



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

DESPACHO DO CONSELHEIRO ANTONIO ROQUE CITADINI

Processo: TC-027046/026/11.

Contratante: METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Contratada: Consórcio Monotrilho Integração (empresas: Construtora Andrade Gutierrez S/A; CR Almeida S/A - Engenharia de Obras, SCOMI Engineering BHD e MPE-Montagens e Projetos Especiais).

Objeto: implantação de um sistema monotrilho, incluindo o projeto, as obras civis, a fabricação, o fornecimento de sistemas e material rodante, contemplando uma frota de 24 trens, para a Linha-17-Ouro do Metro.

Matéria em Exame: Contrato nº 4220921301 de 30/07/11, Concorrência Internacional, Termos de Aditamentos nº 01 de 23/07/12, nº 02 de 28/12/12, nº 03 de 30/08/13, nº 04 de 30/04/14, nº 05 de 30/05/14, nº 06 de 30/07/14, nº 07 de 29/12/14, nº 08, de 08/05/15, caução e reforço caucional, nº 09, de 08/10/15, para alterar denominação de uma das empresas do Consórcio, nº 10, de 06/11/15, para prorrogar unilateralmente o prazo de vigência e nº 11, de 07/12/15, também para prorrogar o prazo de vigência.

Ordenadores de Despesa: José Kalil Neto e Marcos Kassab. Firmaram os instrumentos: Luiz Carlos Meireles de Assis - gerente de empreendimento, Eduardo Curiati - gerente de empreendimentos, Mario Fioratti Filho - diretor de operações, Walter Ferreira de Castro Filho - diretor de engenharia e construções.

Vistos.

Cuidam os autos de contrato celebrado entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ e o Consórcio Monotrilho Integrado, objetivando a implantação de sistema de monotrilho, com inclusão do projeto, das obras civis, a fabricação e fornecimento de sistemas e materiais rodantes, contemplando frota de 24 trens, para a Linha 17 - Ouro do METRÔ de São Paulo, constituída em 3 trechos, a saber:

- Trecho 1: Estação Vila Paulista (exclusive), Estação Morumbi CPTM (inclusive), incluindo Pátio, enlace e Trecho até estação Congonhas (inclusive);

- Trecho 2: Estação Morumbi CPTM (exclusive), estação São Paulo/ Morumbi (inclusive);

- Trecho 3: Estação Jabaquara (inclusive) / Estação Vila Paulista (inclusive).

Aos 10/08/2016 elaborei despacho oferecendo oportunidade de defesa à Companhia do Metrô, nos termos do artigo 2º, XIII, da



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

L.C. n° 709/93, do qual constou determinação de resposta a 64 quesitos, formulados para saneamento processual (fls. 8329/8375).

Após dilação de prazo deferida a resposta foi encartada às fls. 8389/8497.

A matéria foi submetida à área técnica da Casa, cuja análise trouxe aos autos novos questionamentos, para os quais interessa, absolutamente, esclarecimentos.

É sob tal prisma que reenfronto a matéria, a partir da verificação dos pareceres elaborados.

Dependência de Engenharia de ATJ:

- sobre os apontamentos elaborados a respeito do projeto básico

Engenharia: observa que o METRO afirma que o regime do contrato é o de empreitada integral (turn key), não sendo possível a aplicação integral das regras dos artigos 6° a 9° da Lei 8666/93, porquanto a contratação não permite dissociação entre projeto e execução. Na hipótese o objeto é o fornecimento do sistema, sendo as obras acessórias, recebendo apenas diretrizes na licitação.

É que a viga-guia dos carros dependeria do tipo de trem/carro que cada potencial concorrente teria em seu projeto próprio (considerando sua carga, velocidade máxima, capacidade de transporte, raio mínimo de curvatura, etc.), razão pela qual os carros, viga-guia e sua infraestrutura de suporte, o sistema de distribuição de energia, sistema de controle dos trens e sistema de portas de plataforma formam um sistema indissociável, exclusivo de cada fabricante, inviabilizando o desenvolvimento de um projeto pelo METRO, antes da licitação.

Esclarece a Assessora-Engenheira que o Edital define que o regime de execução é o de empreitada integral - fl. 209. No *turn key*, a elaboração prévia do projeto básico pode ocorrer tanto pela contratante quanto pela contratada. Na primeira modalidade, o regime de *turn key* se aproxima da empreitada integral, constante na alínea "e" do inciso VIII do art. 6° da Lei 8.666/1993 e quando o projeto básico fica a cargo da contratada ocorre a contratação integrada, prevista no RDC - Regime Diferenciado de Contratação, Lei 12.462/11.

No seu entender apesar da planilha contratada falar em projeto executivo, muitos itens são componentes de projeto básico, como as especificações de todas as vigas-guia e trens.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Tem que o METRO utilizou contratação integrada para parte das obras, o que não é previsto na Lei 8.666, na qual o projeto básico deve anteceder a licitação. Explica que no *turn key* ocorre a transferência de riscos de projeto e execução para a contratada, com a formalização de aditivos de prazo e valor somente em casos excepcionais, o que também não foi verificado na contratação em questão, em que diversas interferências, já existentes antes da licitação e contrato, foram responsáveis por alterações mediante aditivos.

Por essas questões é que suscita dúvida sobre a precisão do orçamento licitado. Considerando que todo o conteúdo da metodologia de execução exigida em contrato, em que boa parte das obras civis tem seu projeto atribuído à contratada (pilares e fundação das vigas-guia, obras de apoio e sustentação do *track-switch* nas vias e pátio, incluindo suas especificações), fica ainda menos claro como o METRO pode ter chegado ao custo efetivo de tais obras, de modo que pudesse licitá-las com a precisão requerida por lei, eis que o pagamento por preço global não exige a Administração de elaborar um orçamento preciso, com a definição dos preços unitários.

Se os valores orçados e contratados são apresentados de forma global e o METRO afirma que seu conteúdo foi elaborado a partir de fichas técnicas encaminhadas por suas áreas de projeto e que os preços vieram de seu banco de dados, tabela FIPE e pesquisas de mercado, questiona: como foram feitas as pesquisas de mercado? Os preços dos bancos próprios tinham qual data-base quando foram obtidos e como foram atualizados? E quanto aos quantitativos: como foram estimados? A própria proposta da contratada, à exceção da lista de sobressalentes, é apresentada na forma de percentuais. Além disso, se as dimensões e capacidade de suporte das vigas-guia dependem de especificidades dos trens, como fica futuramente a dependência do METRO em relação a esses fabricantes? Como seria possível controlar o preço cobrado futuramente pela manutenção e fornecimento de novos trens, caso as linhas por onde trafegam atendessem somente a seu próprio modelo de trem?

Considera que a contratação teve sua economicidade, eficácia e efetividade prejudicadas, já que não existe nem mesmo prazo para atendimento à população, depois de desembolsados mais de R\$500 milhões, não havendo previsão objetiva para a conclusão das obras. Algumas nem mesmo têm prazo para serem iniciadas, sendo que o prazo de execução do contrato assinado em 30/07/11 era de 37 meses, implicando que obras que deveriam ter sido entregues em 2014, sequer foram iniciadas.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Ademais, se em pouco tempo houve a alteração da demanda estimada de 200.000 para 400.000, o que garante que o modal será adequado para suprir a demanda nos próximos 25 anos, como espera o METRO?

Após essa análise preliminar a Unidade Técnica avaliou as respostas aos quesitos formulados.

1 – O valor estimado para contratação variou de R\$1.376 bi (base 01/08/10), para R\$1.392 bi (base 01/12/10), em virtude da apresentação da proposta. O METRÔ questionou o valor proposto pelo Consórcio vencedor, tendo por conta o orçamento que elaborou?

Engenharia: O METRO se limita a afirmar que o valor contratado (R\$1.392.401.780,00) foi obtido mediante concessão de desconto de 0,3% pela contratada e ficou abaixo do valor orçado corrigido (R\$1.396.485.704,40), ambos preços com data-base 01/12/10.

Ao comparar os valores orçados corrigidos, fl. 4612, com os valores propostos, fl. 4641, verificou que ficaram muito próximos para cada um dos itens. Nada obstante, reafirmou que muitos dos preços foram estimados com base em projetos que não foram devidamente detalhados.

2 – Quantas empresas e/ou consórcios estavam aptos a comprovar experiência em fabricação e fornecimento de material rodante, do tipo específico monotrilho, com a capacidade estipulada (200 passageiros/trem), em operação comercial mínima de 1 ano? Qual experiência brasileira atenderia o pleito?

Engenharia: O METRO afirma que identificou cerca de 50 sistemas monotrilho em operação e 11 em planejamento, sendo que diversos apresentavam extensão semelhante à linha em contratação, sendo que não havia nenhum monotrilho em operação, estando a linha 15 – Prata em implantação.

Informa também que a participação na licitação identificou 4 empresas aptas a atender a exigência de comprovação de capacidade de 200 passageiros/trem e operação comercial mínima de 1 ano, sendo elas: *Bombardier, Scomi, Hitashi e Changchun Railway Vehicles Co. Ltda.* (confirmado nas fls. 4109/4111).

Pelo afirmado pelo METRO, constata que não havia experiência brasileira consolidada e nenhuma fabricante nacional foi citada.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

3 – As estipulações técnicas da obra física, objeto de comprovação técnico-operacional, parecem obedecer ao traçado específico do objeto, não dando margem a experiências compatíveis.

O METRÔ deve esclarecer a questão.

