

ATA DE REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ATA NÚMERO 578

Às nove horas do dia 21 de junho 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. Salvador Mandagara Martins, Chefe de Gabinete da Presidência (por delegação do Sr. Ernani da Silva Fagundes, Diretor-Presidente da TRENSURB – Substituto) e o Conselheiro Sr. Leonardo Miranda Freitas, Representante dos Empregados. Participaram da reunião, por meio de videoconferência, o Conselheiro Sr. Renato Boareto e as Conselheiras Sras. Mariana Moya de Oliveira, Alice de Almeida Vasconcellos de Carvalho, Maria José Duarte Gonçalves Ramos e 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 577:** Foi aprovada a Ata nº 577 do CONSAD. **1.2) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0899/2024-37 (INDICAÇÃO DE MEMBRO AO CONSAD – SR. EMÍLIO CHERNAVSKY / MINISTÉRIO DA GESTÃO E DA INOVAÇÃO EM SERVIÇOS PÚBLICOS):**

Tendo em vista o recebimento do Ofício SEI nº 64062/2024/MGI, de 15 de maio de 2024, no qual constou a indicação do Sr. Emílio Chernavsky para o cargo de Conselheiro de Administração da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A – TRENSURB, em substituição à Sra. Elisa de Oliveira Alves. Ato seguinte, os membros do CONSAD realizaram a análise dos documentos constantes no Processo Administrativo nº 0899/2024-37 relativo ao exame de elegibilidade realizado pelo Comitê de Pessoas, Elegibilidade, Sucessão e Remuneração (CELEG) da TRENSURB, tais como: a) análise prévia de compatibilidade do Ministério indicante; b) formulário de cadastro com documentação comprobatória; c) consulta administrativa aprovada pela Casa Civil da Presidência da República; d) Ofício SEI nº 64062/2024/MGI; e) Nota Técnica SEI nº 17744/2024/MGI; f) Consulta SINC; e, g) Ata do Comitê de Pessoas, Elegibilidade, Sucessão e Remuneração (CELEG). Assim, considerando a indicação formal do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), dos termos constantes no art. 32 do Estatuto Social da TRENSURB, da opinião exarada pelo CELEG quanto ao preenchimento dos requisitos e ausência das vedações previstas na Lei nº 13.303/2016, no Decreto nº 8.945/2016 e na Lei nº 6.404/1976, em face das declarações prestadas em formulário próprio e documentos apresentados e da Ata da Assembleia Geral Extraordinária, de 19 de junho de 2024, na qual constou a eleição do Sr. Emílio Chernavsky, condicionada a manifestação favorável do CONSAD. Assim sendo, por unanimidade, os Conselheiros presentes nomearam o Sr. EMÍLIO CHERNAVSKY, brasileiro, União Estável - em regime de comunhão parcial de bens, bacharel em Ciências Econômicas,

[REDACTED] para o cargo de membro do Conselho de Administração da TRENSURB, em complementação do período de gestão já em curso, com final de mandato até 26/06/2025. Por fim, estando presente, o Sr. Emílio Chernavsky tomou posse no cargo para o qual foi nomeado. **1.3) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0325/2021-16 (ALTERAÇÃO SOCIETÁRIA DA EMPRESA TOTVS PELA INCORPORAÇÃO DA TRS PELA TTS):** O Sr. Alysso Isaac Stumm Bentlin, Gerente Jurídico, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 012/2024/DIRAF/GEINF, de 01/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de alteração subjetiva contratual, em razão de incorporação societária, da empresa contratada TRS – GESTÃO E TECNOLOGIA S/A pela empresa SOLUÇÕES EM SOFTWARE E SERVIÇOS TTS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 07.363.764/0001-90. Nesta esteira, relatou que a GEJUR emitiu parecer

jurídico (doc. SEI nº 0545150 e 0546076) no sentido da ausência de óbice na alteração pretendida, desde que atendidos os seguintes requisitos: i) previsão contratual; ii) atendimento aos requisitos de habilitação pela empresa incorporadora; iii) manutenção das condições contratuais originais; iv) anuência da TRENSURB; e, v) anuência da empresa incorporadora. Quanto à (i) previsão contratual, a própria GEJUR se manifestou pela viabilidade da alteração do contrato. Quanto ao (ii) atendimento aos requisitos de habilitação pela empresa incorporadora, incluindo-se qualificação técnica e econômico-financeira, reportamo-nos às manifestações das áreas técnica/gestora/contábil no sentido do atendimento pela empresa incorporadora das exigências contidas no edital de licitação e no contrato. Ainda, reportamo-nos às certidões de habilitação demonstram regularidade fiscal. Quanto à (iii) manutenção das condições contratuais originais, há menção expressa a esse respeito na minuta de termo aditivo, a ser submetida à contratada quando do envio para assinaturas, assim como à (iv) anuência da TRENSURB, quando da submissão à DIREX e ao CONSAD e assinatura pelas autoridades administrativas competentes. Por fim, quanto à (v) anuência da empresa incorporadora, será providenciado pelo SEACO quando da assinatura do termo aditivo pelas partes. Sendo assim, a competência autorizativa para a presente mudança da razão social da empresa contratada pela incorporadora é do Conselho de Administração, após de prévia manifestação da Diretoria Executiva, pois o valor do contrato é de R\$ 1.044.212,63 (um milhão e quarenta e quatro mil, duzentos e doze reais e sessenta e três centavos). Considerando: a) a explanação do Sr. Alysson Isaac Stumm Bentlin; b) os documentos arrolados nos autos; c) as manifestações favoráveis das áreas técnicas da Empresa (GEINF/SEACO); d) a manifestação favorável da Gerência Jurídica; o CONSAD anuiu em relação a solicitação de alteração da razão social da empresa contratada pela incorporadora. Todavia, condicionou tal aprovação, a inclusão da anuência da empresa incorporadora nos autos. **1.4) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0915/2024-91 (RILC EMERGENCIAL):** O Sr. Alysson Isaac Stumm Bentlin, Gerente Jurídico, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 028/2024/DIRAF/GESUP, de 11/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de elaboração do Regulamento Interno de Licitações e Contratos (RILC) da TRENSURB destinado ao enfrentamento dos impactos decorrentes do Estado de Calamidade Pública. Nesta esteira, relatou que a Medida Provisória nº 1.221, de 17 de maio de 2024, trouxe inovações no intuito de conferir maior agilidade e flexibilidade nas contratações públicas, ao dispor sobre medidas excepcionais para a aquisição de bens e a contratação de obras e de serviços, inclusive de engenharia, destinados ao enfrentamento de impactos decorrentes de Estado de Calamidade Pública. Além disso, no que se refere aos fundamentos fáticos, cumpre registrar que esta empresa pública federal foi atingida diretamente pela calamidade reconhecida por meio do Decreto Estadual nº 57.596, de 1º de maio de 2024, Decreto Municipal nº 22.647, de 2 de maio de 2024, do Município de Porto Alegre e, sobretudo, pelo Decreto Legislativo nº 36, de 7 de maio 2024, do Congresso Nacional, tendo sofrido alagamentos de prédios administrativos, estações, pátio de trens, ocasionando, inclusive, a paralisação das atividades e do serviço público prestado, fatos que tiveram ampla divulgação em mídias e meios jornalísticos, e tendo ficado sem acesso a sistemas e rede interna, bem como ao seu prédio administrativo que restou inundado no andar térreo, inacessível e sem abastecimento de energia elétrica, operando, ainda atualmente, de forma parcial. A situação de urgência de atendimento da situação e o efetivo risco de prejuízo ou comprometimento à continuidade dos serviços públicos ou a segurança de pessoas, de obras, de serviços, de equipamentos e de outros bens, públicos ou particulares, bem como o próprio reconhecimento da calamidade pública que atinge a estatal, pode ser reforçado, ainda, pela destinação de recurso orçamentário extraordinário a esta empresa pública por meio da Medida Provisória nº 1.218, de 11 de maio de 2024. Nesse aspecto, portanto, partindo das premissas de que: a) está presente também para esta empresa pública, prestadora do serviço público essencial de transporte à população da região metropolitana de Porto Alegre a urgência de atendimento de certas necessidades públicas em tempo de eventos de graves proporções, tal como a urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a continuidade dos serviços públicos ou a segurança de pessoas, de obras, de serviços, de equipamentos e de outros bens, públicos ou particulares; b) da premissa de que se mesmo as disposições previstas na Lei nº 14.133/2021, entendidas como mais modernas e atuais que a própria regulamentação prevista pela Lei nº 13.303/2016, estabelecem requisitos técnicos, jurídicos e formais que não se ajustam à urgência de atendimento que certas necessidades públicas em tempo de eventos de graves proporções, a Medida Provisória nº 1.221/2024, pode se apresentar como solução adequada à agilidade e eficiência exigida para as estatais, de acordo com o exame casuístico a ser realizado de acordo com cada caso concreto; e, c) por fim,

