

ATA DE REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ATA NÚMERO 579

Às nove horas do dia 8 de julho de 2024, na sede da Empresa, localizada na Avenida Ernesto Neugebauer nº 1985, em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, reuniu-se o Conselho de Administração da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A – TRENSURB, CNPJ/MF 90.976.853/0001-56 – NIRE 43500317874, presentes, o Sr. Ernani da Silva Fagundes, Diretor-Presidente substituto da TRENSURB e o Conselheiro Sr. Leonardo Miranda Freitas, Representante dos Empregados. Participaram da reunião, por meio de videoconferência, os(as) Conselheiros(as) Sr. Renato Boareto, Sr. Emílio Chernavsky, Sra. Mariana Moya de Oliveira, Sra. Alice de Almeida Vasconcellos de Carvalho, Sra. Maria José Duarte Gonçalves Ramos e Sra. Roberta Zanenga de Godoy Marchesi. Sob a coordenação da Sra. Mariana Moya de Oliveira, Presidente do CONSAD, foi declarada aberta a reunião, dando início aos trabalhos, segundo a pauta aprovada: **1) PARA DELIBERAÇÃO: 1.1) APROVAÇÃO E ASSINATURA – ATA DO CONSAD Nº 578:** Foi aprovada a Ata nº 578 do CONSAD. **1.2) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0921/2024-49 (OPERAÇÃO PARCIAL DA TRENSURB / TARIFA PROPORCIONAL):** O Sr. Sidemar Francisco da Silva, Chefe do Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana e a Sra. Laís Adolfo Oliveira, Engenheira Civil lotada no SEMOB, apresentaram a Nota Técnica (NT) que trata do reestabelecimento da cobrança de tarifa no sistema da TRENSURB. Ato seguinte, relataram que o documento abordou a demanda de passageiros entre os anos de 2001 a 2023, a evolução tarifária no mesmo período e o ambiente tarifário da região atendida pela TRENSURB. Nesta esteira, informaram que durante a operação regular, a TRENSURB transportava, em média, 110 mil passageiros em dias úteis entre os municípios de Porto Alegre e Novo Hamburgo. Com a operação Trilhos Humanitários, a média geral de passageiros foi de 27 mil e, em dias úteis, foi de 35 mil, entre o período de 30 de maio a 30 de junho de 2024. No entanto, foi observado que houve um aumento da demanda ao longo do mês, atingindo um total de aproximadamente 43.500 mil passageiros até 28 de junho de 2024. Tendo em vista que o sistema de bilhetagem foi normalizado e está apto para a retomada da cobrança tarifária e, considerando que o sistema sob trilhos opera hoje em condição emergencial, atendendo somente o trecho entre Novo Hamburgo e Canoas, a TRENSURB propôs duas hipóteses do retorno da cobrança tarifária: a) Hipótese 1: Com tarifa proporcional; e, b) Hipótese 2: Com tarifa plena. Para cobrança de tarifa proporcional, a área técnica concluiu que a melhor opção de proporcionalidade é o número de estações atendidas em relação ao número total de estações do sistema. Com a operação entre as estações de Mathias Velho e Novo Hamburgo a tarifa a ser adotada nesta hipótese seria de R\$ 2,50. Todavia, cabe salientar que nesse cenário, para o usuário que deseja realizar o trajeto entre Mathias Velho até Porto Alegre, teria um custo final de R\$ 2,50 (trem) + R\$ 6,85 (ônibus), totalizando R\$ 9,35. Na hipótese de tarifa plena, a TRENSURB cobraria o valor integral de sua tarifa de R\$ 4,50, e oferece ao seu usuário sua operação completa até o Terminal Mercado (Porto Alegre), por meio de contratação de fretamento de ônibus, entre as estações Canoas e Mercado, Importante ressaltar que, após o evento de chuvas intensas, tendo em vista o estado de calamidade pública no estado do Rio Grande do Sul, a diretoria executiva da empresa vem realizando esforços para restabelecimento total da sua operação, com projeção de retornar sua operação até a estação Farrapos até setembro de 2024. Com relação à contratação do fretamento de ônibus, o pagamento à empresa contratada será relativo ao número de viagens realizadas. Considera-se como 1 (uma) viagem cada partida realizada, sendo essa viagem paga pelo número de lugares oferecidos multiplicado pelo valor da tarifa contratada. Nos atuais contratos vigentes na TRENSURB para atendimento de Operações Emergenciais específicas e de curta duração, o valor da tarifa é definido pelo órgão gestor, neste caso, a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional - METROPLAN. Atualmente, o valor da tarifa mínima para o trecho entre as cidades de Canoas e Porto Alegre é de R\$ 6,85. Assim, considerando como referência um ônibus padrão de 80 lugares, cada viagem tem o custo médio de R\$ 548,00 (quinhentos e quarenta e oito reais). Porém, a situação atual difere-se em muito de uma operação emergencial, devido ao tempo e regularidade da prestação do serviço de ônibus,