Deve esclarecer também se há empresas aptas à comprovar a exigência, sem que tenham realizado obras anteriores à própria Companhia.

Engenharia: O METRO afirma que a exigência foi de acordo com obras viárias características de cidades de porte médio e/ou grandes, brasileiras e que foi permitido o somatório de atestados. Informa que as vigas guia do monotrilho se assemelham a viadutos e que tais obras são determinantes no sistema de monotrilho, não havendo qualquer vinculação com fornecedores tradicionais do METRO.

Entende que a exigência de comprovação de execução de viaduto ou ponte em concreto protendido (que são obras de complexidade semelhantes às da viga-guia) e a permissão do somatório de atestados contida no item 5.1.4 do edital não restringiram a competitividade de forma indevida, podendo ser aceitas.

4 – A Habilitação final de apenas 2 Consórcios pode ser consequência dessas exigências?

Engenharia: O METRO informa que as inabilitações dos 3 consórcios se deu pelo não atendimento ao item 5.2.1 do edital, referente à apresentação de Metodologia de Execução, sem dar maiores detalhamentos, e que o Consórcio *Gold Monorail Consortium*, não comprovou regularidade fiscal com a Fazenda Estadual.

Verificou o órgão técnico que o METRO analisou cada um dos itens exigidos e que foram promovidas diligências junto aos proponentes, considerando-se não atendidos os itens que não eram compatíveis com as especificações e normas pré-definidos e para os quais não havia confirmação das licitantes de não impactação no custo apresentado na proposta comercial.

Daí sua conclusão de que seria bastante complexa a elaboração de metodologia construtiva em que a contratada deveria elaborar também o projeto de boa parte das obras e isso pode ter contribuído para a inabilitação das licitantes.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

9 – A Companhia do METRÔ deverá explicitar a motivação Administrativa para emissão das Ordens de Serviços autorizadas da fabricação de todas as composições de trens (OS nº 12 – 15 trens; OS nº 13 – 9 trens), em momento que as obras civis eram embrionárias e a Prefeitura e São Paulo já vinha sinalizando que não realizaria as obrigações que havia conveniado.

10 – O eventual argumento sobre o tempo de fabricação das composições deve levar em consideração, (I) a motivação de desdobramento da emissão de Ordens de Serviço distintas para o fabrico dos trens e (II) a projeção do cronograma de obras, em comparação com a necessidade das composições.

Engenharia: O METRO afirma que a emissão das OS's obedeceu ao previsto em contrato e seus aditivos.

OS	Data prevista em contrato	Data de emissão	objeto
11		19/08/11	Projeto executivo - sistemas e material rodante
12	28/11/11	28/11/11	Fabricação de 15 trens, fl.5728
13	09/02/13	24/04/13	Fabricação de 9 trens

Diz que o Convênio firmado entre a Prefeitura de SP e o Governo do Estado foi retificado e ratificado em 22/04/14, um ano após a emissão da segunda OS para fabricação dos trens, portanto as dificuldades financeiras da Prefeitura não poderiam ter sido estimadas.

A conclusão de entrega dos trens se daria em 04/02/14 e 24/06/14 e os trechos seriam entregues em 25/08/14.

O METRO ainda informa que o consórcio está atrasado também na produção dos trens, não havendo motivos para sua interferência na produção atual.

A Unidade Técnica verificou que as OS's referentes aos trechos 2 e 3 tinham data marco para sua emissão em 04/07/12 e 10/12/12, no entanto ainda não haviam sido sequer emitidas quando foi emitida a OS 13 para a fabricação de 9 novos trens (fl. 5871 - relatório de 21/08/13), ou seja, o atraso nas obras já era conhecido, mas mesmo assim o processo de fabricação dos trens foi iniciado.

Entende que, num contrato sujeito a inúmeras intercorrências, como afirma o próprio METRO, a fabricação dos



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

trens deveria ter seu prazo atrelado ao andamento das obras referentes às linhas e estações. Ao menos, o atraso na execução das obras deveria ter implicado no cronograma previsto para a entrega dos trens, evitando-se o seu recebimento, sem que houvesse previsão de linha apta para a realização dos testes e operação assistida, como ocorre nesta contratação.

Não lhe restou claro como ficarão os custos com a manutenção e estoque destes trens e sua garantia, caso haja sua entrega antes do término das linhas e estações, o que certamente deve ocorrer já que não existe previsão de início para diversos trechos. Mesmo que parte dos trechos seja finalizada, parte da frota ficará ociosa, se todos os trens forem entregues.

11 – Como foi equacionado, contratualmente, a alteração do escopo original, dos 24 trens ,de 3 carros, para 14 trens, de 5 carros?

Engenharia: O METRO apenas afirmou que a alteração se deu no 5º TA e demonstrou a alteração na configuração dos trens, passando de 24 trens de 3 carros para 14 trens de 5 carros.

Não informou no que a nova configuração impacta nos demais itens da contratação, como o raio de curvatura máximo das vigas guia, configuração das plataformas das estações, distancias de frenagem e demais sistemas ligados ao funcionamento da linha, como um todo. Entretanto, na resposta fornecida para a questão 46, o METRO afirma que as adequações se deram para atendimento à nova demanda estimada e que as condições físicas das estações e da linha já foram projetas para utilização de trens com essa configuração.

Reporta sua análise, quanto a esta alteração, ao quesito 46.

12 – Já haviam sido fabricadas algumas das composições, quando da alteração contratual?

Engenharia: O METRO afirma que nenhuma composição havia sido finalizada. Estavam fabricadas 30 caixas (somente estrutura), pagas entre maio/14 e junho/15.

Não foi especificado se estas caixas se referiam a cabine ou carros intermediários ou se são comuns a estes dois tipos.

Conforme quadro de fls. 8423, não havia previsão de 30 caixas nem para cabines e nem para carros intermediários, nos



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

restando a dúvida se todas estas caixas, já pagas, foram aproveitadas no contrato.

13 – Qual a posição atual da produção do material rodante?

14 – Existem trens prontos? Houve alguma entrega?

15 – Na hipótese de haver composições já prontas, especificar o local de sua permanência e qual o custo de armazenagem.

Engenharia: Relembra que o METRO informou a existência de 30 caixas prontas, estocadas no Brasil e 3 estocadas na Malásia e produção em andamento de outras 2. Trinta inversores de tração prontos na Malásia e 20 em fabricação e 10 truques prontos na Malásia. Os demais sistemas "estão em fabricação", não sendo informado prazo para sua conclusão.

Segundo a Origem, nenhum trem foi terminado ainda, sendo que o primeiro deve ter sido finalizado em dez/16, chegando ao Brasil em junho/17. O segundo chegará em set/17 e os demais durante 2018. Não foi informado se o cronograma previsto está sendo cumprido.

A Origem não informou o local de armazenagem e nem o custo de permanência dos 30 carros já entregues, nem como se dá sua conservação e como isso impacta na garantia dos futuros trens.

Não restou claro à Assessoria Técnica porque a produção não foi retardada ou paralisada, considerando o atraso nas obras das estações e das linhas, nem como se dará o armazenamento e guarda dos trens quando chegarem ao Brasil.

Resta-lhe dúvida, também, sobre quanto já foi desembolsado na aquisição dos trens frente ao total previsto em contrato.

18 – A Companhia do METRÔ não levou em consideração as observações do MP (Estadual e Federal), no sentido de não desenvolver planilha de quantitativos unitários?

Engenharia: O METRO reafirma o esclarecido no quesito 5, ou seja, que houve autorização do Poder Judiciário para a contratação e que o Tribunal de Contas considerou regular matéria similar, em sede de Exame Prévio de Edital, na contratação da Linha 2 - Verde (atual 15-Prata).



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Diz que foi formado grupo de trabalho (doc. 03-03 - CD) que concluiu ser impossível o detalhamento dos preços, o que equivaleria a eleger um tipo de sistema monotrilho específico.

A área técnica reitera entendimento de que a indefinição do projeto licitado causou impactos negativos nos prazos e valor da obra.

Analisando o doc. 03-03, verificou que o Grupo de Trabalho afirmou que o projeto e sua execução ficariam por conta e risco do contrata, o que implicaria dizer que prejuízos causados por quaisquer erros não ensejariam aditivos contratuais de majoração de valor.

Nada obstante, verificou que algumas das alterações ocorridas, como as das fundações e implantação dos pilares das vigas-guia, repercutiram no aumento do valor contratado mediante aditivo.

A não consideração de interferências locais (e diversas outras alterações constantes no aditivo 3, por exemplo, fls. 5798/5820), que foram a causa de tais mudanças, pode ser considerada uma falha derivada da falta de detalhamento projeto.

19 – Qual a motivação administrativa para transferência das obrigações relativas à obtenção de Licença ambiental de Instalação para o Consórcio contratado?

Engenharia: O METRO afirma que a responsabilidade pela obtenção de tal licença é sua, conforme item 16.3 do contrato. O que ocorreu foi a solicitação para que a contratada orçasse os projetos e estudos necessários para o atendimento das 55 exigências definidas na LAP (licença prévia) para a emissão da LAI, tendo em vista o acesso da contratada aos dados de projeto e o longo tempo que demandaria uma contratação por licitação de tais serviços.

Por fim, o METRO informa que a autorização para o início das obras se deu somente em março/12.

Não foi informada a data de emissão da LAP, onde foram definidas as 55 medidas mitigatórias de impacto para a emissão da LAI.

