esse índice, no intuito de se aproximar da realidade do mercado de trilhos, procurou então um índice representativo e o índice CRUspi longs foi escolhido, pois reflete a variação dos principais produtos que tem o aço como matéria-prima, entre eles os tarugos (billets) de aço. Porém, a VALEC estuda a possibilidade de revisar o índice adotado.”
É gostaríamos fazer a seguinte recomendação: O intuito da aplicação de uma formula de revisão de preços FOB deverão ser unica é exclusivamente a proteção da VALEC é a usina mesma contra efectos especulativos adversos no mercado internacional das materias primas primordias para a fabricação do trilho. Sugerimos a aplicação de uma formula que considere os custos de estas materias (Mineiro de ferro, Carbono e sucata de aço) A consideração de um modelo com estas variaveis é obrigatória para nossa usina considerar a participação em quaisquer negociação da abrangência que tem o seu requerimento. O periodo de revisão dos precos FOB deverão ser idealmente trimestral ou no seu defeito semestral.”(sic).

RESPOSTA 15: De acordo com a área técnica responsável e devidamente aprovada pelo Diretor competente: *“No que diz respeito ao reajuste do contrato, informamos que o índice a ser adotado, no momento, encontra-se em processo de análise e revisão. Já, quanto ao período de 01 (um) ano para o reajuste dos preços a Lei 10.192 de 14 de fevereiro de 2001 diz o seguinte:*

‘Art. 2o É admitida estipulação de correção monetária ou de reajuste por índices de preços gerais, setoriais ou que reflitam a variação dos custos de produção ou dos insumos utilizados nos contratos de prazo de duração igual ou superior a um ano.

§ 1o É nula de pleno direito qualquer estipulação de reajuste ou correção monetária de periodicidade inferior a um ano.’” (sic).

Brasília, 11 de julho de 2013.

PEDRO PAULO SILVA RIBEIRO

Superintendente de Licitações e Contratos

ORIGINAL ASSINADO NO PROCESSO