impondo uma contratação de natureza específica. Considerando esta situação específica de calamidade pública, a direção da TRENURB se reuniu com a METROPLAN e a empresa TRANSCAL por ser a concessionária do trecho metropolitano em questão. Nesta reunião, foi proposto pela TRENURB uma redução no valor da remuneração a ser paga por lugar ofertado, passando de R\$ 6,85 para R\$ 4,50. O que foi aceito pela operadora, com anuência da METROPLAN. Em atendimento ao orientado pelo CONSAD, em reunião realizada com a diretoria da TRENURB em 28 de junho de 2024, a área técnica procedeu uma cotação de preços junto aos operadores de fretamento de ônibus do mercado, a fim de realizar pesquisa de preço para a contratação em tela. Para tanto, no intuito de definir o número de viagens a serem realizadas por dia foi adotado o seguinte parâmetro: ao ofertar um serviço complementar de ônibus, em avaliação aos dados históricos, é estimado que cerca de 47,6% da demanda que utilizaria o serviço emergencial planejado entre as Estações Mathias Velho e Novo Hamburgo teriam interesse em seguir viagem em direção à Estação Mercado (em Porto Alegre) ou desembarcando ao longo do trecho. Considerando que a demanda diária média da semana de 17 de junho a 21 de junho de 2024 foi de 36.000 usuários, correspondendo a 17.120 usuários que teriam interesse no serviço de ônibus, o número de viagens de ônibus previstas por dia para o trecho Mathias Velho – Mercado foi de 214. Além disso, considerou-se que pode haver um incremento de usuários no caso de atender a todo o trecho e ampliação das faixas horárias. Sendo assim, foi estabelecido três cenários de serviço de ônibus, com 214, 268 e 327 viagens, representando respectivamente uma oferta diária de 17.120, 21.440 e 26.160 lugares no serviço de ônibus. Esses dados representam uma demanda diária estimada do serviço de trem em 36.000, 45.000 e 55.000 passageiros. Foram realizadas solicitações com os dados informados anteriormente, para 8 empresas, com os seguintes resultados: a) Empresa Local - informou que não possuía condições de atender a demanda; b) Viação Santa Cruz informou que não possuía condições de atender a demanda; c) Janiz informou que não possuía condições de atender a demanda; d) LongLog informou que teria interesse, mas não enviou propostas; e) Transcal não respondeu; f) TransBus: Encaminhou um valor de R\$ 355,20 por viagem. Equivalente a R\$ 4,44 por lugar ofertado para ônibus de 80 lugares e R\$ 7,55 para ônibus de 47 lugares; g) Sogil: Encaminhou um valor de R\$ 301,75 por viagem. Equivalente a R\$ 3,77 por lugar ofertado, considerando um ônibus de 80 lugares; e, h) Turis Silva: Encaminhou um valor de R\$ 107,33 por viagem. Equivalente a R\$ 2,44 por lugar ofertado, para um ônibus de 44 lugares. Essa empresa por ter um veículo com menor capacidade apresentou proposta com majoração do número de viagens a fim de atender a demanda de passageiros solicitada pela TRENURB. Nesse caso, o padrão de comparação deve ser o custo por lugar ofertado. Ao analisar todos os dados pertinentes, a área técnica apresentou a avaliação sobre as hipóteses aqui discutidas: a) TARIFA PROPORCIONAL: Vantagens: retorno financeiro positivo; descomprometimento em relação ao serviço de ônibus. Desvantagens: custo alto para o usuário; mudança de tarifa a cada implemento de estações; cada novo valor cobrado é semelhante a aumento tarifário; não operação plena da TRENURB, impondo ao usuário o pagamento de duas tarifas; possibilidade de redução da demanda, devido ao aumento do custo total da viagem; desigualdade tarifária entre os usuários que circulam no trecho NH-MV (tarifa trem) em relação àqueles que tem destino no trecho MV-MR (tarifa trem + ônibus). b) TARIFA INTEGRAL: Vantagens: retorno financeiro positivo; o usuário já reconhece como tarifa da TRENURB; tendência de aumento da demanda devido a redução do custo da viagem para o usuário; simplificação da gestão da bilhetagem; abertura de novas estações sem necessidade de alteração tarifária; igualdade tarifária entre os usuários que circulam em todo o sistema; redução do risco de perda de usuários em função do longo prazo da operação. Desvantagens: necessidade de controle sobre a operação do serviço de ônibus. Por fim, cabe destacar que o momento é de grandes incertezas em relação ao comportamento da demanda de passageiros na região, tendo em vista que diversas áreas junto a linha da TRENURB foram completamente alagadas, gerando perdas totais as famílias e impactando fortemente setores como comércio, serviços, escolas, saúde. Ante ao exposto, os membros do CONSAD teceram alguns questionamentos, tais como: a) A TRENURB irá manter a mesma frequência horária de trens até setembro de 2024? Foi respondido que sim, pois a empresa vem operando, de forma emergencial, com 02 (duas) subestações de energia elétrica de tração totalmente desligadas e 01 (uma) subestação operando parcialmente. Além disso, o sistema de sinalização está funcionando de forma parcial; b) Por que a TRENURB está trabalhando com o mês de setembro para finalizar a operação emergencial com os ônibus da região metropolitana? A TRENURB está trabalhando com o dia 20 de setembro de 2024, para voltar a operar no município de Porto Alegre, mais precisamente até a Estação Farrapos. Desta forma, o contratado de transporte emergencial deverá ser firmado com as empresas de ônibus do município de Porto Alegre. Decide o conselho de administração, em sua maioria, com voto contrário do Conselheiro Sr. Renato Boareto, aprovar a retomada da cobrança da tarifa integral da TRENURB, no valor de R\$ 4,50, ofertando a operação dos trens entre Novo Hamburgo e Mathias Velho,