uma vez admitida à aplicação subsidiária ou análoga da Lei nº 14.133/2021, naquilo em houver compatibilidade e inexistir conflito com a Lei nº 13.303/2016, e o Regulamento Interno de Licitações e Contratos, também poderia ser, nos mesmos termos, admitida aplicação subsidiária ou análoga da Medida Provisória nº 1.221/2024. Em vista de todo o exposto, em a administração entendendo pelo cabimento por analogia da Medida Provisória nº 1.221/2024, à esta empresa pública federal, a aplicação deverá se restringir às disposições compatíveis com a Lei 13.303/2016, e o Regulamento Interno de Licitações e Contratos, nos moldes propostos. Ademais, cabe destacar que o art. 1º §1º, I e II, da Medida Provisória nº 1.221/2024, estabelecem como condições para a aplicação das medidas excepcionais de que trata esta Medida Provisória: I - Declaração ou reconhecimento do estado de calamidade pública pelo Chefe do Poder Executivo do Estado ou do Distrito Federal ou pelo Poder Executivo federal, nos termos do disposto na Lei nº 12.608, de 10 de abril de 2012; e, II - Ato específico do Poder Executivo federal ou do Chefe do Poder Executivo do Estado ou do Distrito Federal, com a autorização para aplicação das medidas excepcionais e a indicação do prazo dessa autorização. Por analogia, nesta hipótese, recomenda-se que a autoridade competente certifique o reconhecimento do estado de calamidade pública, com base no Decreto Legislativo nº 36, de 7 de maio 2024, do Congresso Nacional; no Decreto Estadual nº 57.596, de 1º de maio de 2024; bem como o Decreto Municipal nº 22.647, de 2 de maio de 2024, do Município de Porto Alegre. Adicionalmente, recomenda-se que a opção pela aplicação da Medida Provisória nº 1.221/2024, ocorra com fundamento na autonomia regulamentar conferida pelo art. 40 da Lei nº 13.303/2016, de modo a ser expedido ato pela autoridade competente regulamentando a matéria com a autorização para aplicação das medidas excepcionais e a indicação do prazo dessa autorização, bem como delimitando as disposições compatíveis com a Lei nº 13.303/2016 e o Regulamento Interno de Licitações e Contratos. Frente ao exposto, o CONSAD deliberou que a TRENSURB realizasse uma consulta formal à Advocacia-Geral da União (AGU), à Controladoria-Geral da União (CGU) e ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) sobre a aderência da Medida Provisória nº 1.221/2024, de 17 de maio de 2024, à TRENSURB. Ademais, após a devolutiva dos referidos órgãos, o presente tema deverá retornar à pauta do CONSAD.

1.5) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1824/2023-92 (AQUISIÇÃO DE DORMENTES DE MADEIRA): A Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld, Chefe do Setor de Via Permanente, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 025/2024/DIRAF/GESUP/SEMAT, de 14/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de aquisição de dormentes de madeira padrão e especiais para AMVs para utilização na via permanente da TRENSURB. Ato seguinte, relatou que em função das chuvas que assolaram o Rio Grande do Sul em maio de 2024 e, tanto o governo estadual (por meio do Decreto Estadual nº 57.596, de 1º de maio de 2024) quanto a prefeitura de Porto Alegre (por meio do Decreto Municipal nº 22.647, de 2 de maio de 2024), declararam estado de calamidade pública. Como resultado, o sistema de contenção de enchentes da capital falhou, resultando em inundações em diversos bairros, incluindo o bairro Humaitá, onde estão situadas as estações Anchieta e Aeroporto, além do pátio de manutenção da TRENSURB. Os estragos na infraestrutura da empresa foram significativos, especialmente na via permanente, onde os trechos do Terminal Mercado até o norte da Estação Fátima ficaram parcialmente ou totalmente submersos. Os impactos das inundações na via permanente são diversos e podem levar a danos em todos os seus componentes, incluindo o lastro, dormentes de madeira e concreto, fixações, Aparelhos de Mudança de Via (AMV), desalinhamento geométrico, abertura excessiva de bitola, entre outros. Ademais, a extensão real dos danos só poderá ser avaliada após as inspeções de via, medições e testes de carga. No entanto, uma análise preliminar, com base nos eventos recentes de inundação na região da Bacia Ferroviária em novembro de 2023 e janeiro de 2024, destaca a urgência de um extenso trabalho de renovação nessas áreas. Na sequência, relatou que a quantidade de Aparelhos de Mudança de Via que ficaram em situação de inundação por semanas, que estão instalados no Pátio Anchieta (35 AMVs), AN norte (06 AMVs) e AP sul (04 AMVs), trecho de via com maior prioridade para manutenção. Estes AMVs deverão ser limpos e lubrificados. Além disso, deverá ser inspecionada e realizada a manutenção da dormentação de madeira. Nesta esteira, informou que o estoque de dormentes de madeira depositado no Pátio Anchieta, que contava com poucas peças, foi severamente afetado pela inundação. Há dormentes espalhados por todo o Pátio, que deverão ser inspecionados e avaliados em relação às condições de uso. Em relação as questões técnicas, informou que os dormentes de madeira têm a função de suportar e transmitir os esforços oriundos da circulação dos trens do trilho para a camada de lastro ferroviário, além de permitirem, quando íntegros e em conjunto com os elementos de fixação, a bitola das vias. Na via permanente da TRENSURB

