



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

**DESPACHO DO CONSELHEIRO ANTONIO ROQUE CITADINI**

**Processo:** TC-40094/026/10.

**Contratante:** Governo do Estado de São Paulo - através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM com interveniência da CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

**Contratada:** Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.

**Objeto:** Fornecimento de 9 (nove) trens com 8 (oito) carros cada, tipo "Gangway", referente ao projeto de modernização da linha 11 - Coral da CPTM.

**MATÉRIA EM EXAME:** Concorrência nº 8216092011, Contrato STM nº 003/2010 de 18/10/10 (Processo STM 5392/2009), Termos de Aditamentos nº 01 de 10/09/2012, nº 02 de 23/05/2013, nº 3 de 17/10/13, nº 4 de 26/10/15 e nº 5 de 17/04/17.

**FIRMARAM OS INSTRUMENTOS:** *pela Secretaria:* José Luiz Portella Pereira, Jurandir F.R. Fernandes e Clodoaldo Pelissioni - *Secretários*, Peter B.B. Walker - *secretário adjunto*.

*Pela CPTM:* Sergio Henrique Passos Avelleda, Mario M.S. R. Bandeira, Paulo de Magalhães Bento Gonçalves - *diretores presidente*. Sergio Luiz Gonçalves Pereira, Milton Frasson - *diretores administrativo e financeiro*, Mario Fioratti Filho, José Luiz Lavorente, Vitor Wilson Garcia - *diretor de operação e manutenção* e Evaldo José dos Reis Ferreira - *gerente geral de manutenção* e Márcio Machado - *gerente de manutenção de material rodante*.

Comissão de licitação: Luis Alberto Ferreira Diaz - Presidente, Rogerio Felipe da Silva, Luiz Eduardo Ferrucci, Francisco Yutaka Kurimori e Claudio Katsuhiko Sumida - membros.

Visto.

Este contrato foi deferido, por Despacho proferido pelo DD Auditor deste Tribunal, porém como já informado à CPTM, e agora à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, o deferimento não reconhece o mérito da matéria, mas sim toma conhecimento da instrução procedida pela Fiscalização nele decorrida, que no presente caso não encontrou nenhum apontamento grave, a princípio.

Diante das inúmeras prorrogações ocorridas, nos presentes autos, e por se tratar de contrato de Compra e Instalação de Trens, cuja última dilação de prazo ocorreu em 17 de abril passado, viu-se este Conselheiro, Relator designado, à assumir a instrução do processo para verificar a execução do objeto, questionando a Origem na busca de esclarecimentos para formar as suas convicções.

Estão, em exame, a licitação, o contrato e os Termos Aditivos celebrados entre a Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM e a empresa **Alstom Brasil** Energia e Transporte Ltda, com interveniência da **CPTM** - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos com o objetivo de fornecimento de 9 (nove) trens com 8 (oito) carros cada, tipo "Gangway", para modernização da **Linha 11 Coral da CPTM**,



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

(sistema operacional denominado EXPRESSO LESTE – Luz a Guaianazes), referente ao projeto São Paulo, Trens e Sinalização – parcialmente financiado pelo Banco Mundial – BIRD, bem como a execução da entrega dos trens e da instalação dos mesmos.

Nesse sentido, após fazer com acuidade o exame dos autos, passo aos considerandos e os questionamentos, por tópicos:

**1) Financiamento do Banco Mundial**

A presente contratação faz parte do Programa 3703 – Gestão Estratégica de Transporte Metropolitano – **PITU VIVO** – tendo previsão de gastos para 2010 = R\$ 2.453.253.683,00; 2011 = R\$ 1.235.785.157,00, e 2012 = R\$ 617.892.579,00.

**1.1-** Esses valores, previstos no programa citado, se referem a todas as aquisições de trens ou se incluem as reformas de trens e estações do Metro e da CPTM?