com complementação, via fretamento de ônibus, até o Terminal Mercado, oferecendo dessa forma a prestação da operação plena da empresa, **condicionando à:** a) apresentação de nota técnica complementar sobre o risco operacional, plano de mitigação dos riscos, garantias para gerir a operação, levantamento de questões econômicas, sustentabilidade financeira; b) apresentação de nota técnica complementar sobre os critérios para a contratação da empresa de fretamento de ônibus, podendo ser ofertado frotas maiores para os horários de pico e frotas menores nos demais horários, finais de semanas e feriados, a fim de reduzir o custo para a TRENURB; c) apresentação de documento orientador, com normas internas sobre o funcionamento da operação emergencial, com contratação de fretamento de ônibus, com informações de grade horária, itinerários, paradas, formas de pagamento, responsabilidades e deveres da empresa contratada, bem como da TRENURB; d) adequação do projeto básico com relação ao controle dos serviços, responsabilidade e deveres, obrigações, vigência da prestação de serviços; e, e) garantia a total segurança dos usuários e de seus empregados, e caso haja qualquer dúvida quanto ao deslocamento/transporte seguro, que paralise imediatamente os serviços. **1.2.1) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1290/2024-85 (CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL DE SERVIÇOS DE FRETAMENTO DE ÔNIBUS):** O Sr. Frank Alves Ferreira, Assessor Executivo lotado na SUDEC, apresentou o Projeto Básico (doc. SEI nº 0576179) para contratação emergencial do serviço de transporte de passageiros, por empresa de ônibus fretada, para fins de complementação de viagens dos usuários da TRENURB devido a situação da calamidade pública provocada pelas enchentes de maio de 2024. Relatou que a operação com fretamento de ônibus é a forma de assegurar a continuidade do transporte de passageiros (usuários), via ônibus, em função da circulação parcial de trens da TRENURB, decorrente da operação “Trilhos Humanitários”. Informou, ainda, que o serviço se constitui em fretamento de ônibus, com motorista devidamente habilitado, para prestação de serviço entre as Estações Mathias Velho (Av. Guilherme Schell, nº 7450 - Bairro Mathias Velho em Canoas) e Mercado (no entorno da Praça Revolução Farroupilha, no Centro de Porto Alegre), com paradas ao longo do trajeto junto às estações que serão indicadas pela TRENURB no horário compreendido entre 5h e 23h, 7 (sete) dias por semana. Ademais, os ônibus deverão estar devidamente registrados nos órgãos gestores e regulatórios pertinentes e habilitados para realizar o serviço de fretamento metropolitano. O regime de execução será o regime de empreitada por preço unitário, no qual a execução se dá por preço certo de unidades determinadas (viagens realizadas). O conselho de administração, em sua maioria, com voto contrário do Conselheiro Sr. Renato Boareto, manifestou-se de acordo com a contratação emergencial, por até 3 (três) meses, de fretamento de ônibus nos termos do inc. XV, art. 29 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, no valor máximo de R\$ 7.893.780,00 (sete milhões, oitocentos e noventa e três mil, setecentos e oitenta reais). **Considerando:** a) o estado de calamidade pública, conforme o Decreto Legislativo nº 36, de 7 de maio de 2024, Portaria da Secretaria Nacional de Defesa Civil nº 1.587, de 13 de maio de 2024, o Decreto Municipal nº 22.647, de 2 de maio de 2024 de Porto Alegre, o Decreto Municipal de Canoas nº 176, de 6 de maio de 2024, e o Decreto Estadual nº 57.596, de 1º de maio de 2024; b) a situação emergencial da operação da TRENURB; c) a normalização do sistema de bilhetagem, estando apto para a retomada da cobrança tarifária; d) a deliberação da diretoria executiva da empresa em adotar a hipótese da tarifa plena; e) as notas técnicas nº 6/2024 e nº 8/2024; f) o parecer jurídico (doc. SEI nº 0576194); e, g) o parecer ASJUR nº 051/2024 da Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional – METROPLAN. Determina o Conselho de Administração que a Diretoria-Executiva da TRENURB apresente: a) reporte de monitoramento da operação, após 1 semana de retomada da cobrança de tarifa e posteriormente a cada 15 dias, com relatos detalhados e fotos; b) informativo à população de que se trata de operação emergencial por até 3 meses, por meio de seus canais de comunicação e no interior dos trens (ex.: deixar claro que o serviço de ônibus é para quem paga a tarifa do trem). **1.3) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1880/2020-84 (REACTUAÇÃO DE SERVIÇO DE LIMPEZA, ASSEIO E CONSERVAÇÃO DE ESTAÇÕES, TUES, AEROMÓVEL E VIAS FÉRREAS):** Restou acordado que o presente deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD (17 de julho de 2024, às 9h.). **1.4) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2048/2019-61 (REESTABELECIMENTO / CONFIGURAÇÃO DOS SISTEMAS CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL - CCO):** Restou acordado que o presente tema deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD (17 de julho de 2024, às 9h.). **1.5) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0528/2021-11 (MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE RADIOCOMUNICAÇÃO):** O Sr. André Pereira Mateus, Engenheiro Eletricista/Eletrotécnico lotado na SESIN, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 002/2024/DIROP/GESIS/SESIN, de 21 de junho de 2024, cujo objeto versa sobre a proposta de contratação dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e suporte técnico da infraestrutura do sistema de radiocomunicação TETRA. Ato seguinte, relatou que o sistema de radiocomunicação móvel troncalizado