Também não restou claro para a Assessoria porque o contrato definiu que a responsabilidade de obtenção da LAP seria sua, se era o contratado quem conhecia todas as particularidades do projeto.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Conclui ser mais um fato que demonstra que a contratação, nos moldes como foi feita, se assemelha a uma contratação integrada e não a uma contratação de empreitada integral, onde o projeto básico tem seu desenvolvimento prévio à licitação.

Nesta hipótese, onde o projeto é elaborado antes da licitação, o impacto ambiental já teria sido estimado e todas as medidas mitigatórias eventualmente determinadas na licença ambiental prévia, seriam orçadas e constariam na planilha licitada.

20 – Em se tratando de contratação *Turn Key*, porque tais obrigações não estavam a cargo da contratada?

Engenharia: O METRO afirma que a obrigação de obtenção da LAI era sua, pois era parte indissociável das obras relacionadas ao sistema monotrilho e todas as demais obras civis e de implantação de sistemas foram executadas por outros contratos, não *turn key*.

Entende que tal conduta não justifica o fato de não contemplar os serviços determinados na LAP na planilha orçamentária, conforme afirmou no quesito anterior.

Outra dúvida que fica sem esclarecimento é como a análise dos preços foi possível ao METRO, se os serviços foram orçados pela contratada e se somente ela detinha a expertise para executá-los.

21 – Qual a justificativa para determinação da realização de serviços, (pagos pelo 2º Termo Aditivo), sem a cobertura de qualquer tipo de contrato?

Engenharia: O METRO afirma que foi a contratada, por sua conta e risco, que resolveu executar os serviços antes de formalizado o aditivo, pois tinha pressa na obtenção da LAI para poder iniciar as obras. Informa que não houve aceite ou pagamento, antes da formalização do aditivo.

Verificou, às fls. 5475, que os serviços propostos pela contratada e os aprovados pelo METRO, em unidade gl, tiveram pequena variação de valor mas que não há informação sobre a data de início, término de execução e medição de cada serviço e quando foram pagos, de forma a comprovar o afirmado pelo METRO.

A Engenharia informa que nos autos constaram dois diferentes relatórios de justificativas, contendo serviços e valores diferentes.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Conforme fl. 5512, o METRO somente considerou que constariam do 2º TA os serviços de operacionalização de desvio de tráfego e de demolição, totalizando R\$6.583.658,09. Para ambos os serviços, o METRO não dispunha de contratos para sua execução e, por isso, solicitou à contratada sua efetivação, o que entende não ser uma justificativa aceitável.

O 2º TA foi assinado em 28/12/12 e ambos os serviços foram executados antes dessa data, a pedido do METRO.

Os demais serviços que teriam sido executados pela contratada (e que somaram R\$10.606.687,89, fl. 5498, incluindo os do 2º TA), foram incluídos somente no 3º TA, devido à não finalização das etapas necessárias no processo administrativo, pelo METRO.

22 – Como o METRÔ poderá reclamar de eventuais falhas na prestação desses serviços?

Engenharia: O METRO afirma que tais serviços constaram em Termo Aditivo e, portanto, estão sujeitos aos mesmos mecanismos de controle previstos em contrato.

Argumenta que, ainda que o METRO afirme não ter efetuado pagamentos antes dos serviços constarem no aditivo, resta dúvida de como foi o acompanhamento da execução de tais serviços, já que não constavam em contrato com seus quantitativos e preços devidamente estimados e aprovados. Lembra que tal acompanhamento deve ser concomitante com a execução e não posterior a ela e precisa considerar todos os quantitativos e preços autorizados tanto pela área técnica quanto pelo ordenador da despesa.

23 – Qual a base de preços que garantem que os serviços foram econômicos para a Administração?

Engenharia: O METRO afirma que utilizou composições com insumos e coeficientes de produtividade próprios, além de preços da FIPE, pesquisas de mercado e banco de preços próprio, sem apresentar qualquer documento de suporte para a alegação.

24 – Como foram medidos os serviços? Quem atestou seu recebimento?



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Engenharia: O METRO informa que foram medidos conforme contrato e atestados pelos responsáveis. Na sua visão a resposta foi dada de forma genérica, sem a demonstração dos serviços executados, destacados no boletim de medição e o profissional que realizou os atestes, bem como sua designação como fiscal da execução do contrato e os comprovantes de pagamento em que constem a descrição clara do serviço pago e a data de pagamento.

26 – Segundo consta do processo, os serviços em questão, importavam em R\$ 10.606.687,89, mas o METRÔ só aprovou aqueles relativos à operacionalização de tráfego e demolição, no valor de R\$ 6.583.658,09. Os demais serviços foram prestados? Na hipótese positiva como e quando foram pagos?

Engenharia: O METRO esclarece que os serviços referentes à elaboração de documentos para elaboração da LAI, que somaram R\$4.023.029,80, foram prestados e pagos através do 3º TA (item 6.7 da planilha de serviços e preços), pois não houve tempo hábil para a montagem do processo licitatório que contemplasse tais serviços.

O órgão técnico verificou que os serviços que constaram em relatório de justificativa emitido em 30/10/12 como já executados pela contratada foram incluídos formalmente ao contrato somente em 30/08/13. Reitera afirmação de que a execução de serviços, sem a devida aprovação de seus quantitativos e preços, ainda que não seja efetivamente paga, prejudica o devido acompanhamento da execução contratual.

27 – Os esclarecimentos prestados pelo METRÔ, em 11/06/2013 (fls.559), informam que o valor do empreendimento monta a R\$3,175 bi, enquanto o valor contratual, atualizado até o último aditivo, precifica-o em R\$1,7 bi. A divergência de valores deriva do aporte de capital, por cada um dos entes públicos envolvidos no Convênio?

Engenharia: O METRO informa que o Convênio firmado com o Governo do Estado estimava o total do projeto em R\$3,175 bi e que até agora foram contratados R\$2.534.614.638,01 mediante diversos contratos, a saber:

contrato	contratada	objeto	valor
4170221301	Consortio TIDP	Construção de 4 estações – lote 1	R\$182.038.896,67
4170221303	Consortio TIDP	Construção de 3 estações – lote 2	R\$74.245.293,55



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

4170221401¹	Consórcio CMP	Construção do Pátio Água Espreada	R\$268.137.940,74
4004321301	Isolux/Corsan	Implantação do sistema de alimentação elétrica e auxiliares (trecho 1)	R\$198.605.758,43
4005321301	TRANS Sistemas de Transportes	Implantação do sistema de telecomunicações (trecho 1)	R\$73.081.081,62
4006321301	Thyssen Krupp Elevadores Ltda.	Implantação do sistema de escadas rolantes e elevadores (trecho 1)	R\$38.505.667,00
total			R\$834.614.638,01

Esclarece a Assessoria Técnica que o total contratado até o momento é de R\$2.534.614.638,01. Tal valor pode ser obtido a partir da soma dos valores constantes acima com o da contratação atual, que é de R\$1,7 bi, conforme resposta dada pela Origem ao quesito 29.

Observa que ainda não foram contratadas as estações, sistemas de energia, auxiliares e telecomunicação das estações dos trechos 2 e 3, cujas obras estão suspensas, não sendo informado qual o valor previsto para estas contratações, ou se haverá recursos futuramente para tal.

28 – Em se tratando de empreendimento único, qual a razão para que sua celebração não tenha sido efetuada em sua totalidade? Como serão contabilizados os pagamentos efetuados com o numerário dos outros entes públicos? Os valores correspondentes à participação da União não são derivados de financiamento? Neste caso o financiamento implica em endividamento do Estado, o qual, a final, será responsável pelo pagamento contratual. Porque tais valores não compuseram a precificação contratual?

Engenharia: O METRO informa que o formato da viga-guia e seu dimensionamento estrutural dependem do trem a ser fornecido. Já as obras das estações, pátio, estacionamento e sistemas de energia/auxiliares/telecomunicações são autônomos e foram licitados em contratações distintas.

Observa que não foi respondido exatamente o que foi perguntado, ou seja, por que não houve contratação do empreendimento de forma única.

¹ Contrato que foi rescindido e obras retomadas pelo contrato 4170221402, de 25/08/16 pelo consorcio TIDP.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

29 – A análise aritmética dos valores explicitados pelo METRÔ remontam ao valor de R\$ 1,9 bi, exclusivamente à conta do tesouro estadual. Qual é efetivamente o atual valor do contrato, tal como formatado, pela Companhia do METRÔ?

Engenharia: O METRO informa que os R\$1,9 bi são compostos de: R\$1,508 bi, relativos a aporte do Tesouro do Estado e R\$0,334 bi, vinculados ao Convênio nº 0262880201 com a PMSP e que o valor atual do contrato é de R\$1,7 bi, considerando os aditivos.

31 – O 3º Termo Aditivo acresce ao contrato o valor de R\$ 84.625.440,52, por conta de modificações de metodologia construtiva. Tecnicamente, no que implicaram tais modificações?

Engenharia: De início, o METRO informa que somente os itens 6.1, 6.2 e 6.3 da planilha de aditivo são referentes a alterações na metodologia construtiva, totalizando R\$66.122.746,80 (resumo dos valores foi apresentado de forma global às fls. 5873). Afirma que foram necessárias diversas alterações para a execução das fundações dos pilares de sustentação da via aérea. Isso ocorreu porque o METRO havia estimado ser possível a execução da fundação em uma área restrita entre a linha da CPTM e a Rede da CTEEP ou entre a Rede da CTEEP e o Rio Pinheiros (figura à fls. 8440).