são utilizados dormentes de madeira nas curvas da Bacia Ferroviária e nos Aparelhos de Mudança de Via (AMVs) nas vias com lastro ferroviário de pedra britada. Tanto a Bacia Ferroviária como os AMVs são regiões onde se apresentam elevados esforços dinâmicos com a passagem dos trens em função de suas características geométricas peculiares - na Bacia Ferroviária em função das curvas reversas e com raios horizontais menores que 200 metros (160 metros de raio mínimo); nos AMVs devido aos pequenos raios dos desvios e às características dos seus elementos constituintes. Nas vias da TRENSURB, os comprimentos dos dormentes de madeira são variáveis conforme local de emprego, tais como: Na Bacia Ferroviária (linha corrida) são utilizados dormentes de madeira padrão de 2,80 metros; nos AMVs são utilizados dormentes especiais de 2,80 a 7,00 metros, variando a cada 20 centímetros. Por fim, informou que o valor de referência para a aquisição dos dormentes de madeira padrão e especiais para AMVs é de R\$ 1.630.488,53 (um milhão, seiscentos e trinta mil, quatrocentos e oitenta e oito reais, cinquenta e três centavos) e a quantidade total é de 2.560 (dois mil quinhentos e sessenta) metros lineares, compostos por comprimentos variados (tipos) de dormentes. Ante ao exposto, o CONSAD realizou alguns questionamentos, tais como: a) Já estão contemplados neste pedido os dormentes afetados pela enchente (todo o quantitativo necessário)? Foi respondido que não, uma vez que a TRENSURB não finalizou a inspeção total da via permanente (o trecho da bacia permanece alagado). Assim sendo, após a finalização das inspeções *in loco* o trem deverá realizar uma nova contratação (principalmente para os dormentes localizados na região da bacia ferroviária); b) Em qual modalidade licitatória será realizada a aquisição dos dormentes? Foi respondido que será efetuada por meio do Sistema de Registro de Preços (SRP); c) Como será realizado o pedido (por lote, por unidade etc.)? Foi respondido que será realizado por lote de 1.280 (um mil duzentos e oitenta) metros lineares e, a partir desta metragem será ajustado para as dimensões/quantitativos especificados no projeto básico. Diante dos argumentos apresentados pela TRENSURB, o CONSAD deliberou o que segue: a) a área técnica (SEVIP) deverá instruir a Nota Técnica (NT) com o quantitativo aproximado que será necessário para reestabelecer a via permanente, assim como a inclusão dos dormentes necessários para a recuperação da bacia ferroviária; b) o parecer jurídico deverá contemplar a motivação que levou ao aumento dos quantitativos solicitados (degradação da via/dormentes em função dos alagamentos sofridos no mês de maio de 2024); e, c) o presente expediente deverá ser reapresentado na reunião do dia 28/06/2024. **AJUSTE NO ORDENAMENTO DOS ASSUNTOS DA PAUTA:** Tendo em vista a similaridade dos temas, restou acordado que serão abordados, neste momento da reunião, os itens 1.10 (aquisição de dormentes de concreto) e 1.9 (restabelecimento/configuração dos sistemas centro de controle operacional). **1.10) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0848/2021-62 (AQUISIÇÃO DE DORMENTES DE CONCRETO):** Considerando que o presente tema foi apreciado na reunião do CONSAD nº 575, item 1.10, de 24/05/2024, a Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld, Chefe do Setor de Via Permanente, trouxe à baila o assunto em função da alteração no valor da cotação para aquisição dos dormentes de concreto. Nesta esteira, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 026/2024/DIRAF/GESUP/SEMAT, de 18/06/2024, cujo objeto versa sobre a nova proposta técnico-comercial (doc. SEI nº 0570299) apresentada pela Empresa CAVAN, de 14 de junho de 2024, na qual o valor total para 10.000 unidades passou de R\$ 8.500.000,00 (oito milhões e quinhentos mil reais) para R\$ 8.950.000,00 (oito milhões novecentos e cinquenta mil reais), resultando em um aumento de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais). Ante ao exposto, o CONSAD deliberou o que segue: a) a NT deverá contemplar a justificativa técnica, com laudo técnico da SEVIP, justificando o novo quantitativo de dormentes de concreto, uma vez que houve o aumento de 10.000 (dez mil) para 15.000 (quinze mil); b) levantar todas as ações e serviços necessários para a reestruturação da operação completa da empresa. Além disso, avaliar se há necessidade de contratação de empresa para acelerar as substituições dos dormentes e/ou prestar outros serviços necessários, como também, apresentar a capacidade de troca desses materiais com a equipe interna da TRENSURB e, mais a empresa contratada, caso necessário; c) a DIROP deverá elaborar um relatório técnico prevendo todas as ações e serviços necessários para o retorno da operação/circulação dos trens (estações, sinalização, via permanente, rede aérea, subestações etc.); e, d) o presente expediente deverá ser reapresentado na reunião do dia 28/06/2024. **1.9) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2048/2019-61 (RESTABELECIMENTO/CONFIGURAÇÃO DOS SISTEMAS CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL - CCO):** O Sr. Jonas Carlos Mengue, Gerente de Desenvolvimento de Engenharia, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 017/2024/PRES/SUDEX/GEDEN, de 14/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de contratação do 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). Ato seguinte, relatou que no contrato de expansão ao município de Novo Hamburgo foi realizada a atualização tecnológica do CCO onde, dentre outros itens, foram instalados servidores novos e, neles, um software do tipo SCADA (que, em tradução livre, significa: Sistema de Supervisão e Aquisição de Dados) da empresa INVENSYS (posteriormente adquirida pela SIEMENS) que é conhecido na TRENSURB como SCTE (Sistema de Controle de Tráfego e Energia). Esse sistema permite a operação de subestações e tráfego de trens de forma centralizada pelo CCO, evitando que o operador tenha que se deslocar aos PCLs e Subestações para monitorar e enviar comandos para o campo, tais como alinhamento de rotas, posicionamentos dos trens e AMVs, status de disjuntores e seccionadoras de média e alta tensão, entre outras atividades. Nesta esteira, relatou que no dia 11/06/2019, uma das fontes de alimentação do Servidor de Interface Interna 1 (SII1) entrou em curto e desarmou o disjuntor que o alimentava, causando o desligamento abrupto dos servidores pertencentes a este circuito, entre eles o Servidor do FEC 1 e o controlador da NAS. Foi constatado que um dos HDs e uma das fontes do Servidor 1 foram danificados nessa falha, sendo necessário a TRENSURB providenciar a substituição destes componentes do servidor. Após o reparo do hardware e conclusão do espelhamento do HD (RAID 1) o servidor não assumiu sua função (perda da redundância), embora todos os serviços estivessem ativos. Nesse evento, além do Servidor1 outros servidores de aplicação do sistema também tiveram seus arquivos corrompidos, embora não tenha sido detectada nenhuma falha de hardware aparente. Sendo assim, a partir deste dia os servidores de comunicação não assumem mais a redundância em modo Hot-Standby e o servidor 1 não se mantém operacional por mais de algumas horas. Todavia, estes servidores de tráfego são responsáveis por receber as informações e enviar os comandos para o campo, o que permite que o centro de controle opere de forma centralizado. Sua importância é tamanha que foram projetados 2 servidores operando em redundância hot-Standby. Após essa ocorrência e até o momento atual, temos apenas 1 servidor FEC ativo e também não temos mais acesso aos serviços que utilizem a base de dados, tais como o Moviola (replay de eventos) e alarmes. Considerando que a SIEMENS é a proprietária e desenvolvedora do software e que é responsável técnica pela Carta de Segurança de Operação do Sistema – SAFETY (doc. SEI nº 0231420 - que garante e a responsabilidade técnica e legal sobre o desenvolvimento do sistema de controle em operação) é emitida pela SIEMENS (desenvolvedora). Além disso, qualquer trabalho de modificação deste sistema operacional deve ser realizado e aprovado pela desenvolvedora (SIEMENS), caso contrário a carta de Segurança perderá a validade, necessitando ser realizados novamente todos os procedimentos de teste e operação assistida do sistema, tornando, a TRENSURB responsável legal permanente por qualquer acidente causado por falha de software no Sistema de Controle de Tráfego e Energia. Por fim, informou que o custo orçado (doc. SEI nº 0557038) para realização dos serviços é de R\$ 5.350.000,00 (cinco milhões trezentos e cinquenta mil reais). Frente ao exposto, o CONSAD realizou alguns questionamentos, tais como: a) O valor orçado é por ano, por serviço? Foi respondido que o valor orçado é referente ao serviço de atualização do software e recomposição dos demais sistemas do CCO. Assim sendo, é para um serviço pontual com duração estimada de 8 (oito) meses para a sua conclusão (contrato por escopo); b) Teria como a SIEMENS apresentar outro orçamento (de sistema similar ao da TRENSURB) para comprovar que o valor orçado é compatível com o valor praticado no mercado? Foi respondido que, em tese, sim. Contudo, reforço que cada sistema é único e desenvolvido para as necessidades da empresa demandante. Por fim, restou deliberado o que segue: a) declaração da SIEMENS sobre a compatibilidade do preço ofertado com o praticado no mercado para fins de regras de compliance; b) análise do orçamento aberto para fins de avaliação da possibilidade de comparabilidade dos preços de alguns itens com os praticados no mercado; c) utilização do Índice de Preços ao Consumidor (IPCA) para atualização inflacionária dos preços de implantação e desenvolvimento, inicialmente contratados em 2001 e 2015; d) verificar com as entidades associativas sobre a existência de parâmetros de contratações similares em seu banco de dados que permitam uma comparabilidade com o preço do fornecedor (últimos 5 (cinco) anos); e, e) aprimorar a NT no que tange a aquisição de um novo sistema (comparar a vantajosidade econômica entre a manutenção do sistema atual versus aquisição de um novo sistema). Por fim, restou deliberado que, após a instrução processual, o presente expediente deverá retornar à pauta do CONSAD. **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 pauta serão abordados na continuidade desta