digital padrão TETRA é um sistema de rádio móvel profissional (PMR) confiável e que permite comunicações bidirecionais simultâneas de voz e dados. O padrão TETRA foi projetado especificamente para uso militar, em serviços de emergência (polícia, bombeiros, ambulâncias), redes públicas de segurança e transporte público em trens. As comunicações são realizadas em faixas de frequências exclusivas da TRENSURB, impedindo a interferência de terceiros e garantindo a segurança na radiocomunicação. Ademais, o sistema de radiocomunicação está envolvido nas mais diversas atividades da TRENSURB, desde a própria operação de trens, nas comunicações entre CCO e operadores, como também nas atividades 24/7 de segurança e manutenção. Sendo também, adotado em procedimentos de acesso às vias, operação degradada, entre outros. Desta forma, torna a radiocomunicação um dos sistemas vitais para a operação de trens, devendo ser tratado com a devida criticidade do ponto de vista de manutenção e, em função disso, é imprescindível que sua manutenção seja feita conforme preconiza a boa técnica, composta por normas, documentos de projeto e práticas sistematizadas. O protocolo TETRA adotado pela TRENSURB, embora seja de padrão aberto, possui infraestrutura proprietária e, desta forma, necessita de um contrato de prestação de serviço de manutenção especializado, com equipamentos sofisticados e procedimentos de manutenção, sendo que a TRENSURB possui um quantitativo cada vez menor de técnicos e os que estão ativos não possuem treinamento para tal fim, necessitando pelo menos 3 anos para essa adaptação (contratação, treinamento e aquisição de equipamentos). Por fim, informou que o valor cotado para a contratação dos serviços referente ao objeto deste projeto básico é de R\$ 3.635.366,40 (três milhões, seiscentos e trinta e cinco milhões, trezentos e sessenta e seis reais e quarenta centavos), pelo período de vigência contratual de 36 (trinta e seis) meses, conforme proposta comercial (doc. SEI nº 0521894, sendo R\$ 1.211.788,80/ano). Além disso, o valor estimado para compra eventual (material do ANEXO II), durante o período de vigência contratual de 36 (trinta e seis) meses é de R\$ 908.841,60 (novecentos e oito mil, oitocentos e quarenta e um reais e sessenta centavos). Sendo assim, o valor total contratual (valor fixo mensal mais o valor estimado para compra eventual) é de R\$ 4.544.208,00 (quatro milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil e duzentos e oito reais) pelo período de vigência contratual de 36 (trinta e seis) meses (R\$ 1.514.736,00/ano). Informou, ainda, que reduzindo a vigência do contrato para o período de 12 (doze) meses, o custo se eleva significativamente. Desta forma, conforme cotação obtida junto à empresa, o valor fixo da proposta para um período de 12 (doze) meses será de R\$ 3.106.550,64 (três milhões, cento e seis mil, quinhentos e cinquenta reais e sessenta e quatro centavos) ao ano. No que tange ao material rodante, a SEOFI optou por não contratar o serviço de manutenção dos equipamentos embarcados nos trens, necessitando apenas do fornecimento de material sobressalente (já incluso no projeto). Ante ao exposto, o CONSAD realizou o seguinte questionamento: a) A TRENSURB pode firmar contratos de 36 (trinta e seis) meses? Foi respondido que neste caso sim, uma vez que se trata de contrato do giro normal da empresa. Além disso, o funcionamento e a manutenção dos rádios estão intimamente atrelados à segurança/operação do sistema metroferroviário. Considerando: a) a explanação do Sr. André Pereira Mateus; b) os documentos arrolados nos autos; c) as manifestações favoráveis das áreas técnicas da TRENSURB (DIROP/GEJUR/SESIN); d) a relevância do sistema de radiocomunicação móvel (TETRA) para a segurança da operação da empresa; e, e) a avaliação da economicidade na contratação e sua vantajosidade; o CONSAD aprovou a proposta de contratação dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e de suporte técnico da infraestrutura do sistema de radiocomunicação TETRA, pelo período de 36 (trinta e seis) meses, perfazendo o valor global de R\$ 4.544.208,00 (quatro milhões, quinhentos e quarenta e quatro mil e duzentos e oito reais), para o período de vigência do contrato de 36 (trinta e seis) meses. **1.6) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1207/2024-78 (AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS DA CPTM):** O Sr. Ricardo Souza Hessel, Engenheiro Eletricista lotado no SENERG, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 009/2024/DIROP/GESIS/SENERG, de 5 de julho de 2024, cujo objeto versa sobre a proposta de aquisição emergencial, mediante dispensa de licitação, por se tratarem de empresas públicas, conforme o inc. XI, art. 123 do RILC da TRENSURB, desde que o valor praticado seja baixo do ofertado no mercado, de disjuntores extrarrápidos de 3 KVcc para serem utilizados na recuperação emergencial das instalações do sistema elétrica de tração, principalmente nas subestações de energia elétrica de tração de Farrapos, Fátima e São Luiz, bem como nas cabines de seccionamento e/ou paralelismo Mercado e Anchieta. Nesta esteira, relatou que a ação pretendida, após alinhamentos e visita de técnico da TRENSURB a São Paulo, é a aquisição dos materiais citados, que são do acervo patrimonial da Companhia Paulista de Trens Urbanos - CPTM que, através de manifestação formal (doc. SEI nº 0574490), sinalizou com a possibilidade de transferência definitiva dos bens à TRENSURB. Em relação à vantajosidade econômica, a aquisição dos disjuntores ofertados pela CPTM se mostrou financeiramente vantajosa frente à cotação de preço ocorrida em 2016, quando da recuperação da Subestação Sapucaia (processo SEI nº 1375/2016), corrigida pelo