Entende a ATJ Engenharia que a premissa de possibilidade de execução da fundação dos pilares nessa região consubstanciou falha de estimativa do METRO e decorreu da falta do detalhamento mínimo dos projetos licitados. Primeiro porque não ficou demonstrado qual exatamente a dimensão prevista para tais fundações, para que as considerasse passíveis de serem executadas. Segundo, porque, do que se depreende dos autos, as diversas interferências locais não foram devidamente mapeadas, antes da licitação, na fase de projeto (mesmo que o trajeto já fosse conhecido) e seu impacto nas obras não foi considerado.

Por previsão do edital, o METRO solicitou relação de todas as interferências cadastradas até 31/08/10 e que as proponentes poderiam solicitar cópia dessa documentação para as concessionárias (item 12, fl. 216). Na sua visão não há justificativas para essa documentação não ter sido disponibilizada aos interessados juntamente com o edital., até porque a origem tinha conhecimento e admitiu que a área é "densamente ocupada por redes e serviços operados por empresas públicas e privadas", incluindo CPTM, CTEEP e EMAE.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

O METRO afirma que a CTEEP opera rede enterrada de linha essencial ao abastecimento elétrico da cidade, construída em 1978, com extensão de 8.550m sob toda a extensão da ciclovia, sob uma vala de 3,3m de extensão. Portanto, conclui, é difícil imaginar que o METRO considerasse possível a execução de fundação de uma obra desse porte em uma região com tantas interferências, na metodologia inicialmente prevista.

A alteração da metodologia implicou na utilização de pórticos em quase toda a extensão do trecho, para evitar o remanejamento da rede da CTEEP, que seria inviável.

Como consequência das alterações do tipo de fundação, também foram necessárias diversas outras intervenções, constantes nas fls. 8442/8444.

Daí a conclusão da Engenharia: a alteração da metodologia da execução da fundação causou impacto considerável nos custos e prazos estimados, além de impactar toda a região de implantação da linha, causando uma grande interferência local que se contrapõe à esperada para a implantação deste modal.

Afirma, também, que não foi demonstrado de forma técnica o que levou o METRO a considerar que uma área repleta de interferências de redes importantes para a cidade, às margens de um Rio e sob uma ciclovia seria suficiente para execução de fundações com a capacidade de suporte requerida.

32 – Essas adaptações eram do conhecimento do METRÔ, no momento da celebração da licitação, consoante apontado pela fiscalização desta Corte?

Engenharia: O METRO afirma que as condições reais só foram conhecidas com o desenvolvimento dos projetos, depois de apresentadas as propostas, técnica e comercial, pelo Consórcio.

Entende que essas adaptações deveriam ter sido conhecidas antes da licitação, reportando-se ao afirmado no quesito 31.

Verificou que a fiscalização desta Casa não criticou propriamente a alteração da metodologia construtiva, mas sim as adequações viárias, que já eram de conhecimento do METRO e poderiam ter sido licitadas, consoante documentos de fls. 5809/5810.

Diz que não ficou claro porque tais obras foram incluídas na presente contratação; se já existiam na contratação original e



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

foram apenas alteradas; e qual a magnitude dessas alterações; considerando projetos e gastos eventualmente já estimados.

Lembra que outra crítica da fiscalização recaiu sobre a obtenção de documentos para a LAI, que, além de serem de responsabilidade do METRO, foram executados 2 anos antes da assinatura do termo de aditamento (assunto que já abordou anteriormente e que considerou irregular).

33 – Qual a motivação administrativa para autorização dos serviços antes da liberação dos recursos orçamentários e da própria assinatura do termo aditivo?

Engenharia: O METRO afirma que os itens 6.1 (modificação do projeto estrutural e da metodologia construtiva), 6.3 (reforço do pavimento), 6.4 (adequações viárias complementares), 6.5 (adequação e modernização da rede de iluminação pública) e 6.6 (execução de estruturas civis para alteamento das linhas de transmissão da Eletropaulo) foram executados somente após a assinatura do aditivo e pagos entre dez/13 e ago/14.

Avalia que o item 6.2 (contenções na margem do Rio Pinheiros – R\$6.906.993,76 – fl. 5970) não teria sido pago, mas o METRO não esclarece quando foi iniciado/finalizado e nem porque ainda não houve seu pagamento, já que o aditivo foi firmado em agosto/2013, sendo que nenhum documento foi apresentado para comprovar o afirmado acima.

Informa que, a medição 25 (apresentada no doc. 4, em resposta a outra pergunta), permite verificar que já havia serviços medidos no período de 01/08/13 a 31/08/13 (antes da assinatura do 3º TA), para os itens 6.4 e 6.5, somando cerca de R\$ 8 milhões (sem contar o reajuste), contradizendo o afirmado pelo METRO.

34 – Houve o pagamento relativo ao serviço de licenciamento ambiental, contratado sem cobertura contratual, na oportunidade de celebração deste 3º Termo Aditivo?

Engenharia: O METRO apresenta o doc.04 e afirma que os serviços constaram do item 6.7 da planilha do 3º TA, foram pagos na 25ª medição e liberados por atestado datado de 24/09/13.

Diz o órgão técnico que, apesar de o METRO afirmar que o pagamento se deu com cobertura contratual, os serviços foram iniciados antes da formalização do 3º TA (o que responde parcialmente o quesito 33), portanto a descoberto. Chegou a essa



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

conclusão porque apenas 24 dias depois de assinado o 3º TA, a contratada já tinha elaborado e apresentado ao METRO os documentos necessários para obtenção da LAI, no valor de R\$3.663.092,99 e o METRO já os havia analisado e liberado para pagamento (medição 25, referente a 01/08/13 a 31/08/13 - doc. 4 CD).

35 – O Consórcio contratado foi responsável pelas planilhas de preço e pelos critérios de medição dos serviços? Sob a ótica do Direito Administrativo, qual a confiabilidade que se pode atribuir a tal evento?

Engenharia: O METRO informa que, após a proposta de serviços e preços apresentada pela contratada, elaborou análise técnica de execução e sua área de custos confeccionou orçamento (com base em banco próprio e da FIPE), o qual foi comparado com o da contratada, sendo que os critérios de medição também passaram por processo de análise.

Em relação à afirmação da origem de que os preços foram negociados, verificou o órgão técnico que dos documentos mencionados (doc. 5 do CD) constam apenas os preços unitários propostos pela contratada e os aprovados pelo METRO, havendo grande identificação entre eles, sendo mínima a redução de valores por parte do METRO.

Alguns preços foram apresentados de forma global e os valores propostos pela contratada foram integralmente aprovados pelo METRO (preços novos de remanejamento de interferências, alteamento de linhas de transmissão e remoção de rede de alta tensão, somando cerca de R\$9,8 milhões).

Diz também que o documento é superficial, informando que os preços foram analisados com base em preços da FIPE, pesquisa de mercado e banco de dados próprio, sem maior detalhamento que permitisse sua análise.

36 – O aditivo precificou alterações que envolveram o trecho que engloba a Estação Congonhas, a qual, ao que consta, foi excluída do empreendimento?

Engenharia: O METRO informa que tal estação não foi excluída e que está com construção em andamento normal, mediante o contrato n° 4170221301.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Verificou que tal contrato está sendo analisado no TC-23110/026/13², que teve prazo de execução prorrogado até 16/07/16, conforme documentação ali juntada³.

37 – Retornando aos serviços elaborados sem qualquer licitação e reconhecidos pelo 2º Termo Aditivo, a fiscalização do Tribunal de Contas apontou que a “operacionalização do desvio do tráfego” havia sido orçada pelo METRÔ para a realização de certame licitatório que acabou frustrado, em R\$ 399.579,62/mês. No ajuste em questão, foi precificado e pago o valor de R\$ 628.968,82/mês. Após os serviços efetuados pelo Consórcio, o METRÔ elaborou novo contrato, com a empresa Dermabras Comércio de Tintas – ME, para seu prosseguimento, ao valor de R\$ 496.396,16/mês.

O METRÔ deverá esclarecer as distorções e também se realizou licitação para contratação da empresa Dermabras.

Engenharia: O METRO afirma que a licitação nº41531277 foi revogada em 21/03/12, para acréscimos de serviços que se fizeram necessários após a conclusão de estudos de PPP para construção das estações e do pátio de estacionamento pelo Governo do Estado.

Em abril/2012, foi iniciado novo processo para precificação dos serviços de desvio de tráfego, com serviços orçados em R\$ 9.190.331,13 (db:01/04/12) e contratados por R\$9.089.657,24, em 15/10/12, pelo prazo de 23 meses.

Com a liberação da LAI, em março/2012, foi necessária a execução dos serviços de desvio de tráfego para o início das obras, as quais eram de responsabilidade do METRO. Diante disso, os serviços foram assumidos pela contratada, ao preço de R\$4.402.781,78 por sete meses, constando no aditivo 2.

O METRO entende que a diferença nos preços dos dois contratos (R\$ 395.202,00/mês e R\$ 628.968,83/mês), se justifica porque, de início, os serviços de monitoramento e operacionalização dos desvios requerem um volume maior de homem x hora, materiais e equipamentos e que houve necessidade de adaptações nos projetos de implantação dos desvios de campo.

Para a Engenharia, entretanto, as justificativas não são suficientes para a diferença de 60% existente entre as duas contratações, até porque o METRO afirma que o orçamento elaborado para a contratação da Dermabras considerou os mesmos serviços e

² Objeto: Execução das obras civis, contemplando obra bruta, acabamento, comunicação visual, hidráulica e paisagismo das Estações Congonhas, Jardim Aeroporto, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, da Linha 17 - Ouro, do Metrô - Lote 1

³ Até sua última análise, ocorrida em 18/08/15.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

mesma base de dados do orçamento que sustentou a elaboração do termo aditivo nº02.