reunião a ser realizada às 9h do dia 28 de junho de 2024. **RETOMADA DA REUNIÃO:** Conforme acordado, a reunião foi retomada às 9h do dia 28 de junho de 2024. Registra-se, ainda, a participação do Sr. Ernani da Silva Fagundes, Diretor-Presidente da TRENSURB – Substituto e da Sra. Vanessa Fraga da Rocha, Diretora de Administração e Finanças. Por fim, restou acordado que a reunião iniciaria com a apreciação dos itens 1.12 (atualização do Plano de Negócios 2024) e 1.11 (Operação parcial da TRENSURB/tarifa proporcional).

1.12) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2110/2023-00 (ATUALIZAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIOS 2024): Primeiramente, o Sr. Salvador Mandagara Martins, Chefe de Gabinete da Presidência, contextualizou o tema aos presentes. Ato seguinte, transmitiu a palavra à Sra. Josiane Hensel do Canto, Gerente de Governança e Gestão Estratégica, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 008/2024/PRES/GEGOV, de 27/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de atualização do Plano de Negócios 2024 para contemplar os projetos estratégicos de reconstrução dos sistemas operacionais em virtude do estado de calamidade e da necessidade de restauração dos serviços de transporte metroferroviário entre Novo Hamburgo e Porto Alegre, à população da Região Metropolitana de Porto Alegre. Nesta esteira, relatou que o Plano de Negócios 2024 (doc. SEI nº 0541302) foi aprovado na reunião do CONSAD nº 566, item 1.3, de 22/12/2023, no qual foi alinhada as diretrizes estratégicas e estabeleceu os projetos prioritários para execução ao longo do presente exercício. Informou, ainda, que a Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 - LOA 2024, fixou o montante de R\$ 20 milhões para investimentos, cujos projetos foram especificados na Tabela 1 – Projetos LOA do Plano de Negócios da NT. Ademais, até o presente momento foi empenhado o valor de R\$ 447.603,37 do recurso de investimento da LOA 2024 em 9 projetos classificados como de "pequena monta" e 1 projeto prioritário do PN 2024, como apresentado no quadro 2 da NT. Sendo assim, o montante de recursos orçamentários da LOA 2024 ainda não comprometido, face à necessidade de recursos para recuperação e reestabelecimento da operação comercial da empresa, informou que a TRENSURB buscou autorização do Conselho de Administração para uso dos recursos de investimento da LOA 2024 em novos projetos para o enfrentamento do estado de calamidade pública que tem imposto a empresa um desafio sem precedente na gestão e levantamento dos prejuízos causados pelo evento climático extremo. O incidente causou impacto direto na estratégia e gestão de riscos corporativos da TRENSURB. Embora o risco operacional de alagamento de vias já estivesse identificado, medidas de contingência para manter a continuidade dos negócios estavam em vigor. No entanto, a magnitude catastrófica do evento foi sem precedentes desde a concepção da empresa nos anos 1980, tornando estações, áreas operacionais e administrativas em alguns casos inacessíveis e muitas delas afetadas. Entre os principais fatores que interferem diretamente a retomada completa da operação está na situação de que das cinco subestações de energia da TRENSURB, duas, em Canoas e Porto Alegre, seguem inoperantes por terem sido alagadas e necessitarem de avaliações e reparos, ainda sem previsão de execução. Essas subestações recebem a energia das concessionárias e convertem para o uso na tração dos trens. A inoperância de algumas delas é um obstáculo importante para a retomada da operação com segurança em um trecho maior e com mais trens circulando. Outra questão fundamental é a recuperação de trechos da via férrea que ficaram alagados por vários dias e necessitam de revitalização do lastro dos trilhos – formado sobretudo por brita e dormentes. Contudo, a insuficiência de recursos próprios, bem como, a urgência e relevância no reestabelecimento da operação comercial da TRENSURB, fez com que a União realizasse a abertura de créditos extraordinários por meio da Medida Provisória nº 1.218, de 11 de maio de 2024, no montante de R\$ 164.366.000 para a Ação 2843 – Funcionamento dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros. Neste interregno, os engenheiros e responsáveis técnicos da empresa realizaram o levantamento das perdas e danos sofridos pela TRENSURB e, em suma, destacou os seguintes: a) O pátio humaitá que abriga a sede da empresa, oficinas de manutenção e demais instalações, foi totalmente alagado; b) Os trens que estavam desmontados em revisão geral nas oficinas não puderam ser retirados do pátio e precisarão ser avaliados para verificar o grau de comprometimento; c) Um trem que estava estacionado na estação Mercado precisará passar por inspeção para avaliar a extensão dos danos, tendo em vista que estava em região alagada; d) As estações Mercado, Rodoviária, São Pedro, Santo Afonso e Rio dos Sinos com seus respectivos equipamentos e instalações (12 escadas rolantes, 8 elevadores, 57 bloqueios, sala de equipamentos, geradores de energia, entre outros), totalmente inundadas; e) Subestações de energia, Grupos Gerador, Cabines de Seccionamento e Paralelismo da energia de tração, ao longo da via permanente foram em alguns casos parcial ou totalmente submersos pela enchente; f) Grupos Motopropulsores 1 e 2 do sistema aeromóvel foram atingidos pela