Como consta dos autos, grande parte dos recursos são derivados do Convênio de 18/11/10 celebrado entre o Governo do Estado de São Paulo – através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM e a CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos com o objetivo de implementar o Projeto de Modernização da Linha 11-Coral da CPTM, para a aquisição de pelo menos 09 (nove) trens, com financiamento externo do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD no montante de **US\$ 161.460.000,00**, com contrapartida do Governo do Estado de São Paulo – GESP de US\$ 48.550.000,00, e do BIRD de US\$ 112.910.000,00, decorrente do contrato de Empréstimo com o Banco Mundial – Contrato de Empréstimo nº 7820-BR de 18/10/10 – e do Contrato de Projeto de mesma data celebrado entre o Banco e a CPTM. A vigência do Convênio foi de 5 (cinco) anos a partir da data da assinatura, podendo ser prorrogado.

**1.2-** Tal convênio previu como período de desembolso, de 16/11/2009 a 31/12/2012, conforme estipulado no anexo de fls. 1.494, logo o contrato se encerrou em 2012. Ocorreu prorrogação desse Convênio?

**1.2.1** – as prestações de contas do Convênio citado ficaram a cargo da CPTM. Existem relatórios dessas prestações?

**1.2.2** – foi especificado para a realização do convênio, a aquisição de 9 (nove) trens e a implantação da sinalização? Os serviços de consultores, também foram previstos?

**1.3-** Em 30/12/2009, foi encaminhada a documentação e o pedido ao BIRD, fls. 15 e seguintes dos autos. O Contrato de Empréstimo entre o GESP e o BIRD coincidentemente foi na mesma data do presente Contrato entre a CPTM e a Alstom. A Secretaria



## TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

### Gabinete do Conselheiro Antonio Roque Citadini

e a Companhia precisam explicar melhor essa coincidência, pois indica falta de reserva de recurso para a contratação.

Após, o credenciamento das empresas interessadas junto ao BIRD, a CPTM realizou licitação.

## 2) Licitação

O ajuste é consequência da licitação na modalidade Concorrência Pública Internacional nº 8216092011, Edital publicado no DOE em 19/09/2009, e no Development Business emissão nº755 de 31/07/09, após devidamente aprovado pelo BIRD. O orçamento estimado para a contratação foi de R\$ 348.510.000,00, considerada a taxa de US\$ 1,00 = R\$ 2,1585 em 06/11/08. Ganhou a contratada que apresentou proposta de R\$ 207.144.005,99 que acrescido dos impostos finalizou em R\$ 284.734.028,64. Esse resultado foi submetido ao BIRD em 29/06/2010, sendo publicado no DOE o resultado, após aprovação, em 27/07/2010 (**nota 1**).

- **Nota 1** - nas justificativas, de 07/04/2009, apresentadas para a atual contratação, fls.02 e seguintes dos autos, foram: havia uma previsão de investimentos na infra estrutura, nas estações e no *aumento correspondente da frota* de material rodante num total de US\$ 801,4 milhões. E, com o acréscimo de nove trens, o intervalo entre eles diminuiria de 7 para 5 min.

A proposição de Resolução de Diretoria, de 05/08/2009, apresentou o seguinte orçamento R\$ 348,51 milhões, assim distribuídos:

- aquisição de trem= R\$ 341,60
- supervisão = R\$ 4,32
- gerenciamento= R\$ 2,37
- auditoria= R\$ 0,22 = **R\$ 348,51\* - US\$ 158,26**

\*A taxa de US\$ 1,00 = R\$ 2,1585 em 06/11/2008

**2.1-** Na forma proposta os serviços de supervisão, gerenciamento e auditoria foram inicialmente previstos. Foram contratados? Pois existem empresas contratadas para esses serviços. A ALSTOM também receberá por eles?

**2.2-** Nessa Proposição o principal valor é para a aquisição de trens. Por que não constou os valores com simulador e peças sobressalentes?

