

Em atendimento aos procedimentos registrados na AUDIÊNCIA PÚBLICA de 05/10/2016, realizada no Auditório do Centro de Treinamento e Desenvolvimento da Lapa, da CPTM, localizado na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, nº 1000, Lapa – São Paulo/SP e retomada, a citada audiência, em 07/10/2016, no Instituto de Engenharia de São Paulo – Auditório Francisco de Paula Ramos de Azevedo, localizado na Av. Dr. Dante Pazzanese, nº 120, São Paulo/SP, referente à “prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva de Trens Unidades Elétricos das Séries 2000, 2070 (2000 fase II), 2100, 3000, 7000, 7500, 8500, 9000 e 9500 da CPTM, com fornecimento de materiais, insumos e equipamentos, aferidos por padrões pré-definidos de qualidade, confiabilidade e disponibilidade”, divulgamos as perguntas na forma apresentada e as respectivas respostas:

PERGUNTA 01:

NOME: João Olímpio Ferreira da Silva

EMPRESA: TRAIL INFRAESTRUTURA

TEL: (11) 981872599

E-MAIL: josilva@tejofran.com.br

Referente às séries 9.500 Roten e 8.500 CAF, suas características técnicas serão apresentadas em uma nova audiência pública, ou serão disponibilizadas através do site da CPTM?

RESPOSTA 01:

Seguem abaixo as características técnicas das Séries 8.500 e 9.500.

 **Audiência Pública**

TREM DA SÉRIE 8500



 **Audiência Pública**

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fabricante	CAF
Ano de fabricação	2015
Ano de operação	2016
Quantidades (em processo de entrega)	
Trens - Unidade	35
Carros motores	140
Carros reboques	140
Formação do Trem	
Unidade operacional	MC+R1+R2+M+M+R2+R1+MC
Unidade comercial	MC+R1+R2+M+M+R2+R1+MC
Comprimento do Trem	
Unidade operacional	170,0 m
Unidade comercial	170,0 m

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Altura	
Carro com pantógrafo abaixado	4.402 mm
Piso do carro até o boleto do trilho	1.335 mm
Largura	
Carro	3.300 mm
Portas	1.600 mm
Portas	
Fabricante	Falveley Transport
Numero de portas por carro	8
Lotação de Passageiros (6 passageiros/m²)	
Carro com cabina	238
Carro sem cabina	258
Peso	
Carro motor	de 45,1 a 47,8 t
Carro reboque	de 39,6 a 41,5 t

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Desempenho	
Velocidade comercial máxima	90 km/h
Aceleração	0,90 m/s ²
Desaceleração Máxima	
Serviço	1,10 m/s ²
Emergência	1,20 m/s ²
Alimentação	
Tipo	Catenária
Tensão nominal	3.000 Vcc
Tensão de alimentação de controle	72 Vcc
Freio	
Fabricante	KNORR
Modelo	KBGM-P
Frenagem	A disco

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor de Tração	
Fabricante	MITSUBISHI ELECTRIC
Modelo	MB-5136-D
Quantidade por trem	16
Potência máxima	270 kW
Inversor de Tração	
Fabricante	CAF
Modelo	C.H4.76.101.01 AA.40.0A.0001
Inversor Auxiliar	
Fabricante	MEDCOM
Potência	195 kVA
Ar Condicionado	
Fabricante	MERAK
Quantidade por salão de passageiros / cabina	2 / 1
Potência frigorífica do salão de passageiros	76.400 kcal/h
Potência frigorífica da cabina	3.872 kcal/h

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Engate

Modelo
Tipo (cabeceira do trem)
Tipo (entre semiunidades)
Tipo (entre carros)

SCHARFENBERG
Automático
Automático
Semipermanente

Suspensão

Primária
Secundária

Molas Helicoidais
Bolsa de Ar

Truque

Fabricante
Base Rígida
Diâmetro das rodas

CAF
2.500 mm
915 mm

Pantógrafo

Fabricante
Modelo

SCHUNK
WBL859

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Compressor Principal

Fabricante
Modelo
Produção de ar (a 10 bar)