enchente; g) Sistemas de sinalização de trens e telecomunicações foram submersos e/ou semi-submersos pelas águas; e, h) Equipamentos como escadas rolantes, elevadores, edificações, incluindo mobiliários precisarão ser recuperados ou repostos para plena prestação do serviço. Dessa forma, os projetos atualmente em discussão nessa na Nota Técnica focam principalmente no restabelecimento do serviço até a Estação Mercado pelo trajeto existente, de forma a retomar a principal fonte de receita da Empresa oriunda da prestação dos serviços. Considerando que a necessidade de recursos orçamentários excede o montante do recurso extraordinário, faz-se necessário que todo o recurso da LOA 2024 ainda não comprometido, seja apropriado aos projetos de reestabelecimento da operação da empresa. Desta forma, sabendo que as necessidades de recursos orçamentários são na ordem de R\$ 235.150.908, a TRENSURB possui como recurso extraordinário disponível o montante de R\$ 161.653.396 e recursos de LOA 2024 disponíveis de R\$ 19.558.396, foi informado o déficit orçamentário de R\$ 53.939.005,40 para realização dos projetos necessários para a retomada da circulação na totalidade do sistema (NH a MR) com todas as garantias de segurança, mas, ainda, com algum nível de restrição de velocidade e headway. Para complementação deste montante identificado será demandado ao Ministério Superior a abertura de crédito extraordinário na janela orçamentária de setembro/2024. Ante ao exposto, os membros do CONSAD realizaram alguns questionamentos/ponderações, tais como: a) Neste momento a TRENSURB deverá priorizar o reestabelecimento integral do serviço. Contudo, a empresa deverá atentar aos projetos que possibilitem a mitigação de riscos, em caso de uma nova inundação, nas suas instalações/equipamentos (ex.: elevar a cota dos GGDs, subestações, cabines de paralelismo, quadros elétricos etc); b) A TRENSURB deverá mapear os riscos envolvidos em deixar de fazer alguns projetos relacionados no PN 2024, em prol dos projetos para recuperar a empresa (troca de prioridades); c) Com vista ao futuro (longo prazo), a TRENSURB deveria vislumbrar um novo trajeto até a região central da cidade (longe do leito do Guaíba c/ estações elevadas do solo). Além disso, o CONSAD solicitou que a empresa complementasse a NT abordando alguns tópicos, tais como: a) Ampliar a contextualização e dar maior ênfase de que se trata de atualização em razão da calamidade, porém se mantêm os projetos atuais para execução futura; b) Tornar mais claro as premissas da estratégia de retomada da operação e o cuidado para minimizar a reincidência de situação decorrente evento climático similar ao que ocorreu; c) Dar maior ênfase de que a operação até dezembro ocorrerá ainda em caráter de contingência; d) Concluir a versão 2 do Plano de Negócios 2024 e após formalizar com ministérios; e, e) Apresentar *report* periódico da execução orçamentária, do avanço das contratações e da execução dos projetos. Por fim, os membros do CONSAD aprovaram a atualização do Plano de Negócios 2024 para inclusão dos projetos de recuperação da empresa, demonstrando preocupação com a capacidade de execução dos projetos e a necessidade de oficializar continuamente os ministérios sobre a necessidade de complementação do recurso extraordinário para plena operação. **1.11) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0921/2024-49 (OPERAÇÃO PARCIAL DA TRENSURB / TARIFA PROPORCIONAL):** Primeiramente, o Sr. Salvador Mandagara Martins, Chefe de Gabinete da Presidência, contextualizou o tema aos presentes. Ato seguinte, concedeu a palavra ao Sr. Carlos Augusto Belolli de Almeida, Superintendente de Desenvolvimento Comercial, relatou o *status* do sistema de Bilhetagem Eletrônica da TRENSURB. Nesta esteira, informou que a equipe técnica está realocando alguns equipamentos da bilhetagem eletrônica entre as estações, uma vez que em algumas estações os equipamentos foram danificados pela enchente. Ademais, a equipe técnica estará realizando testes de funcionamento dos sistemas/equipamentos até o próximo domingo (30/06/2024) e, se tudo estiver de acordo, o sistema de bilhetagem estará apto a voltar a operar a partir do dia 06/07/2024 (cobrança de tarifa). Em relação aos alagamentos das estações, o Conselheiro Sr. Leonardo Miranda Freitas, Representante dos Empregados, informou que as instalações físicas (mobiliário) das estações Santo Afonso e Rio dos Sinos sofreram danos severos em função dos alagamentos. Desta forma, a situação de trabalho está bem degradada nestes locais. A Sra. Vanessa Fraga da Rocha, Diretora de Administração e Finanças, informou que a TRENSURB está providenciando a aquisição de novos mobiliários para as estações atingidas pela enchente. No que tange ao retorno da cobrança de tarifa, os Srs. Sidemar Francisco da Silva, Chefe do Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana e Frank Alves Ferreira, Assessor Executivo lotado na SUDEC, apresentaram a Nota Técnica (NT) nº 005/2024/PRES/SUDEX/GEDEN/SEMOB, de 27/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de implementação de uma tarifa proporcional devido a operação parcial de transporte metroferroviário em curso. Nesta esteira, relataram que na TRENSURB houve a perda total de 2 (duas) subestações (Farrapos e Fátima),