Às fls. 386/554 dos autos, a ALSTOM apresentou a Proposta Técnica, onde traz toda a descrição do objeto com desenhos desenvolvidos pela COFESBRA, em 2009.

**2.3-** Essa Proposta deve ser considerada como o "Projeto Básico" a ser considerado? E as planilhas de preços e quantidades, foram elaboradas?



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

Após a classificação da ALSTOM, como vencedora, ocorreu a interposição de recurso administrativo, por parte do Consórcio CoralTrem, composto pelas empresas CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. e CAF Brasil Industria e Comercio S.A do qual destaque:

- a) Capacidade técnica – item 4.b da seção III dos critérios de avaliação e qualificação, a ALSTOM não comprovou o projeto, a fabricação e entrega de equipamentos de aparelhos de ar condicionado, tampouco de sistema de frenagem;
- b) A ALSTOM é fabricante de material rodante;
- c) Não ocorreu indicação de subcontratadas, podendo ser contratadas empresas sem condições técnicas;
- d) Que a ALSTOM Brasil Ltda é integrante do Consórcio Ferroviário Espanhol-Brasileiro – COFESBRA, fabricante do material rodante do contrato nº 006/95, cujo objeto contempla o fornecimento de 12 trens, incluindo projeto básico e o detalhamento, a fabricação, a supervisão, a montagem, os testes a assistência técnica, o comissionamento tanto da modalidade elétrica quanto mecânica e o fornecimento de sobressalentes e ferramentas especiais (**nota 2**);
- **Nota 2** – o contrato com a COFESBRA teve como objeto, inicial, o fornecimento de 30 trens para o projeto Leste e era composto pelas empresas: ALSTOM, Bombardier e CAF. O contrato celebrado em 02.01.1995 contou com *Cinco Termos de Aditamentos* que foram julgados regulares, sendo que o *Sexto Termo* celebrado em 28/12/2005 que teve como finalidade aumentar em 12 trens o objeto inicial contratado, foi julgado irregular, sendo aplicada multa aos responsáveis. O recurso ordinário, interposto contra aquela Decisão, foi improvido (TC-005408/026/95). A Alstom nessa época não era fabricante de trem. Mas as outras eram. Era líder em materiais elétricos principalmente para usina elétrica. A partir de 2007 começou a fabricar trens no Brasil.
- e) Que a ALSTOM não atendeu ao quesito “índices de Confiabilidade” definidos pela subcláusula 13.1.7 das especificações técnicas do edital, permitindo inferir o uso de equipamentos de qualidade e procedência inferiores;
- f) A exigência contida no item 6.5 das especificações técnicas não foi observada pela vencedora, pois o tempo mínimo para a revisão da caixa redutora em 1.200.000 km, está apontado na proposta da ALSTOM como sendo de 800.000km

O parecer GRJ nº 1091/2010 da CPTM, de 17/08/2010, fls. 2081, considerou que as alegações não lograram êxito em demonstrar que a vencedora descumpriu as exigências editalícias. A comissão de licitação julgou o recurso improcedente.

Em 03/09/10 foi homologado o objeto da licitação à ALSTOM.

Na *Proposta Técnica da vencedora*, fls. 385 em diante, foi previsto o Equipamento de Sinalização e Controle a Bordo - sistema



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

**CBTC** (Communication Based Train Control). Esse sistema implicou na previsão de testar o funcionamento do sistema CBTC, como se observa:

- **subitem 3.3.3** - Desempenho em Frenagem
- b-** Frenagem de emergência

- Pela atuação do CBTC

Quando a frenagem for aplicada pelo *sistema CBTC*, a retomada de tração pelo sistema de sinalização será feita imediatamente após a parada total do trem, normalizada as condições de circulação.