KNORR
VV 180T
1750 l/min

Baterias

Fabricante
Tipo
Tensão
Capacidade

EXIDE
Chumbo Ácido
72 Vcc
122 Ah

Sinalização de Bordo

Fabricante
Tipo

ALSTOM/SIEMENS
(ATC/ATO)/CBTC

CICLO DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA

- Intervenção Nível A – a cada 12.500 ± 3.000 km rodados;
- Intervenção Nível B – a cada 37.500 ± 7.500 km rodados;
- Intervenção Nível C – a cada 150.000 ± 22.500 km rodados;
- Intervenção Nível D – a cada 300.000 ± 30.000 km rodados;
- Intervenção Nível E – a cada 600.000 ± 45.000 km rodados;
- Intervenção Nível F – a cada $1.200.000 \pm 60.000$ km rodados;
- Intervenção Nível G – a cada $2.400.000 \pm 75.000$ km rodados;

A intervenção de nível superior compreende as atividades das intervenções de nível inferior acrescida de atividades de maior complexidade.

TREM DA SÉRIE 9500



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Fabricante	Hyundai Rotem
Ano de fabricação	2015
Ano de operação	previsto para 2017
Quantidades (em processo de entrega)	
Trens - Unidade	30
Carros motores	120
Carros reboques	120
Formação do Trem	
Unidade operacional	MC-R1-R2-M+M-R2-R1-MC
Unidade comercial	MC-R1-R2-M+M-R2-R1-MC
Comprimento do Trem	
Unidade operacional	170,0 m
Unidade comercial	170,0 m

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Altura	
Carro com pantógrafo abaixado	4.545 mm
Piso do carro até o boleto do trilho	1.335 mm
Largura	
Carro	3.050 mm
Portas	1.600 mm
Portas	
Fabricante	Faiveley Transport
Numero de portas por carro	8
Lotação de Passageiros (6 passageiros/m²)	
Carro motor com cabina	249
Carro motor sem cabina	256
Carro reboque	260
Peso	
Carro motor	de 48,4 a 50,5 t
Carro reboque	de 44,0 a 44,8 t

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Desempenho	
Velocidade comercial máxima	90 km/h
Aceleração	0,90 m/s ²
Desaceleração Máxima	
Serviço	1,10 m/s ²
Emergência	1,20 m/s ²
Alimentação	
Tipo	Catenária
Tensão nominal	3.000 Vcc
Tensão de alimentação de controle	72 Vcc
Freio	
Fabricante	KNORR
Modelo	KBGM-P
Frenagem	A disco

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor de Tração	
Fabricante	HYUNDAI ROTEM / WEG
Modelo	HRTM-IFS-270A
Quantidade por trem	16
Potência máxima	270 kW
Inversor de Tração	
Fabricante	HYUNDAI ROTEM / WEG
Modelo	RVS10001DQ0
Inversor Auxiliar	
Fabricante	HYUNDAI ROTEM / WEG
Potência	190 kVA
Ar Condicionado	
Fabricante	IBAYO CLK
Quantidade por salão de passageiros / cabina	2 / 1
Potência frigorífica do salão de passageiros	72.000 kcal/h
Potência frigorífica da cabina	3.872 kcal/h

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Engate	
Modelo	SCHARFENBERG
Tipo (cabeceira do trem)	Automático
Tipo (entre carros)	Semipermanente
Modelo	DELLNER
Tipo (entre semiunidades)	Automático
Suspensão	
Primária	Molas Helicoidais
Secundária	Bolsa de Ar
Truque	
Fabricante	HYUNDAI ROTEM
Base Rígida	2.400 mm
Diâmetro das rodas	915 mm
Pantógrafo	
Fabricante	SCHUNK
Modelo	WBL 85

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS**Compressor Principal**

Fabricante
Modelo
Produção de ar (a 10 bar)