além da subestação São Luiz estar operando apenas parcialmente. Além da parte elétrica, a TRENSURB sofreu impactos nas vias permanentes, sinalização e estações ao longo de todo o trecho. Desta forma, a TRENSURB ficou inoperante entre os dias 03 e 30 de maio de 2024. Após esse período, se iniciou a operação emergencial entre as Estações Mathias Velho e Novo Hamburgo e, devido aos danos nos serviços de bilhetagem eletrônica, a operação Trilhos Humanitários foi realizada sem a cobrança de tarifa até o presente momento. Ato seguinte, 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 de passageiros tem sido 33 mil passageiros. Na sequência, apresentaram o histórico das tarifas praticadas pela TRENSURB desde 2018, assim como as tarifas praticadas pelos ônibus urbanos metropolitanos. Ademais, a TRENSURB possui integração tarifária com os ônibus urbanos de Porto Alegre e Canoas, onde há concessão de 10% de desconto, tanto na tarifa do ônibus, quanto na tarifa de trem. Como critérios de cobrança de tarifas, a área técnica analisou 2 (dois) cenários conferindo uma proporcionalidade em relação a operação plena da TRENSURB sendo eles: i) Critério 1: estações atendidas; e, ii) Critério 2: quilometragem percorrida. Com a operação entre Mathias Velho e Novo Hamburgo, o critério de estações corresponderia a uma tarifa de R\$ 2,54 e por quilometragem percorrida corresponderia a um valor R\$ 2,80. Em virtude da previsão de retorno do atendimento entre Novo Hamburgo e Farrapos, teríamos uma provável tarifa R\$ 3,72 no critério de estações atendidas, e de R\$ 3,99 no critério de quilometragem. Como está sendo realizada apenas operação parcial, o usuário deverá completar o trecho até a estação Mercado com a tarifa integral do ônibus (R\$ 6,85 e R\$ 4,80). O usuário da TRENSURB é sensível ao valor da tarifa, desta forma, a equipe entendeu que o menor valor arredondado deva ser utilizado visando a manutenção da demanda. Sendo assim, a área técnica propõe adotar a tarifa de R\$ 2,50 para o trecho entre Novo Hamburgo e Mathias Velho e R\$ 3,75 o trecho entre Novo Hamburgo e Farrapos. Para o cálculo das projeções de demanda e receita foram considerados dados da série histórica de passageiros transportados. Dessa forma, foi realizada uma avaliação comparativa entre a demanda transportada no período regular (junho/2023) e a demanda transportada durante a operação dos “Trilhos Humanitários” (junho/2024). Cabe salientar que atual operação está em funcionamento em um horário reduzido e sem a cobrança de tarifa. Para avaliação da demanda foi realizado um recorte dos dados considerando somente a operação entre as Estações Mathias Velho e Novo Hamburgo. Ao avaliar os números, em junho de 2023, a média de passageiros em dias úteis era de 55.255 usuários. Em 2024, conforme já indicado, a média de passageiros em dias úteis foi de 33.212 usuários. Esse valor representa uma redução de cerca de 39,9% na demanda de passageiros transportados. Assim, para realizar a projeção de demanda e receita de transportes, aplicou-se esta taxa de redução de passageiros aos dados apurados no período de julho a dezembro de 2023. Além disso, também foram considerados para o cálculo da receita que uma parcela da população que utilizará o sistema possui direito à isenção tarifária (usuários com 65 anos ou mais, pessoas com deficiências, crianças até 5 anos, policiais militares, entre outros). Para esse o número de isentos foi considerado o valor apurado entre janeiro e março de 2024, que foi de cerca de 8,13%. Os números também levaram em consideração que uma parcela dos usuários realiza integração tarifária, média de 10,4% nos primeiros três meses deste ano. Por fim, para o cálculo da projeção de receita de transportes foi multiplicado pelo valor da tarifa vigente em cada período. Desse modo, para o período de julho a setembro de 2024, foi considerado a tarifa de R\$ 2,50. Tendo em vista a expectativa de retomada da operação até a estação Farrapos em 90 (noventa) dias, para os meses de outubro, novembro e dezembro o valor da tarifa considerado foi de R\$ 3,75. De forma a dar viabilidade para execução do Plano de Contingência foram assinados contratos com as empresas operadoras, conforme respectivas concessionárias dos direitos de operação de linhas metropolitanas dentro de cada município. No caso em questão da interrupção do trecho entre as Estações Mathias Velho e Mercado, a empresa de ônibus operadora do serviço é a TRANSCAL, conforme Processo SEI 0000958.00002601/2022-61 e Contrato N° 120.06/23, desde 31/01/2023, com valor previsto para 60 meses de R\$ 125.000 (cento e vinte e cinco reais). O referido contrato faz parte do Plano de Contingência decorrente da Ação Civil Pública nº 5010236-36.2013.4.04.7108, que tramitou na 2ª Vara Federal da Subseção de Novo Hamburgo/RS e visa ao aperfeiçoamento da execução do plano de contingência em casos de interrupção, total ou parcial, do sistema metroviário da TRENSURB (Processo SEI 000305/2017 e Processo SEI 0000958.00002575/2022-71). O pagamento à empresa de ônibus é relativo ao número de viagens realizadas. Considera-se como 1 (uma) viagem cada partida realizada considerando o número de lugares oferecidos multiplicado pelo valor da

tarifa vigente. 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 (seis reais e oitenta e cinco centavos). 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). Ao ofertar um serviço complementar de ônibus, em avaliação as informações existentes e aos dados históricos de demanda, 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 17/06 a 21/06/2024 foi de 36.000 passageiros, o número de viagens previstas por dia para o trecho Mathias Velho – Mercado é de 214 viagens, totalizando um custo de R\$ 117.272,00/dia. Com essa mesma demanda, utilizando-se a tarifa integral de R\$ 4,50 teremos uma arrecadação diária de R\$ 148.829,40, considerando-se 33.073 passageiros pagantes. Na primeira hipótese, ocorreria um saldo positivo de R\$ 31.557,40. 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 às famílias e impactando fortemente setores como comércio, serviços, escolas, saúde. Ante ao exposto, os membros do CONSAD teceram alguns comentários, tais como: a) Em relação ao transporte misto (trem + ônibus) a TRENURB deverá mensurar os riscos envolvidos nesta operação, já que a operação compartilhada atrairá responsabilidades ao trem (segurança do usuário); b) Haverá controle no embarque/desembarque dos passageiros? Foi respondido que sim, uma vez que a TRENURB terá que atestar as viagens. Além disso, será pré-determinado os locais de embarque/desembarque dos passageiros; c) A TRENURB avaliou a possibilidade de realizar o fretamento de uma frota de ônibus? Foi respondido que não, mas a empresa poderá avaliar esta hipótese. Por fim, restou deliberado o que segue: a) a TRENURB deverá complementar a NT com os prazos para a reconfiguração do sistema; b) acrescentar na NT o custo do fretamento dos ônibus (avaliar a proposta atual versus outras empresas de transporte) e demais assuntos correlatos ao tema; c) a TRENURB não deverá praticar a cobrança de tarifa até o dia 13 de julho de 2024; d) Tendo em vista a publicação do Decreto nº 57.596, de 1º de maio de 2024, que declarou o estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul em função dos eventos climáticos de chuvas intensas, o CONSAD não está prevendo aumento de tarifa do decorrer do exercício de 2024; e, e) o presente tema deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD a ser realizada no dia 08/07/2024 às 9h.