39 – Deverá também trazer as explicações possíveis para as precificações de cada um desses serviços, porque não se pode ter qualquer parâmetro sobre cada uma delas, haja vista outro apontamento da fiscalização em relação aos serviços de demolição (14,25% a mais do que os preços médios obtidos pelo METRÔ em certames fracassados).

Engenharia: O METRO apresenta justificativas somente sobre os serviços de demolição, nada informando sobre os demais serviços acrescentados. Afirma que as contratações tiveram escopo diferente (dois pregões com preço de R\$71,88/m² e R\$107,9/m² e a contratação analisada, R\$126,8/m²). Informa que as demolições foram feitas em comunidades vulneráveis, que necessitaram de atividades de comunicação e assistência social e muitas vezes os serviços foram realizados sem uso de máquinas e sem reaproveitamento do material demolido.

Entende, a área técnica, que não há elementos que possibilite a análise da adequação dos preços praticados. Salaria que O METRO afirmou, anteriormente, que analisa todas as composições de preço e elabora seu orçamento, mas esta análise não foi apresentada, nem a composição dos preços utilizados nas outras contratações citadas, acompanhadas das devidas justificativas.

40 - A Companhia do METRÔ, mais uma vez, lançou mão de expediente à margem da lei, solicitando da Contratada a construção da ciclovia, para atendimento de reclamações dos usuários, respaldada por intermediação do Ministério Público Estadual. Os estudos preliminares da obra já indicavam a intervenção de faixa de ciclovia? A parceria com a Prefeitura de São Paulo não tratou desse inconveniente?

Engenharia: O METRO informa que já havia a previsão de intervenção da ciclovia, mas que não foi identificado nenhum problema, pois a ciclovia era utilizada preponderantemente para lazer.

Diante da repercussão da restrição, foi realizada reunião com o MP e houve a opção da construção da ciclovia com o consórcio contratado, por ser a opção mais rápida e que não paralisaria a obra (90 dias, frente a 12 meses estimados para nova contratação).

O METRO informa que a PMSP não tinha relação com as obras, pois a ciclovia era da CPTM e o terreno, da EMAE.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

A Engenharia estranha o fato do METRO considerar que não haveria implicações junto aos usuários, já que se trata de uma ciclovía com extensão superior a 7.000 m (posteriormente construída com 8.430 m e 5 metros de largura - fl. 8457, 8459).

41 – Em um contrato com característica “Turn Key” a responsabilidade sobre tais serviços não deveriam, estar a cargo da contratada?

Engenharia: O METRO considera que os serviços de implantação da ciclovía (alternativa provisória), estão incluídos no item 16.7⁴ do contrato, referente a desvios operacionais provisórios, que eram de responsabilidade do próprio METRO. Volta a afirmar que nem todos os serviços foram contratados por *turn key*.

Entende a Assessoria Técnica que novamente fica caracterizada a utilização indevida do *turn key*, já que a alocação dos riscos parece ter ficado toda para a contratante.

42 – Segundo informações do processo, os serviços de construção da ciclovía foram iniciados em janeiro/2014 e entregues em fevereiro/2014, sendo que o aditivo que formalizou o ajuste foi elaborado em abril/2014, ao preço de R\$ 8.399.874,47. A julgar pelo tempo de obra (30 dias aproximadamente), quais as interferências realizadas pela Contratada que justificam os valores pagos?

Engenharia: O METRO informa os serviços executados (fls. 8457/8458), incluindo o viário da ciclovía e serviços acessórios, como o transporte de ciclistas e suas bicicletas, executados de jan/2014 a 13/03/14.

Da análise da documentação, restou dúvidas à Assessoria: por que houve transporte dos ciclistas por 136 dias se o prazo de execução foi pouco superior a 60 dias? Qual o público atendido e como foi estimado?

Considerando a previsão de utilização da ciclovía por apenas 2 anos, resta-lhe dúvida, também, quanto à pertinência da realização de uma obra nesse valor.

Daí a ponderação de que lhe parece é que houve falha de planejamento ao não se considerar uma alternativa para os

⁴ 16. OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DA COMPANHIA DO METRO

... 16.7 Implantar os desvios operacionais provisórios, operacionalização e monitoração dos desvios de tráfego, a partir do projeto fornecido pela contratada.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

ciclistas, de antemão, fazendo com que os serviços tivessem que ser executados às pressas e com elevado custo/m², considerando a necessidade do transporte dos ciclistas que onerou as obras em R\$ 717.852,04.

Ressalta, ainda, o fato das obras terem sido concluídas em 03/2014 e o aditivo somente em 04/2014. Informa que o METRO solicitou, em novembro/2013, que a contratada executasse as obras, mesmo que ainda não constassem em aditivo (fls. 7500/7501).

43 – Como foi que a Companhia pode aferir os valores pagos por serviços de ciclovia, sendo que a própria contratada se valeu de subcontratação para realizá-las? Os bancos de preços do METRÔ foram capazes de identificar serviços tão específicos? Já houve a realização desses serviços no passado? Quando e onde?

Engenharia: O METRO afirma que foram elaborados projetos em função do tipo de pavimento (doc. 05-2) e que houve precificação mediante preços do próprio contrato, de publicações referenciais, de seu banco de preços e de pesquisas de mercado. Informa que, apesar de se tratar de ciclovia, os serviços previstos estavam dentro de seu escopo comum de contratações (movimento de terra, fundações, impermeabilização, etc.) e que tais serviços foram incluídos no 4º TA.

Não esclarece se houve análise dos preços pagos à subcontratada para avaliação dos valores dispendidos com o Consórcio, inclusive considerando as notas fiscais apresentadas pela subcontratada.

Ao analisar a planilha de fl. 7368, a Engenharia verificou que nem todos os preços constavam dos bancos do METRO. Os preços novos, somando quase R\$2 milhões, são relevantes. Neles aponta o item 9.1 (escada de acesso - R\$1.140.913,62) e o item 9.2 (locação de vans com motorista por 24h - R\$682.855,60), para os quais não foi demonstrada a composição de preços e sua fonte e data-base.

44 – A Planilha de Medição nº 33, relativa ao mês de abril/2014, fez-se acompanhar do “Atestado de Medição e de Execução de Serviços”, apontando o pagamento de R\$ 22.925.726,44, tal como consta da Nota Fiscal nº 0034, de 20/05/2014.

Referidos documentos não discriminam os trabalhos pelos quais deram quitação, mas foram inseridos no processo para comprovação dos pagamentos relativos à ciclovia. Foi esse o valor efetivamente pago para implantação de ciclovia temporária? A Companhia do METRÔ



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

deverá especificar todos os itens correspondentes aos pagamentos derivados da Nota Fiscal nº0034.

Engenharia: O METRO afirma que a nota fiscal nº34/2014 inclui não somente a construção da ciclovia, mas toda a medição nº 33 (com exclusão de locação de imóvel para fabricação de pré-moldados e seguros obrigatórios). Informa que o valor efetivamente pago pela ciclovia foi de R\$7.972.031,60.

Para a Engenharia não houve justificativas porque os documentos não discriminam os trabalhos pelos quais se deram a quitação e nem foram apresentados novos documentos.

45 – A fiscalização deste Tribunal de Contas, a cargo da 5ª Diretoria, procedeu pesquisa de valores na WEB, a respeito da realização de serviços semelhantes em território nacional. Elaborou quadro comparativo de preços e, considerando a informação de que o custo a ciclovia importou em R\$8.399.874, 47 (lembro que pode ter chegado a R\$22.925.726,44), calculou o valor do metro construído em R\$1.258,78, enquanto o mesmo equipamento público (ciclovia) foi construído por R\$ 200,00 o metro, pelas Prefeituras de São Paulo e de Campinas, por R\$ 233,34, pela Prefeitura de Porto alegre e por R\$ 250,00 pela Prefeitura de Curitiba. A Companhia do METRÔ deve explicar seu preço, notadamente porque cuidou de obra aparentemente simples, realizada que foi em período próximo a 30 dias.

Engenharia: O METRO contesta a pesquisa realizada pela fiscalização, alegando, quanto aos preços contratados:

- A contratada orçou em R\$9.834.948,24 e o METRO orçou em R\$8.399.874,47 que foi o valor contratado, tendo sido efetivamente pagos R\$7.972.031,60, após glosa de escada de acesso;

- O custo da ciclovia incluiu outros serviços, além da confecção do pavimento, como gradil, escadas de acesso, vigilância e segurança, locação de vans, estrutura de transportes, somando R\$ 2.921.993,19;

- a partir da exclusão dos serviços extras do total pago, tem que o valor pago, para implantação do pavimento com sinalização é de R\$5.050.038,41, num trajeto construído de 8.430 m de comprimento e 5 m de largura. O custo/m² seria de R\$ 119,81 (01/12/10) ou R\$ 160,02 na data-base 01/08/16, e seria de R\$ 599,06/m ou R\$800,11/m, segundo atualização realizada pelo METRO.

Segundo a Engenharia o ideal seria a atualização de valores mediante verificação dos preços unitários atuais, conforme a fonte utilizada. Ressalta que a Origem não informa qual o índice utilizado para a atualização. Ao atualizar os valores pelo INCC chegou aos preços de: R\$181,19/m² e R\$905,95/m.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

O METRO também pondera que a fiscalização desta Casa utilizou extensão inferior à que foi executada, sem considerar os serviços de operacionalização, chegando a um custo maior do que o real por m². Diz, também, que as ciclovias de outras localidades pesquisadas não trazem importantes informações de projeto como tipo de pavimento, data-base, largura e extensão, que influenciam no preço final.