IPCA (resultando no valor atualizado de R\$ 10.188.000,00 (dez milhões, cento e oitenta e oito mil reais)) e corrigida pela cotação do dólar (resultando no valor atualizado de R\$ 11.480.000,00 (onze milhões, quatrocentos e oitenta mil reais)), bem como proposta da empresa *Sécheron Haslertail* no valor de R\$ 6.909.344,04 (seis milhões, novecentos e nove mil, trezentos e quarenta e quatro reais) (doc. SEI nº 0576337). Ademais, a empresa *Sécheron Haslertail* informou que o prazo de entrega dos equipamentos à TRENURB será de 7 (sete) meses, tendo em vista que os equipamentos não são fabricados no Brasil. Por fim, informou que o valor ofertado pela CPTM é de R\$ 2.820.013,92 (dois milhões, oitocentos e vinte mil, treze reais e noventa e dois centavos) e, aplicando a depreciação dos equipamentos, o valor seria de R\$ 2.538.294,53 (dois milhões, quinhentos e trinta e oito mil, duzentos e noventa e quatro reais e cinquenta e três centavos). Além disso, cabe ressaltar que os disjuntores estão à disposição da TRENURB e a pronta-entrega. Considerando: a) a explanação do Sr. Ricardo Souza Hessel; b) os documentos arrolados nos autos; c) a manifestação favorável da área técnica da TRENURB (SENERG); d) as manifestações favoráveis da Gerência Jurídica (GEJUR) e da Diretoria Executiva (DIREX); e) a necessidade da TRENURB em reestabelecer o seu sistema de energia elétrica de tração; f) o grupo de ajuda mútua dos agentes metroferroviários; g) que caso a TRENURB compre diretamente do fabricante, teria um prazo de 7 (sete) meses para o fornecimento dos equipamentos, como também, um custo mais elevado para a empresa; e, h) tratar-se de empresas públicas e que o valor ofertado está abaixo do praticado no mercado, conforme demonstração técnica; o CONSAD acolheu a proposta de aquisição emergencial, mediante dispensa de licitação, dos disjuntores extrarrápidos ofertados pela CPTM no valor de R\$ 2.538.294,53 (dois milhões quinhentos e trinta e oito mil duzentos e noventa e quatro reais e cinquenta e três centavos).