KNORR
VV 180T
1750 l/min

Baterias

Fabricante
Tipo
Tensão
Capacidade

HOPPECKE
Alcalina
Nominal 64.8 V (54 células)
220 Ah

Sinalização de Bordo

Fabricante
Tipo

(ATC/ATO)/CBTC
ANSALDO/SIEMENS

**CICLO DE
MANUTENÇÃO PREVENTIVA**

- Intervenção Nível A – a cada 12.500 ± 3.000 km rodados;
- Intervenção Nível B – a cada 37.500 ± 7.500 km rodados;
- Intervenção Nível C – a cada 150.000 ± 22.500 km rodados;
- Intervenção Nível D – a cada 300.000 ± 30.000 km rodados;
- Intervenção Nível E – a cada 600.000 ± 45.000 km rodados;
- Intervenção Nível F – a cada $1.200.000 \pm 60.000$ km rodados;
- Intervenção Nível G – a cada $2.400.000 \pm 75.000$ km rodados;

A intervenção de nível superior compreende as atividades das intervenções de nível inferior acrescida de atividades de maior complexidade.

PERGUNTA 02:

NOME: Edson Ghiro

EMPRESA: TEMOINSA DO BRASIL LTDA.

TEL: (11) 98499-1009

E-MAIL: edson@temoinsa.com.br

Considerando que no ciclo de manutenção a intervenção “Revisão Geral” do trem ou truque é definida como manutenção preventiva, favor informar se essa intervenção será contratada dentro da manutenção ou através de evento específico?

RESPOSTA 02:

Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 03:**NOME:** Edson Ghiro**EMPRESA:** TEMOINSA DO BRASIL LTDA.**TEL:** (11) 98499-1009**E-MAIL:** edson@temoinsa.com.br

Favor informar se durante a execução, os locais de manutenção poderão ser alterados?

RESPOSTA 03:

Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 04:**NOME:** Sergio Lombardi**EMPRESA:** SIEMENS.**TEL:** (11)99709-1746**E-MAIL:** sergio.lombardi@siemens.com

- a) Há algum trem imobilizado da série 3.000?
- b) Quais as qualificações técnicas a serem exigidas?
- c) Quais eventos de serviços estarão previstos no Edital da série 3.000?
- d) Qual o orçamento indicativo para a série 3.000?

RESPOSTA 04:

- a) Sim. Um trem.
- b) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.
- c) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.
- d) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 05:**NOME:** Filipe Rodrigues**EMPRESA:** SIEMENS.**TEL:** (11)3908-5664**E-MAIL:** filipe.rodrigues@siemens.com

- a) Quando terão início os trabalhos de manutenção da série 3.000?
- b) Quando se encerram as manutenções atuais da série 3.000?
- c) Haverá eventos de melhorias nos trens da série 3.000?
- d) Quais as linhas e local de manutenção serão disponibilizados para série 3000?

RESPOSTA 05:

- a) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.
- b) Em 16/06/2017.
- c) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.
- d) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 06:**NOME:** Mario Eros Toledo da Veiga**EMPRESA:** Hyundai Rotem Brasil.**TEL:** (11)3477-1428**E-MAIL:** mario.veiga@hyundai-rotem.com.br

- a) Qual será a origem dos fundos para pagamento da contra-prestação pelos serviços de manutenção?
- b) A CPTM pretende segregar uma frota a uma linha ou uma frota atenderá mais de uma linha (dividindo a frota)?

RESPOSTA 06:

- a) Os recursos orçamentários que custearão as despesas das concorrências estarão previstos no orçamento da CPTM.
- b) Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 07:**NOME:** Waléria Mie Yoshizumi Haga**EMPRESA:** Alstom**TEL:** (11)96064-6867**E-MAIL:** waleria.haga@alstom.com

Está previsto o lançamento de quantos editais? Ou será um para cada série ou por lote? Caso seja um edital por lote poderão ser apresentadas propostas parciais para as séries que o proponente escolher?

RESPOSTA 07:

Os Editais serão divulgados por série de Trem.