1.5) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1824/2023-92 (AQUISIÇÃO DE DORMENTES DE MADEIRA): Em atendimento aos pontos requeridos pelo CONSAD, a Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld, Chefe do Setor de Via Permanente, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 011/2024/DIROP/GEMAN/SEVIP, de 26/06/2024, esmiuçando as questões relacionadas a aquisição de dormentes de madeira padrão e especiais para AMVs para utilização na via permanente da TRENURB. Nesta esteira, a Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld apresentou o Relatório de Inspeção Visual Preliminar que abordou as condições técnicas, de forma não instrumentada e não dinâmica, do trecho norte da bacia ferroviária. Em suma, nos trechos que foram passíveis de inspeção (extensão de 53 (cinquenta e três) metros de via), compreendendo 95 (noventa e cinco) dormentes, foi constatado uma necessidade de substituição de 34 (trinta e quatro) dormentes (tx. de substituição de 35,8%) e, nos trechos que permanecem alagados, a situação deve ser pior. Considerando: a) a explanação da Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld; b) os novos documentos juntados nos autos (NT nº 011/2024 e Relatório de Inspeção Visual); e, c) o novo parecer jurídico que abordou a necessidade de aumento do quantitativo de dormentes de madeira (doc. SEI nº 0573416); o CONSAD anuiu em relação a aquisição de 4 (quatro) lotes de 1.280 (um mil duzentos e oitenta) metros lineares, perfazendo o valor de referência de R\$ 3.260.977,06 (três milhões duzentos e sessenta mil e novecentos e setenta e sete reais e seis centavos). Por fim, autorizou que as áreas competentes da TRENURB deem início aos trâmites licitatórios.

1.10) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0848/2021-62 (AQUISIÇÃO DE DORMENTES DE CONCRETO): Em atendimento aos pontos solicitados pelo CONSAD, a Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld, Chefe do Setor de Via Permanente, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 012/2024/DIROP/GEMAN/SEVIP, de 26/06/2024, elucidando os pontos suscitados pelo CONSAD. Nesta esteira, a Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld apresentou o Laudo Técnico elaborado pelo SEVIP contemplando a estimativa da necessidade de substituição de dormentes de concreto bloco no trecho

afetado pela inundação, entre a Estação Fátima e Terminal Mercado. Em suma, diante dos quantitativos estimados nos diferentes cenários e, que os valores absolutos necessários somente serão identificados no decorrer das atividades de recuperação da via durante a substituição do lastro, é indicado que o processo de aquisição de dormentes de concreto bibloco contemple a quantidade estimada entre o cenário médio e desfavorável. Por fim, informou que a adoção da quantidade de 17.000 (dezessete mil) unidades, a serem entregues em lotes de 1.000 unidades, na modalidade de aquisição no Sistema de Registro de Preços (SRP). Ademais, as quantidades deverão ser solicitadas conforme a confirmação da demanda durante a atividade de recuperação da via permanente e, o valor previsto para aquisição dos dormentes, será de R\$ 15.215.000,00 (quinze milhões duzentos e quinze mil reais). Considerando: a) a explanação da Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld; b) os novos documentos juntados nos autos (NT nº 012/2024 e Laudo Técnico); e, c) o novo parecer jurídico que abordou a necessidade de aumento do quantitativo de dormentes de concreto (doc. SEI nº 0573418); o CONSAD anuiu em relação a aquisição de 17.000 (dezessete mil) unidades de dormente de concreto bibloco, perfazendo o valor de referência de R\$ 15.215.000,00 (quinze milhões duzentos e quinze mil reais). Por fim, autorizou que as áreas competentes da TRENSURB deem início aos trâmites licitatórios.

1.6) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 1758/2023-51 (AQUISIÇÃO DE MATERIAL PARA REPOSIÇÃO DE ESTOQUE DE ITENS PARA MANUTENÇÃO DE AMVs): A Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld, Chefe do Setor de Via Permanente, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 010/2024/DIRAF/GESUP/SEMAT, de 06/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de aquisição de itens para manutenção de AMVs (material de Estoque). Ato seguinte, relatou que os materiais serão utilizados para executar a manutenção preventiva e corretiva dos AMVs situados na via permanente principal e vias auxiliares. Nesta esteira, relatou que no contrato atual de manutenção da via permanente é estimado por ano a substituição de 06 unidades de jacarés e 06 unidades de meia chave. As substituições ocorrem quando identificado, por meio de inspeção, desgaste ou outra patologia que possa vir a comprometer a segurança do AMVs. Destacou, ainda, que as patologias dos jacarés e meia chave são acompanhadas de forma que a substituição ocorra quando observado o esgotamento da vida útil da peça. Ademais, a definição das quantidades para aquisição foi realizada com base na demanda de substituição (identificadas nas atividades de inspeção) e no estoque atual de cada tipo de meia chave e jacaré. Por fim, informou que conforme a cotação de preços (doc. SEI nº 0537741) o valor estimado para aquisição das peças é de R\$ 3.522.065,14 (três milhões, quinhentos e vinte e dois mil sessenta e cinco reais e quatorze centavos) com prazo de entrega de 300 (trezentos) dias corridos (contados a partir da confirmação do recebimento do instrumento de contrato) e, por se tratar de aquisição de material de estoque, são itens de segurança necessários para a continuidade do serviço prestado pela TRENSURB, enquadrando-se em giro normal de negócios da empresa. Considerando: a) a explanação da Sra. Angélica Meireles de Oliveira Einsfeld; b) os documentos arrolados nos autos; c) a necessidade de aquisição das peças para manutenção de AMVs e, desta forma, manter o sistema metroferroviário em operação; d) as manifestações favoráveis das áreas técnicas da Empresa (DIROP/GESUP/SEMAT/SEVIP); e, e) as manifestações favoráveis da Gerência Jurídica e da DIREX; o CONSAD anuiu em relação a aquisição de itens para manutenção de AMVs, perfazendo o valor estimado para aquisição das peças é de R\$ 3.522.065,14 (três milhões, quinhentos e vinte e dois mil sessenta e cinco reais e quatorze centavos). Por fim, autorizou que as áreas competentes da TRENSURB deem início aos trâmites licitatórios.