1.7) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0049/2017 (NOTA DE AUDITORIA - PAGAMENTO CONCOMITANTE DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE COM ADICIONAL DE RISCO DE VIDA): Restou acordado que o presente deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD (17 de julho de 2024, às 9h.).

2) PARA CONHECIMENTO: 2.1) CI-SEACO-0053/2024 (CONTRATOS QUE VENCERÃO NOS PRÓXIMOS 120 DIAS): Restou acordado que o presente deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD (17 de julho de 2024, às 9h.).

INTERRUPÇÃO DA REUNIÃO: Tendo em vista o horário avançado em que se encontra a reunião, assim como a complexidade dos assuntos constantes na pauta, restou acordado que os demais temas relacionados na presente pauta serão abordados na continuidade desta reunião a ser realizada no dia 17 de julho de 2024, às 9h.

RETOMADA DA REUNIÃO: Conforme acordado, a reunião foi retomada às nove horas do dia 17 de julho de 2024. Registra-se, ainda, que a Conselheira Sra. Maria José Duarte Gonçalves Ramos não participou da segunda etapa da presente reunião por motivo de cunho pessoal.

1.3) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1880/2020-84 (REACTUAÇÃO DE SERVIÇO DE LIMPEZA, ASSEIO E CONSERVAÇÃO DE ESTAÇÕES, TUES, AEROMÓVEL E VIAS FÉRREAS): O Sr. Rodolfo Campos, Assessor Operacional, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 001/2024/DIROP/GEOPE/SEEST, de 1º de julho de 2024, cujo objeto versa sobre a proposta de reactuação do contrato firmado com a empresa RAMAC EMPREENDIMENTOS LTDA para a prestação do serviço de limpeza, asseio e conservação de estações, TUE's, Aeromóvel e vias férreas de forma contínua com mão-de-obra, materiais, equipamentos e produtos de limpeza, conforme especificações e condições constantes no Processo Administrativo nº 1880/2020-84, em especial, no Projeto Básico e Edital de Pregão nº 134/2021. Ato seguinte, informou que o presente contrato teve a sua segunda renovação a contar de 29 de fevereiro de 2024, agora necessitando de reactuação, em função de reajuste de 7,65% na Convenção Coletiva da categoria de seus empregados, com data-base em 1º de janeiro de 2024. Ademais, o presente reajustamento está previsto na cláusula décima quarta do contrato. Por fim, informou que o valor a ser acrescido com a reactuação será de R\$ 64.165,62 (sessenta e quatro mil, cento e sessenta e cinco reais e sessenta e dois centavos) ao mês, perfazendo o valor anual de R\$ 769.989,36 (setecentos e sessenta e nove mil, novecentos e oitenta e nove reais e trinta e seis centavos). Todavia, neste valor deverá ser acrescido o valor referente ao retroativo dos meses de janeiro de 2024 (R\$ 63.986,81) e fevereiro de 2024 (R\$ 64.165,62). Sendo assim, o valor total do Termo Aditivo será de R\$ 898.139,87 (oitocentos e noventa e oito mil cento e trinta e nove reais e oitenta e sete centavos), o que inclui o valor das diferenças mensais de janeiro e fevereiro de 2024, bem como a provisão para o período de 1º/03/2024 a 28/02/2025. Ante ao exposto, o CONSAD teceu alguns questionamentos, tais como: a) As 23 (vinte e três) estações da TRENURB estão sendo limpas? O Sr. Rodolfo Campos informou que sim; b) O percentual de 7,65% (sete vírgula sessenta e cinco por cento) aplicado no dissídio da categoria incide sobre o valor global do contrato ou apenas sobre a mão de obra? O Sr. Rodolfo Campos informou que incide somente na mão de obra. Nesta esteira, os membros do CONSAD solicitaram que esta informação fosse complementada na NT. Considerando: a) a explanação do Sr. Rodolfo Campos; b) a