- **item 3.4.2** - modos operacionais

**a-** condução por velocidade imposta - VI

• Neste modo de condução, o trem automaticamente estabelecerá a menor das velocidades entre a estabelecida pelo maquinista (*posição das alavanca de controle*) e a informada pelo sistema CBTC

- **item 5.4** Cabina de Condução

- Serão instalados ainda equipamentos de radiocomunicação e CBTC

- **subitem 5.4.1** - Console

- Módulos do CTBC

- **item 8** - sistema de frenagem por atrito

- Sistema de frenagem

A frenagem de emergência será totalmente pneumática, acionada através dos seguintes dispositivos: .... pelo CBTC

- **subitem 8.1.2** - Equipamento eletrônico de comando de freio de atrito

• Esse equipamento instalado em cada carro lerá os sinais de comando do trem via sistema "data bus" ou via "train line". Sinais que serão gerados pelo console da cabina líder a partir de comandos do maquinista ou, automaticamente, quando emitidos pelo CBTC.

- **Item 11** - *Equipamentos de sinalização e controle a bordo - CBTC*

• *O sistema de controle CBTC não faz parte integrante do fornecimento do trem*, a infraestrutura para a montagem e instalação de seus equipamentos, bem como as interfaces de ligação com os demais sistemas fornecidos com o trem serão preparados pelo fornecedor do trem.

**2.4-** Como essa Proposta é só Técnica fica prejudicada a avaliação das quantidades e valores. Qual foi o valor para a instalação do sistema e a verificação do seu desempenho, e outros?

**2.5-** O Sistema CBTC foi adquirido pelo contrato de 22/10/09, celebrado com o Consórcio Turquesa? Consorcio (formado pelas empresas: Adagir de Salles Abreu Filho, MPE Montagens E Projetos Especiais S/A, Siemens Rail Automation Sa e Infoglobal Sa), o ajuste teve o valor de R\$ 443.168.518,71, com prazo de vigência de 48 (quarenta e oito) meses (TC-040324/026/09), sendo o último termo o de nº 4/2012.

**2.6-** O prazo desse contrato já se encerrou? Ou será prorrogado? Recebeu aditivo? Por que os serviços ficaram atrasados?



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

**2.7-** Por que a supervisão do fornecimento e instalação do sistema de sinalização CBTC só foi contratada em 24/09/2014 pelo ajuste celebrado com o Consórcio Operação CBTC (composto pelas empresas PÓLUX Engenharia Ltda. e SMZ Consultoria em Automação e Controle Ltda)? O valor desse contrato foi de R\$ 24.914.532,00 com prazo de 30 meses (TC-036594/026/14).

**2.8-** qual a verdadeira necessidade dessa contratação de supervisoras? O outro contratado teve como finalidade também a montagem do sistema e esse a instalação? Qual a diferença?

A Seção III - critérios de avaliação e qualificação - Item 1 - preferência doméstica ITB (instruções aos proponentes) 35.1, do Edital estabeleceu os grupos de classificação das propostas. O grupo A classificaram-se as propostas de bens fabricados no país do comprador.

**2.9-** Se foi apresentado projeto, não se encontra nos autos. A Alstom elaborou um novo ou aproveitou o já existente com a COFESBRA?

**2.10-** Foram feitas subcontratações? Com quais empresas? Para fazerem ou fornecerem o que? Quais os valores?

**2.11-** Tendo em vista, a falta de projeto básico fica difícil verificar se os apontamentos feitos nas alíneas "e" e "f" procedem. Como foi feita a verificação?

**2.12-** A licitação trata de uma compra de trens e fornecimento de peças, cujos componentes são importados, na sua grande maioria. A ALSTOM entre as empresas participantes é a que mais poderia fornecer e compor o tal grupo A, da citada ITB. Por esse motivo ganhou a licitação?