1.7) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 2035/2023-79 (AQUISIÇÃO DE CABOS DE SINALIZAÇÃO): O Sr. Júlio César Dalla Valle Maciel, Chefe do Setor de Materiais, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 021/2024/DIRAF/GESUP/SEMAT, de 14/06/2024, cujo objeto versa sobre a proposta de aquisição de cabos de sinalização para a via permanente da TRENSURB. Ato seguinte, informou que de janeiro de 2023 a abril de 2024 a TRENSURB sofreu 149 ocorrências de furtos e danos em cabos e equipamentos de sinalização de via (sinaleiros / bobinas de impedância / máquinas de chaves / caixas de locação de equipamentos de via) e, tais fatos, acarretaram sérios transtornos operacionais (atrasos e perdas de viagens) e prejuízos financeiros pela necessidade de materiais e de mão de obra para reparo e troca dos equipamentos danificados. Além disso, trouxeram o aumento do risco potencial de acidentes graves, tais como descarrilamentos e choques entre trens. Informou, ainda, que o trecho mais afetado pelas inúmeras ocorrências de furtos de cabos foi entre o SUL da Estação Unisinos (LOC 303) e o NORTE da Estação Sapucaia (LOC 279) - aprox. 2.450 metros, ficando com o sistema de sinalização de segurança desativado neste trecho, obrigando a Operação a definir uma estratégia de tráfego no local o mais seguro possível, com

liberação de apenas um trem por via, redução de velocidade dos trens , marcha a vista, etc. Com isso, o headway mínimo de operação passou a ser de 8 minutos. Nos meses de março e abril de 2024 foram repostos aproximadamente 400 metros de cabos de sinalização de via, entre os LOCs 303 e 299 e, a previsão da área técnica, é de seguir com esta reposição até a normalização de todo o trecho entre as estações Sapucaia e Unisinos. A presente compra de cabos visa possibilitar esse trabalho de recuperação, juntamente com a utilização do estoque atual do SEMAT e da utilização dos cabos em boas condições recuperados após os furtos. A não reposição dos cabos de sinalização furtados na via pode acarretar a desativação de partes do sistema de sinalização de segurança e causar diversos prejuízos à TRENSURB, tais como: a) Prejuízo operacional: atrasos e perdas de viagens, acarretando transtornos aos usuários; parada da circulação de trens, insatisfação dos usuários, danos a portas e vidros dos TUEs; indisponibilização de trens durante o conserto; b) Riscos à segurança do tráfego de trens: A desativação de parte do sistema de sinalização de segurança obriga a área operacional a operar com trens nos locais afetados "sem sinalização", perdendo-se, em parte, a função do automatismo instalada para garantir a segurança contra erros humanos e acidentes, que podem ganhar grandes proporções; e, c) Desgaste da imagem da empresa: usuário atribui à Empresa a responsabilidade pela má qualidade de serviço. Na sequência, apresentou o histórico de consumo dos cabos de 2020 a 2024, o estoque atual e o histórico de aquisições (a partir de 2016). Ressaltou, ainda, que a via permanente da TRENSURB possui aproximadamente 57 tipos de cabos de sinalização e, que no presente processo, só estão sendo comprados 10 tipos de cabos. Esses materiais estão com estoque insuficiente no SEMAT para atendimento das demandas de cabos hoje existentes. Ademais, a quantidade necessária definida para contratação levou em consideração os cabos furtados e uma quantidade adicional a ser usada como sobressalente de manutenção. Por fim, informou que a área técnica realizou um balizamento de preço, por meio de cotação eletrônica (doc. SEI nº 0558485), perfazendo o valor de R\$ 2.088.609,00 (dois milhões, oitenta e oito mil e seiscentos e nove reais). Considerando: a) a explanação do Sr. Júlio César Dalla Valle Maciel; b) a necessidade da TRENSURB em adquirir os cabos para manter o sistema metroferroviário em operação, assim como a segurança do sistema/usuários/funcionários; c) os documentos arrolados nos autos; d) as manifestações favoráveis das áreas técnicas da Empresa (SEMAT/SESIN); e, e) as manifestações favoráveis da Gerência Jurídica e da DIREX; o CONSAD anuiu em relação a aquisição de cabos de sinalização para a via permanente da TRENSURB, perfazendo o valor de R\$ 2.088.609,00 (dois milhões, oitenta e oito mil e seiscentos e nove reais). Por fim, autorizou que as áreas competentes da TRENSURB deem início aos trâmites licitatórios. **1.8) PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 0049/2017 (NOTA DE AUDITORIA - PAGAMENTO CONCOMITANTE DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE COM ADICIONAL DE RISCO DE VIDA):** A Sra. Maria Cecília da Silva Brum, Chefe da Auditoria Interna, apresentou a Nota Técnica (NT) nº 003/2024/CONSAD/AUDIN, de 18/04/2024, cujo objeto versa sobre a recomendação da CGU constante no Relatório Anual de Contas 2016 - Constatação 2.1.1.3 - Pagamento concomitante de adicional de periculosidade com adicional de riscos de vida. Ante ao exposto, restou deliberado que o presente tema deverá retornar à pauta na próxima reunião do CONSAD (08/07/2024). **2) PARA CONHECIMENTO: 2.1) APRESENTAÇÃO DAS ATAS DO CONFIS Nº 530 E 531:** Foi dado conhecimento do teor das Atas do CONFIS nº 530 e 531. **2.2) APRESENTAÇÃO DAS ATAS DO COAUD Nº 138 A 141:** Foi dado conhecimento do teor das Atas do COAUD nº 138 a 141. **2.3) APRESENTAÇÃO DAS ATAS DA DIREX Nº 1431 A 1441:** Foi dado conhecimento do teor das Atas da DIREX nº 1431 a 1441. **2.4) CI-SEACO-0053/2024 (CONTRATOS QUE VENCERÃO NOS PRÓXIMOS 120 DIAS):** Restou acordado que o presente tema deverá retornar à pauta na próxima reunião ordinária do CONSAD. 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 **Daniel Bernardes Ferrer**, **Secretário** em 22/07/2024, às 08:05, conforme Normas de Procedimentos Gerais TRENSURB - NPG-ORG-104, NG-TDI-201 e NG-PES-702.



Documento assinado eletronicamente por **ROBERTA MARCHESI, Usuário Externo** em 22/07/2024, às 09:13, 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 22/07/2024, às 10:08, 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 22/07/2024, às 10:16, 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 28/07/2024, às 23:55, 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 29/07/2024, às 09:09, 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 08:57, 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 09:35, 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 **0580772** e o código CRC **7EAA070B**.