obrigatoriedade da repactuação relativa à convenção coletiva de trabalho de 2024, conforme previsão contratual; c) os documentos arrolados nos autos; e, d) as manifestações favoráveis da GEJUR (doc. SEI nº 0566667) e da Diretoria Executiva (doc. SEI nº 0575701); o CONSAD anuiu em relação a concessão de repactuação ao atual contrato na ordem de R\$ 64.165,62 (sessenta e quatro mil, cento e sessenta e cinco reais e sessenta e dois centavos) ao mês, perfazendo o valor anual de R\$ 769.989,36 (setecentos e sessenta e nove mil, novecentos e oitenta e nove reais e trinta e seis centavos.), incluído neste montante o pagamento dos retroativos dos meses de janeiro e fevereiro de 2024). Por fim, o CONSAD solicitou que o gestor do contrato atuasse de forma proativa na fiscalização do instrumento, com reportes periódicos à Diretoria Executiva e recomendou que a TRENSURB avaliasse a realização de uma nova licitação ao final do atual contrato.

1.4) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2048/2019-61 (RESTABELECIMENTO / CONFIGURAÇÃO DOS SISTEMAS CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL - CCO): Em atendimento ao solicitado na Ata nº 578, item 1.9, de 21 de junho de 2024, o Sr. Jonas Carlos Mengue, Gerente de Desenvolvimento de Engenharia, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 018/2024/PRES/SUDEX/GEDEN, de 5 de julho de 2024, cujo objeto versa sobre o fornecimento de software atualizado, reinstalação, correção de falhas e recuperação da redundância do Sistema de Controle de Tráfego e Energia (SCTE) no Centro de Controle Operacional (CCO), comparando a vantajosidade econômica entre a manutenção do sistema atual versus aquisição de um novo sistema. Ato seguinte, apresentou a tabela comparando os preços de implantação do CCO e do desenvolvimento do software, considerando os valores na assinatura do Contrato da modernização (Obra de expansão norte da Linha 1: Contrato 08.070.037/2007), da implantação e conclusão da obra 2015) e o valor atualizado (2024), de acordo com a variação da inflação do período. Desta forma, foi possível verificar a vantajosidade na correção e manutenção do sistema existente, pois para a elaboração de novo projeto para implantação, o valor seria a R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) e levaria mais de dois anos para sua implementação. Informou, ainda, que a contratação também prevê o desenvolvimento e fornecimento de servidor para operações de manutenção corretiva e preventiva. Além disso, a título de comparação, foi verificado que a CPTM/SP firmou contrato com a ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA para modernização do seu Centro de Controle Operacional, linha 9, pelo valor de R\$ 42.483.047,01 (quarenta e dois milhões, quatrocentos e oitenta e três mil, quarenta e sete reais e um centavo) (processo referenciado nº 8071173011 e é regido pelo contrato nº 807117301100). Nesta esteira, informou que além da CPTM, em maio de 2022, o Metro SP assinou contrato nº 1001583901 com o Consórcio ARC-DC-SP, cujo objeto é a Prestação de Serviços de Fornecimento e Instalação da Reestruturação do Centro de Controle Operacional da Companhia do Metropolitano de São Paulo no valor global de R\$ 49.200.000,00 (quarenta e nove milhões e duzentos mil reais). Além da pesquisa realizada, foi solicitado ao SIMEFRE (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários), conforme e-mail (doc. SEI nº 0576103), levantamento (objeto e valor) relacionado à implantação de sistemas de controle de tráfego e energia de trens relativos aos últimos 5 anos no Brasil, de forma a realizar *benchmark* para avaliação de viabilidade de contratações relativas a esse sistema na TRENSURB. Até o presente momento, não houve retorno do referido Sindicato. Por fim, o Sr. Jonas Carlos Mengue apresentou a carta da SIEMENS (doc. SEI nº 0576100), atestando que o preço cobrado para a TRENSUB está de acordo com os valores praticados no mercado nacional e ofertados pela SIEMENS. Considerando: a) a explanação do Sr. Jonas Carlos Mengue; b) os documentos arrolados nos autos; c) a complementação das informações solicitadas pelo CONSAD na reunião nº 578; d) a importância do sistema para o funcionamento da TRENSURB; e, e) que os preços orçados estão compatíveis com os valores praticados pela empresa no mercado nacional, conforme correspondência da empresa SIEMENS; o CONSAD aprovou a contratação da empresa SIEMENS Mobility Ltda, pelo valor orçado de R\$ 5.350.000,00 (cinco milhões trezentos e cinquenta mil reais), para o fornecimento de software atualizado, reinstalação, correção de falhas e recuperação da redundância do Sistema de Controle de Tráfego e Energia (SCTE) no Centro de Controle Operacional (CCO) da TRENSURB. Por fim, o CONSAD solicitou que a Diretoria Executiva atue de forma prioritária na gestão do contrato em tela, visto a criticidade do objeto e a prioridade na execução do serviço.