PERGUNTA 08:**NOME:** Maurício Alves de Matos/Eluiz Alves de Matos**EMPRESA:** Sindicato dos Ferroviários de São Paulo**TEL:** (11)98435-9945**E-MAIL:** sinferrsp

Requeiro a juntada da manifestação anexa para que os representantes da CPTM respondam esses questionamentos.

MANIFESTAÇÃO

ITENS A SEREM ABORDADOS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA.

O artigo 39 da Lei 8.666 determina:

Art. 39. Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inciso I, alínea "c" desta Lei, o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, consideram-se licitações simultâneas aquelas com objetos similares e com realização prevista para intervalos não superiores a trinta dias e licitações sucessivas aquelas em que, também com objetos similares, o edital subsequente tenha uma data anterior a cento e vinte dias após o término do contrato resultante da licitação antecedente. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

A audiência ora realizada, em 07/10/2016, foi convocada, por meio de publicação, em 06/10/2016, ou seja, com apenas 01 dia de antecedência.

O acima citado, artigo 39 da Lei 8.666 é claro ao estabelecer que a divulgação da audiência pública, deve obedecer regras e prazos, no caso mínimo de 10 dias úteis de antecedência de sua realização.

Assim, requer pela nulidade da presente sessão, devendo a mesma ser cancelada e remarcada, observando-se os requisitos legais de validade, em especial com relação ao prazo.

Ainda, com relação a não validade da presente sessão, temos que a alteração do local de sua realização também é questão de nulidade.

O local escolhido é inadequado, pois distante de todos os interessados em discutir a questão, considerando que os ferroviários da área de manutenção, que detém amplo conhecimento técnico sobre o tema não terá acesso ao novo local escolhido.

A mudança de local causa bastante estranheza, pois como definido inicialmente, a audiência pública deve ser realizada junto aos interessados.

Por fim, requer-se pela declaração de nulidade da presente audiência pública e remarcação da mesma.

No mais, o Ministério Público será informado das irregularidades ora apontadas, requerendo-se que o mesmo, na qualidade de defensor dos interesses coletivos ingresse com as medidas judiciais legais.

RESPOSTA 08:

Ao contrário da premissa assumida pelo Sindicato na sua manifestação, a reunião do dia 07/10 foi realizada em continuação à audiência iniciada no dia 05/10, e que foi convocada com a devida antecedência. Não houve nova audiência, apenas continuidade da audiência suspensa por questões técnicas.

PERGUNTA 09:**NOME:** Maurício Alves de Matos**EMPRESA:** Sindicato dos Ferroviários de São Paulo**TEL:** (11)98435-9945**E-MAIL:** sinferrsp@uol.com.br

- a) Porque não é dado o direito de voz e manifestação?
- b) Porque os usuários e empregados não foram convocados com ampla divulgação?

RESPOSTA 09:

- a) Está previsto no procedimento da apresentação que as questões e comentários deverão ser efetuados por escrito, com a devida identificação do participante e da empresa que representa.
- b) A Audiência Pública foi divulgada no Diário Oficial do Estado – D.O.E, em Jornal de Grande Circulação e no site da CPTM, conforme legislação vigente.

PERGUNTA 10:**NOME:** Vitor Antonio Sobreira da Silva**EMPRESA:** funcionário CPTM**TEL:** (11)2662-6251**E-MAIL:** vitor.sobreira@cptm.sp.gov.br

Não seria mais vantajoso para a CPTM, fazer concorrência somente para o fornecimento de materiais e insumos e os serviços de manutenção, sendo realizados por pessoal próprio, que têm grande experiência e identificação com a ferrovia?

RESPOSTA 10:

O quadro atual de funcionários da CPTM não comporta a manutenção total dessas séries.

PERGUNTA 11:**NOME:** André Luis Marcolino Costa**EMPRESA:** funcionário CPTM**TEL:** (11)94054-9779**E-MAIL:** andreluismcosta@gmail.com

Sabendo que atualmente a CPTM desembolsa mais recursos em serviços terceirizados do que em gastos com pessoal (de acordo com o balanço de 2015) e que a maior parcela deste desembolso é com material rodante pergunta:

Qual é o atrativo de manter a terceirização? Os contratos de compra de trens preveem o processo de transferência de tecnologia, sendo assim a atuação da mão-de-obra própria da CPTM não reduziria os custos e melhoraria este processo?