Bem por isso é que a Assessoria Técnica entende que a comprovação da economicidade da obra, neste caso, deveria ser demonstrada a partir da apresentação do projeto, notas fiscais dos serviços (inclusive emitidos pela subcontratada e contendo o detalhamento dos serviços executados), medições detalhadas e memorial demonstrativo de cálculos dos quantitativos, ao menos para itens de maior relevância financeira.

Ressalta que, no processo, consta planilha contendo os quantitativos e preços unitários praticados (fl. 7368), não tendo sido demonstrada a fonte de cada um dos preços, havendo inclusão de cerca de R\$ 2 milhões em preços novos de valor relevante como as escadas de acesso e as vans para transporte dos ciclistas.

46 – O 5º Termo Aditivo tratou de modificar o escopo de frota de trens, em virtude de estudos atualizados que indicaram substancial modificação do número de usuários, projetando demanda de 400.000,00 passageiros/dia, frente aos 252.000 passageiros, dias antes previstos. Porque tais estudos não foram realizados na ocasião da licitação? Qual a base de dados para previsão tão severa no número de usuários? A situação financeira das empresas fornecedoras de material rodante trouxeram alguma influência na alteração contratual?

O METRÔ deverá apresentar os estudos realizados que nortearam tão importante decisão administrativa.

Engenharia: O METRO esclarece que o certame já previa o atendimento a condições operacionais para trens com 5 carros, necessários na futura operação da linha. A intenção era a de postergar investimentos necessários somente para quando houvesse o crescimento da demanda inicialmente projetada.

Não informa claramente qual de suas estimativas falhou na elaboração do cenário para definir a demanda. Pondera que considerou fatores econômicos, de transporte integrado e mercado imobiliário e que, em novo estudo, verificou que houve alterações principalmente em suas projeções referentes a transporte integrado.

A questão não restou claro à Engenharia que questiona: qual projeção feita foi equivocada e por quê? Se naquele momento



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

já se previa a necessidade dos 5 carros, com aumento considerável de demanda (+58%), qual a expectativa projetada? O modal vai ser suficiente para essa demanda?

O que se lhe evidencia é que a capacidade do monotrilho pode não ser suficiente para atender a demanda e que a escolha do modal pode não resultar na efetividade esperada.

Além disso, argumenta, eram previstos 24 trens e agora serão 14. Da tabela de fl. 8474, nota-se que o *headway* aumentou e o número de trens diminuiu, levando-a a presumir que pode haver aumento no intervalo máximo entre os trens. Por isso considera que esse é outro fator que afeta a qualidade do transporte negativamente, pois impacta diretamente no nível de satisfação dos usuários.

Diz, ainda, que em relação aos estudos sobre a demanda, o METRO esclarece sua metodologia às fls. 8473/8479, informando que as bases de dados são analisadas por programa computacional moderno e que, os estudos que embasaram a definição da demanda, se basearam em pesquisa de origem/destino de 1997.

Nova pesquisa origem/destino realizada em 2007 somente ficou disponível no segundo semestre de 2010 (lembra que a solicitação para licença prévia ocorreu em 2009, o edital foi publicado em outubro/2010 e o contrato foi celebrado em 2011).

Narra que o METRO credita as alterações ocorridas principalmente ao número maior de viagens, alterações ocorridas pelo plano de expansão da STM (como a expansão da linhas 5 - Lilás, 4 - amarela e 18 - bronze, novos dados sobre viagens dos usuários do Aeroporto de Congonhas e o bilhete único, que causou reflexos na rede metroviária).

A Engenharia pondera que, de fato, uma estimativa de demanda numa cidade do porte de São Paulo e com a dinâmica dos diversos fatores que a influenciam, é tarefa que prescinde conhecimento e tecnologia avançada.

E, justamente por isso, entende que a utilização de dados atualizados é essencial, sendo que a estimativa de demanda utilizada na licitação publicada em 2010 já tinha 13 anos, não havendo justificativas para que nova avaliação tivesse sido realizada durante os preparativos do certame, de modo a ser considerada já nos documentos de projeto.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

E mais, considerando que a pesquisa atualmente considerada é de 2007 e que não há prazo para que as linhas fiquem prontas, novamente põe em dúvida se essa demanda não sofrerá novo aumento significativo, que tornará a escolha do modal inadequada, dada sua média capacidade de transporte (lembrando que já houve um aumento na capacidade dos trens, que seria previsto somente futuramente).

Assim, entende, que o impacto não deva ser analisado somente do ponto de vista financeiro (afinal o valor do contrato foi diminuído), mas sim estratégico, pois denota que a escolha do modal ocorreu a partir de premissas totalmente diferentes das que se tem atualmente, com uma demanda quase 40% menor do que a atual, o que pode comprometer tanto a qualidade do transporte como sua viabilidade futura, até porque ainda não há previsão para o término da linha.

47 – Ainda sobre os aspectos relativos à ciclovia, o METRÔ deverá esclarecer no que constituiu o serviço do transporte de ciclistas. Deverá informar a razão de sua contratação e os valores por ele consumidos.

Engenharia: O METRO esclarece que o serviço foi realizado para transporte de ciclistas pela área em obras, enquanto a ciclovia alterativa era construída, entre 11/11/13 e 27/03/14.

Foram alugadas 4 vans por 7 dias/semana, conforme acordado com o MPE. O valor desembolsado foi de R\$682.855,60, mediante 4º TA, medição nº 33 - item 6.7.

O METRO não informa como foi orçado este valor especificamente e verificamos que sua execução se deu sem cobertura contratual.

Além disso, em resposta ao quesito 42 (fl. 8457), foi afirmado que a ciclovia foi iniciada em janeiro/2014 e finalizada em 13/03/14, o que não justifica o transporte dos ciclistas durante todo o período de novembro/13 a 27/03/14.

48 – Considerando que as empresas públicas envolvidas nos episódios que deram origem ao 6º Termo Aditivo (METRÔ e CPTM) faziam parte do Consórcio de Intenções existentes, a quem é atribuível a responsabilidade pelas despesas extraordinárias decorrentes?

Engenharia: O METRO afirma que o 6º Aditivo trata apenas de alterações na forma de pagamentos de contenções, fundações, pilares e vigas, sem acréscimo de despesas.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Verificou que as justificativas apresentadas nas fls. 7721/7728 informam que as alterações apenas alteraram o fluxo de pagamentos para adequação às medições e ao efetivamente construído.

49 - A CPTM havia informado ao METRÔ que procederia a instalação de rede elétrica ao longo da Linha-9, inviabilizando a Vala Técnica? Tal implantação fazia parte dos cronogramas de ampliação/manutenção da CPTM?

Engenharia: O METRO afirma que não houve comunicação da instalação da rede pela CPTM nem antes e nem durante as obras. Informa que a vala técnica foi apenas alterada e não inviabilizada, para acomodar as redes das concessionárias, a fim de evitar que houvesse interferência com os pilares do elevador do monotrilho.

50 – Quais os valores despendidos com a alteração técnica decorrente do 6º Termo Aditivo, que implicaram no deslocamento de pilares para a outra margem do Rio Pinheiros?

Engenharia: O METRO informa que não houve acréscimo de valores no 6º TA e nem deslocamento dos pilares. Houve alteração na metodologia construtiva com alteração dos pilares por pórticos.

Observa que a alteração da metodologia já tinha constado no 3º TA (quesito 31).

51 – A resposta do METRÔ, aos quesitos que este Relator havia formulado em junho/2015, traz conformação contratual diversa daquela que é retratada no presente processo. Aqui o contrato encontra-se dividido em 3 trechos, enquanto aquela resposta fala em 4 trechos. O METRÔ deverá informar qual é a configuração atual ao empreendimento, em quantos trechos está dividido, qual o valor total do contrato, e principalmente, quais trechos continuam em obra e a expectativa de sua entrega.

Engenharia: O METRO esclarece que a contratação foi sempre dividida em 3 trechos, havendo apenas uma subdivisão do trecho 2 "para melhor tratar as questões e problemas que envolviam cada um deles".

Os trechos e seu andamento são os seguintes:

Trecho	Situação
--------	----------



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

<p>1 - Estação Vila Paulista (exclusive) - estação Morumbi/CPTM, incluindo Pátio, enlace e trecho até a estação Congonhas (inclusive)</p>	<p>Estações em andamento Pátio - "está sendo" retomada das obras pela 4ª colocada, após rescisão contratual Via principal - aguarda decisão judicial</p>
<p>2A - estação Morumbi/CPTM até estação Américo Maurano</p>	<p>Parada sem previsão Depende de obras a serem realizadas pela PMSP que não tinha previsão orçamentária na atual gestão (prolongamento da Av. Hebe Camargo e obras complementares)</p>
<p>2B - estação Américo Maurano até estação São Paulo/Morumbi</p>	
<p>3 - estação Jabaquara (inclusive) - estação Vila Paulista (inclusive)</p>	<p>Depende de obras a serem realizadas pela PMSP no empreendimento Via Parque que incluem desapropriação e assentamento de vulneráveis. Já existe plano de trabalho da PMSP, entretanto sem prazo para conclusão.</p>

Verifica a área técnica que não há prazo previsto para conclusão de obras preliminares às aqui contratadas. As únicas obras em andamento são as das estações do trecho 1 e que não serão utilizadas se não houver o pátio e a via principal finalizados.