2) PARA CONHECIMENTO: 2.1) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0049/2017 (NOTA DE AUDITORIA - PAGAMENTO CONCOMITANTE DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE COM ADICIONAL DE RISCO DE VIDA): Tendo em vista o acordado na reunião de 21 de junho de 2024 (Ata nº 578, item 1.8), a Sra. Maria Cecília da Silva Brum, Chefe da Auditoria Interna, reapresentou o tema aos presentes, trazendo um histórico completo sobre o assunto. Considerando: a) a aprovação do Acordo Coletivo de Trabalho - ACT (biênio 2023/2025) entre os sindicatos e entidades, contando com a medição do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (TRT-4), inclusive com proposta de redação para a

cláusula de adicional de risco de vida, uma vez que a natureza jurídica da segurança metroviária, instruída pela Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, não se confunde com a profissão de vigilante; c) a aprovação do ACT realizada pelo Ministério das Cidades e pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – Sest; e, d) o encaminhamento ao CONSAD após assinatura do ACT, conforme consta na ATA nº 574, de 26 de abril de 2024; o CONSAD tomou ciência da decisão da Diretoria Executiva em manter o pagamento concomitante do risco de vida e periculosidade pela TRENSURB, em decorrência da inclusão de cláusula no ACT. **3) EXTRA-PAUTA: 3.1) RELATO SOBRE A OPERAÇÃO EMERGENCIAL COM ÔNIBUS:** O Sr. Sidemar Francisco da Silva, Chefe do Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana e a Sra. Laís Adolfo Oliveira, Engenheira Civil lotada no SEMOB, relataram sobre a 1ª semana de operação de retomada de cobrança da tarifa integral, com o complemento do fretamento de ônibus. Apresentaram reporte com quadro comparativo, contendo o quantitativo de passageiros transportados pela TRENSURB e pela empresa de ônibus contratada no decorrer da 1ª semana de operação compartilhada, assim como os dados financeiros da operação. Informaram, ainda, que a empresa está avaliando aumentar os números de paradas para embarque/desembarque do serviço de fretamento de ônibus, a fim de se buscar o melhor atendimento aos usuários da TRENSURB. **2.1) CI-SEACO-0053/2024 (CONTRATOS QUE VENCERÃO NOS PRÓXIMOS 120 DIAS):** Foi dado conhecimento do teor da CI-SEACO-0053/2024. Nada mais havendo a ser tratado foi lavrada a presente Ata que segue assinada por todos os presentes e por mim Daniel Bernardes Ferrer que secretariei.



Documento assinado eletronicamente por **ROBERTA MARCHESI, Usuário Externo** em 06/08/2024, às 08:18, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO MIRANDA FREITAS, Usuário Externo** em 06/08/2024, às 08:21, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Renato Boareto, Usuário Externo** em 06/08/2024, às 08:58, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Alice de Almeida Vasconcellos de Carvalho, Usuário Externo** em 06/08/2024, às 10:17, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Moya de Oliveira, Usuário Externo** em 06/08/2024, às 10:42, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Ernani Fagundes, Diretor de Operações e Diretor Presidente Substituto** em 08/08/2024, às 08:58, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Bernardes Ferrer, Secretário** em 16/08/2024, às 08:07, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Maria José Duarte Gonçalves Ramos, Usuário Externo** em 16/08/2024, às 09:39, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **Emilio Chernavsky, Usuário Externo** em 22/08/2024, às 09:51, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.trensurb.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **0587026** e o código CRC **1E7183CF**.

0000958.00000415/2024-50

0587026v3