RESPOSTA 11:

Vide resposta à questão nº 10.

PERGUNTA 12:**NOME:** Marcelo**EMPRESA:** SFEFSP**TEL:** (11)xxxxxxx**E-MAIL:** Marcelo.fernandes@folha.com.br

Diante das prestações de serviços por empresas terceirizadas qual a idéia da CPTM, com os funcionários das oficinas que realizam este trabalho?

RESPOSTA 12:

Não haverá prejuízo para os empregados da CPTM.

PERGUNTA 13:**NOME:** Marcelo Alves de Oliveira**EMPRESA:** Sindicato dos Metroviários de SP**TEL:** (11)97465-7595**E-MAIL:** alves992@gmail.com

As empresas envolvidas em processo de corrupção, tipo "CARTEL dos TRENDS", poderão participar do certame?

RESPOSTA 13:

Poderão participar todas as empresas que atenderem as condições estabelecidas nos Editais.

PERGUNTA 14:**NOME:** Alex Santana Vigira**EMPRESA:** FENAMETRO**TEL:** (11) 98210-6505**E-MAIL:** v.alex2004_2005@yahoo.com.br

- a) A CPTM tem como comprovar que o processo de terceirização é mais vantajoso para a empresa pública?
- b) A empresa pode divulgar os dados?

RESPOSTA 14:

- a) A CPTM adota o modelo de manutenção terceirizada há mais de 10 anos.
- b) Os dados da Companhia poderão ser obtidos através do portal da transparência do Governo do Estado de São Paulo.

PERGUNTA 15:**NOME:** Antonio Takahashi**EMPRESA:** Sindicato dos Metroviários de SP**TEL:** (11) 99948-9515**E-MAIL:** a.takahashi@uol.com.br

Quais são os critérios determinantes para a seleção dos vencedores? As propostas vencedoras são determinadas por valor ou aspectos técnicos de fornecimento?

RESPOSTA 15:

Essas informações estarão disponíveis nos editais a serem publicados.

PERGUNTA 16:**NOME:** Renan Costa e Silva Almeida**EMPRESA:** funcionário da CPTM**TEL:** (11) 96954-1799**E-MAIL:** renan.csa2006@hotmail.com

Foi apresentado na audiência o ciclo de manutenção preventiva para cada série de trem (apresentado pela gerência de manutenção de material rodante), qual é a dificuldade de colocar em prática este ciclo utilizando a própria mão-de-obra especializada que a CPTM já tem?

Hoje a CPTM conta com mão-de-obra especializada, capacitada e experiente para executar as manutenções, visto que o ramo ferroviário é muito específico a transição da mudança de profissionais e empresas que efetuarão os serviços não poderão acarretar problemas que impactarão diretamente ao usuário? Pois haverá um tempo de adaptação desses profissionais para com este serviço específico.

RESPOSTA 16:

Vide resposta à questão nº10.

PERGUNTA 17:**NOME:** Eluiz Alves de Matos**EMPRESA:** Sindicato dos Ferroviários de São Paulo**TEL:** (11) 3328-0088**E-MAIL:** presidencia@ferroviários.sp.org.br

Porque terceirizar a mão-de-obra? A CPTM já tem mão-de-obra de manutenção? Sugerimos licitar somente o fornecimento de materiais, insumos e equipamentos.

RESPOSTA 17:

Vide respostas às questões nº10 e nº12.

PERGUNTA 18:**NOME:** Mucio Alexandre Bracarense**EMPRESA:** funcionário da CPTM**TEL:** (11) 96361-1272**E-MAIL:** mbracarense@uol.com.br

O que a empresa CPTM pretende fazer com relação as centenas de trabalhadores contratados para a atual manutenção das unidades de TUE's existentes?

RESPOSTA 18:

Vide resposta à questão nº12.