Assevera tratar-se de contratação sem prazo para término, com obras para as quais nem há previsão de início. E questiona: como ficam os preços praticados? Não há nenhuma garantia de que os simples mecanismos de reajuste contratuais sejam suficientes para garantir que, anos depois do prazo previsto em contrato, os preços ainda sejam os de mercado.

Tem que a situação é ainda mais grave se for considerado que já houve alteração na configuração da frota, para atendimento de uma demanda que já é 60% superior à prevista sendo que a operação comercial do trecho 1 está prevista para início em julho/2019 (sendo que a pesquisa de O/D é a de 2007).

53 - Qual o montante financeiro, decorrente do acidente, apurado até o momento? Quem suportará o prejuízo, o Governo do Estado de São Paulo ou o Consórcio Contratado? O seguro das obras civis suportará a ocorrência até qual limite?



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Engenharia: O METRO afirma que o montante não foi apurado ainda e que o prejuízo será suportado pelo consorcio conforme clausula 15.13.1.1 do contrato.

54 – Quais medidas administrativas e/ou judiciais o METRÔ, em parceria com o Governo do Estado, vem adotando junto à Prefeitura do Município de São Paulo, visando o cumprimento de suas obrigações decorrentes do Convênio?

Engenharia: O METRO afirma que a PMSP não tem previsão para execução de suas obrigações por falta de recursos financeiros e que se a futura administração mantiver tal situação, o convenio será rompido.

Conclui restar dúvidas sobre o andamento do projeto, já que muitas obras dos trechos 2 e 3 dependem de obras realizadas pela PMSP.

57 - Por ocasião dos questionamentos em questão (junho/2015), o METRÔ havia respondido, de forma lacônica, que, “superados os entraves descritos” , o trecho I, entraria em operação no 2º semestre de 2017, sendo que os demais acompanhariam as” questões citadas”.

Considerando que um empreendimento de tal envergadura e importância deve ser tratado com respeito ao erário e à população contribuinte, DETERMINO AO METRÔ que informe qual a real projeção para que a Linha 17 entre em pleno funcionamento, considerando todos os entraves existentes (o que, obviamente, implicará em medidas efetivas da parte do Governo do Estado e do próprio METRÔ), não sendo aceitáveis respostas que transfiram a terceiros as responsabilidades da Companhia.

Engenharia: O METRO apresenta as datas previstas para algumas obras civis do trecho 01, variando entre dez/17 e jul/19.

Verifica a área técnica que para este trecho ainda existe prazos sem previsão de conclusão para obras da via principal/material rodante/sistema de sinalização/portas de plataforma, que dependem de acordo na justiça (fl.8489). Os



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

trechos 2 e 3 seguem sem estimativa de prazo, devido a obras não realizadas pela PMSP.

Lembra que, conforme concluiu no quesito 51, atualmente não há prazo concreto para a finalização completa de nenhum dos trechos, correndo-se o risco do recebimento dos trens, sem que haja via disponível, o que causará dispêndios com o armazenamento e manutenção, além de possível perda de garantia ou prejuízo de seu prazo.

Também lhe resta importante dúvida acerca dos pagamentos de canteiro de obras, tendo em vista o atraso nos prazos e as prorrogações já ocorridas.

Daí questionar: quanto foi previsto em contrato? quanto foi aditado? Como está sendo pago e quanto já foi desembolsado (considerando sem e com reajuste)?

Observa que dentre as justificativas para o 6º TA foi informado acréscimo no valor do canteiro, que recebe pagamentos fixos mensais (fl. 7879). Tal critério de pagamento premia o atraso na execução das obras. O ideal seria o pagamento proporcional à execução financeira das obras.

58 – O METRÔ possui informação a propósito do processo administrativo nº 08012.004617/2013-41, proveniente do CADE, em relação às obras e serviços relacionados ao presente ajuste?

Engenharia: O METRO afirma apenas que não foi questionado diretamente sobre o contrato em análise nestes autos.

60 – A Nota Técnica nº 2043, de 08/08/2011, expedida pela CGU, já adiantava os problemas hoje vivenciados pela Companhia do METRÔ, a respeito da viabilidade do projeto, consistentes em seu aspecto econômico, nas questões ambientais e de vizinhança.

Houve importante crítica à contratação *Turn Key*, tendo em conta a ausência de projeto básico previamente elaborado, com consequências à planilha orçamentária, que não contemplava a totalidade dos itens necessários à realização do empreendimento.

Esses questionamentos foram feitos em tempo e hora para alteração do processo licitatório, inclusive sobre a dificuldade de aproveitamento para a Copa do Mundo.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

O METRÔ não os levou em consideração? Houve a realização de algum estudo técnico que confrontasse tais questionamentos? Na hipótese positiva eles deverão ser apresentados.

Engenharia: O METRO afirma que tomou conhecimento de tal nota técnica somente em 12/06/12, após a assinatura do contrato. Reporta-se à resposta dada no quesito 18, onde também nos manifestamos sobre a matéria, além de nossa crítica sobre a utilização do *turn key*, nos moldes dessa contratação.

61 – A Nota Técnica nº 674, datada de 28/03/2012, emitida pela mesma CGU, já adiantava a supressão do trecho da obra, relativo à interligação com o Aeroporto de Congonhas, em virtude de decisão do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico.

Qual a atual situação do contrato em relação a este trecho? O METRÔ deverá apresentar as planilhas de serviços e pagamentos a ele relativos. Deverá informar também se o trecho em questão está definitivamente suprimindo ou se ainda poderá ser objeto de reavaliação.

Engenharia: O METRO esclarece que a Nota Técnica se refere a trecho que interliga a estação Congonhas à São Judas, que não faz parte do escopo do contrato, por ter sido suprimido antes da licitação (figura fl. 893).

62 – Deverá esclarecer também os detalhes do projeto inicial que desenvolveu e que embasou a contratação.

Engenharia: A Origem apresenta o doc. 10 juntado em anexo - RT-17.00.00.00/OV5-103-0 - DIRETRIZES BÁSICAS DE PROJETO.

Da análise dos documentos, reafirma o constante ao longo de seu parecer: a demanda projetada estava defasada, o porte da obra e interferência com a cidade demandavam que tivesse ocorrido um maior detalhamento do projeto sem a utilização do *turn key*



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

como se fosse uma contratação integrada. As vantagens na escolha do modal, como agilidade de implantação e menor interferência no espaço de implantação, não se verificaram na prática.

63 – A origem tratou os Termos Aditivos de nº 02 a 06 como serviços extracontratuais, não os levando em consideração para fins do limite de acréscimo de 25% , previstos na lei.

De outro lado, muito embora extracontratuais, utilizou a data base do contrato (dezembro/2010) para remunerá-los.

O METRÔ deverá explicitar o motivo pela qual “serviços extracontratuais”, não previstos ou precificados pela proposta, foram corrigidos pela data base original.

Engenharia: O METRO informa que considerou os valores acrescidos em consideração para efeito dos limites contidos no art. 65 da lei 8.666, apurando o valor acumulado de 6,428% de aumento (a Engenharia lembra que somente parte das obras foi executada) .

Afirma que a data-base dos preços dos serviços a serem executados é de 01/10/12, conforme clausula 5ª do contrato e que, por questões contábeis, os preços serão sempre calculados com a mesma data-base.

Entende o órgão técnico que a questão não foi plenamente justificada. A cláusula 5ª do contrato (fl. 5106) apenas afirma qual era o valor do contrato na data-base 01/12/10, não vinculando novos preços a esta data.

Ressalta que uma das propriedades de um orçamento é a temporalidade, ou seja, ele reflete os preços para aquela época e período. A utilização de preços de outras data-base, corrigidas apenas por índices financeiros, pode não levar em conta fatores de influencia como flutuação no preço dos insumos, alterações em impostos, novos cenários econômico-financeiros, etc.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo deverá, por fim, informar sobre os planos alternativos que poderão viabilizar a efetiva instalação da Linha-17 – Ouro, abrangendo o



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

futuro do Convênio firmado com a Prefeitura de São Paulo, fontes de financiamento e outras medidas necessárias a tal mister.

Engenharia: O METRO afirma que vai aguardar o pronunciamento da PMSP acerca da execução das obras sob sua responsabilidade até 2017. Caso não haja recursos orçamentários, o Convênio será encerrado unilateralmente, quando, então, serão avaliadas novas ações.

Informa que aguarda decisão judicial para homologação de acordo para continuidade do trecho 1, que deverá ser executado em 15 meses. Caso não haja homologação, o contrato será repactuado com a exclusão das empresas de obras civis (Andrade Gutierrez e CR Almeida), havendo nova licitação para conclusão das obras do trecho 1.

Quanto aos trechos 2 e 3, o METRO informa que caso haja sua execução, o Governo do Estado deverá buscar novas fontes de financiamento.

Após sua longa análise de todo o processado a Unidade de Engenharia de ATJ apresenta suas conclusões:

"Analisamos todas as questões pertinentes a nossa área de atuação.

Do exposto, concluímos que a contratação não foi devidamente planejada, principalmente no que se refere aos projetos licitados e ao estudo de demanda utilizado que estava defasado. Tal falta de planejamento também ficou evidente durante a execução contratual, em que diversas obras e serviços foram executados sem cobertura contratual (antes da formalização dos aditivos) e outras obras e serviços estão paralisados ou sequer foram iniciados.

Apenas uma parte de um dos trechos está em construção (trecho 1) e não existe prazo nem sequer para o início de muitas das obras previstas na contratação, prejudicando sua eficiência, eficácia e efetividade.

Agora, no final de 2016, não há nem previsão do início de obras que já deveriam estar concluídas e à disposição da população em janeiro/2015.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

A demora na execução nos leva a questionar se o modal será adequado para o atendimento da demanda futura, quando as obras forem concluídas.

Por fim, ainda resta a preocupação sobre a destinação a ser dada para os trens que serão entregues, mas não serão colocados em operação, tendo em vista a não finalização das vias e estações previstas”.

Sua opinião é no sentido da **irregularidade do contrato**.

Na sequência o processo foi analisado pela Dependência de **Economia de ATJ**.

A área técnica em questão, reiterou posicionamento de inadequação da execução dos Termos de Aditamento n° 2, n° 3 e n° 4, haja vista a assunção, pela Contratada, de todas as etapas de execuções de ações, incluindo a orçamentação e elaboração dos respectivos projetos, tudo de responsabilidade da Contratante.

Em relação ao orçamento apresentado pelo Consórcio, em que pese o METRO alegar haver efetuado sua avaliação, com negociação dos preços para baixo, destaca a inexistência de qualquer subsídio que permita aferir sua correção.

Ademais, ao avaliar a resposta ao quesito 23, destaca que o METRO, usualmente, explica apenas o processo de elaboração de cada orçamento, sem indicação efetiva das fontes que originaram cada um dos números utilizados em sua composição, o que impede o controle externo de cumprir sua função.

Posto isto tem por irregulares os atos praticados.

A matéria recebeu também análise da **Unidade Jurídica da Assessoria Técnica**.

Mencionada Unidade Técnica destaca que o edital apresentou inconsistências, omissões e impropriedades desde o início, a começar pela inabilitação de 03 consórcios competidores pelo não atendimento do item 5.2.1 do edital, relativo à apresentação de Metodologia de Execução, a qual não se sustenta.

Tem que, se como informado, parte do projeto da obra foi transferido à contratada, a metodologia construtiva resulta complexa e passível de comprometer, como de fato ocorreu, o universo competitivo.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

A propósito, salienta que o METRO, em resposta aos questionamentos formulados (notadamente no tocante à ausência de clareza do projeto básico), alega não poder desenvolver um projeto de Trem/Carro de Monotrilho, sua respectiva Viga-Guia, detalhando todo o projeto construtivo para possibilitar a elaboração de 'planilhas unitárias de serviços', quando cada potencial concorrente tem seu próprio e exclusivo projeto para atender às especificações dos contratantes, razão pela qual optou pela alternativa de contratar o fornecimento do sistema monotrilho por execução indireta, na modalidade de empreitada integral.

Daí questionar: "Ora, a ser assim, como proceder a uma licitação pelo critério de "menor preço" com fundamento em projetos absolutamente desiguais e de natureza eminentemente técnica?"

Argumenta que, se é verdade que esta Corte já admitiu execução integral - conhecido como *turn key* - para serviços da espécie (TC 044651-026-09, jul. em 03.02.2010), também o é que naquela oportunidade considerou-se presentes "suficientes informações para a formulação de propostas, uma vez que as especificações técnicas e o projeto de concepção do empreendimento estariam satisfatoriamente delineados, havendo sido feito o levantamento de todos os custos envolvidos das obras acessórias, com o respectivo valor orçado."

Destaca não ser a hipótese dos autos e, fiando-se nas ponderações da Engenharia conclui que o Metrô contratou pelo regime de empreitada integral ("turn key") somente os elementos indissociáveis do Sistema Monotrilho, uma vez que estes estavam diretamente dependentes do Trem/Carro proposto pelo licitante. Todos os demais elementos construtivos, e pondera, parte significativa do ajuste após acréscimos pontuais, foram contratados pelo regime de "Empreitada por Preço Global".



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

Sustenta que a Administração lançou edital e respectivo contrato com regramentos gerais e imprecisos, passíveis de serem objetivados ao longo da execução e segundo as peculiaridades encontradas pelo caminho, de sorte que pontuou o contrato segundo balizas absolutamente pragmáticas e distanciadas da boa gestão administrativa.

Cita como exemplo a obtenção da Licença Ambiental de Instalação cuja obtenção foi transferida ao Consórcio contratado.

Tem que, no caso concreto, o delineamento do que contratar e quando contratar somente ficou claro, tanto às partes contratantes como à comunidade, ao longo da execução, o que, por óbvio, enseja submissão do interesse público às contingências políticas, econômicas e estruturais inevitavelmente diagnosticadas em determinado momento, tudo a ensejar imprecisão no tocante à efetiva conclusão das obras. Exame das justificativas e procedimentos parecem evidenciar, a seu sentir, um perpétuo acerto de rotas, planilhas, orçamentos com total descaracterização das premissas iniciais.

Essa a razão aparentemente para a celebração do 3º termo Aditivo que acresceu ao contrato R\$ 84.625.440,52, dos quais R\$ 66.122.746,80 por conta da modificação da metodologia construtiva.

De qualquer sorte, aduz, vício capital consistente na falta de planejamento e de edital hígidos refletiu, como não poderia deixar de ser, na execução do ajuste.

Ao panorama desfavorável acresceu repactuações de valores passíveis de acarretar, não raro, pendências judiciais ou, ainda, celebração de acordos paralelos distanciados do procedimento administrativo concorrencial e nem sempre vantajosos aos cofres públicos.

É por tais razões que sob a ótica estritamente JURÍDICA, opina pela IRREGULARIDADE da Concorrência Internacional nº 41267212, Contrato n.º 4126721201, acessórios e execução contratual.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

É o que dos autos consta.

No despacho proferido em agosto último frisei ao METRO a necessidade de trazer aos autos todos os esclarecimentos necessários à elucidação da matéria de sorte a permitir perfeito juízo de valor.

As reclamações externadas pelos órgãos técnicos deste Tribunal deixam claro que não foi o que ocorreu, trazendo respostas lacônicas ou incompletas para boa parte dos questionamentos efetuados.

Parece que o METRO **não quer**, ou **não se encontra em condições de responder** ao quanto questionado pelo Controle Externo, e as observações efetuadas na instrução acentuam a preocupação de que uma obra, de porte gigantesco, com altíssimo grau de interferência urbana e com reflexos sociais inimagináveis, tenha nascedouro exclusivo em uma irresponsabilidade administrativa onde o Estado de São Paulo assumiu compromissos além de suas possibilidades, sem se acautelar com o compromisso, paralelo e necessário das outras duas esferas de Governo.

Os cofres do Governo sangram com **canteiros de obras ativos e improdutivos** em um empreendimento sem perspectiva de finalização.

Daí a novidade, que trago aos autos nesta oportunidade.

A **Secretaria de Transportes Metropolitanos deflagrou a Concorrência Internacional nº 02/16**, Processo STM nº 770/2015 cujo objeto é a **Concessão da Linha 17-Ouro e da Linha 5-Lilás**.

A pretensão de transferência de um empreendimento fadado ao insucesso até é compreensível, haja vista a impossibilidade orçamentária de se lhe fazer frente.

Entretanto preocupa, também, a adição da Linha 5- Lilás, no objeto pretendido.

É que, a julgar pelos impactos de gravíssima monta aqui narrados não é desarrazoado imaginar que a equação financeira de



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

equilíbrio de Concessão pretendida deve trazer desvalorização de preço desse outro empreendimento, circunstância óbvia sob o prisma de valoração de ativos.

De fato, a aventura política não conseguiu se manter como projeto técnico viável e as consequências negativas parecem não se findar, com reflexos, agora, na possível desvalorização de ativo público saudável.

Em decorrência de todo o exposto **DETERMINO:**

1 - que no prazo de 30 dias o METRO **traga aos autos todas as informações reclamadas pelas 3 áreas técnicas deste Tribunal**, as quais constam do corpo deste despacho, nos termos e para os fins do artigo 2º, XIII, da Lei Complementar nº 709/93, desta vez **sob pena de multa**, a ser aplicada incidentalmente à instrução.

2 - no mesmo prazo, que o METRO informe, de forma detalhada, os **valores já despendidos com canteiros de obras e qual o custo do valor mensal atual a esse título**.

3 - também no mesmo prazo, que o METRO traga aos autos informação a respeito da **estruturação da Concorrência Internacional nº 02/16 detalhando a precificação de cada uma das linhas envolvidas**.

4 - que **no prazo de 5 dias**, antecipe informação dos locais nos quais estão armazenadas todas as composições/equipamentos já recebidas, a fim de possibilitar inspeção "in loco", a ser promovida pela fiscalização desta Corte, que constatará o efetivo físico existente.

Após informado sobre os locais/endereços de armazenamento das composições os seguirão ao meu Cartório para extração de peças do presente despacho, de fls. 8417/8425, fls. 8500/8504 e fls. 8508/8512 para **formação de apartado**, o qual será remetido à Diretoria de Fiscalização competente, para inspeção "in loco", a fim de verificação dos ativos existentes.

Por fim, após as justificativas de origem, devem os autos seguir para ATJ, para que suas áreas técnicas possam verificar o atendimento das informações faltantes, tramitando o processo pela PFE.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

A relevância da matéria reclama intervenção do MPC, que ainda não se manifestou nos autos.

Por fim tramitem os autos por SDG, **VOLTANDO-ME CONCLUSOS PARA DECISÃO.**

GC-ARC, em 17 de maio de 2017.

ANTONIO ROQUE CITADINI
Conselheiro

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, EM 20-05-17.