Por solicitação da Fiscalização, a CPTM enviou o Relatório de Análise e Valoração - RAV de 14/04/09, fls. 2169/2171, onde faz comparação de trens anteriormente adquiridos pela Companhia com a nova aquisição:

**TC-030781/026/08** - contrato de 03/07/08 com a CAF - valor R\$ 1.177.188.281,67 - foram adquiridos 40 trens com 8 (oito) carros sendo que cada carro custou R\$ 3.678.713,38. Logo cada trem custou R\$ 29.429.707,04 - fornecimento importado (**nota 3**);

- **Nota 3** – esse contrato foi seguido de outro ajuste, de *mesma data* (03.07.08) com a *mesma empresa* (CAF) cujo objeto foi o fornecimento de 17 trens de 6 (seis) carros no valor de R\$ 489.180.979,07, (TC-030612/026/08), até o momento não foi juntado aditivo. Foi contratado o Consórcio Ductor-BBL-Pólux para prestação de consultoria, supervisão de fabricação e montagem, em dois contratos: nº 006/09 de 05/10/09, valor R\$ 4.884.581,73 para os 40 trens



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

(TC-040274/026/09) e nº 17/09 de 11.11.09, valor R\$ 3.381.501,64 para os 17 trens (TC-043.774/026/09).

**TC-036812/026/09** - licitação de maio/08 que culminou com a contratação da CAF - valor R\$ 272.265.004,27 - pelo qual foram adquiridos 8 (oito) trens e 8 (oito) carros. O valor de cada trem custou R\$ 34.033.125,53 e o de cada carro R\$ 4.254.140,69. - fornecimento nacional.

Relaciona os valores totais com a ALSTOM, de fornecimento nacional, com impostos:

- 8 trens e 8 carros = R\$ 450.532.758,56
  - simulador = R\$ 14.144.221,52
  - peças sobressalentes = R\$ 9.450.670,62
- Total = R\$ 474.127.650,70**

- valor unitário do Trem R\$ 56.316.594,82 e o valor unitário por carro R\$ 7.039.574,35

Foi ainda, considerada a *data base de conversão da moeda* 13/04/09: € 1 = R\$ 2,9009 e US\$ 1 = R\$ 2,1691 - cada carro = R\$ 4.202.598,67, logo cada trem com 8(oito)carros = R\$ 33.620.789,32, simulador = R\$ 11.458.555,00 e *peças sobressalentes* R\$ 27.558.550,00, falta a incidência dos impostos. O total apurado pela fiscalização foi de R\$ 334.850.762,38.

A **proposta comercial** da ALSTOM de **22/02/10**, fls. 340/383, re-apresentada pelo Relatório da Comissão Especial de Licitação, fl. 2.037, demonstraram os seguintes valores:

Valor convertido do € Euro **principal R\$+ impostos R\$**

- Trem com 8 (oito) carros 111.967.695,00+ 41.939.789,40
  - Simulador de operação de trem 2.234.640,00+ 837.030,10
  - *Peças sobressalentes obrigatórias* 3.330.005,50 + 1.247.322,60
- 117.532.340,50+ 44.024.142,10
- Total com impostos **R\$ 161.556.482,60**

Relatório de Avaliação da Comissão Especial de Licitação, de 22.02.10, apurou o menor valor de R\$ 284.734.028,64, já incluídos os impostos.

**2.13-** Os valores devem ser trazidos em moeda estrangeira por ser submetido ao aval do BIRD. Por isso constou em três moedas?

**2.14-** Há uma diferença de dois a três anos entre os valores da CAF e da Alstom. O desencontro de valores se deve à cotação em outra moeda?



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

**2.15-** A classificação no grupo A deveria ser de equipamentos e peças fornecidas no país do comprador, só que cotados em moeda estrangeira?

**2.16-** O valor de R\$ 161.556.482,60 é apresentado em Reais com impostos, equivalendo ao Euro € 47.834.268,70 que convertido novamente pro Real, em 25/01/2010, na cotação de mesma data de € 1,00 = R\$2,57509, totalizou R\$ 284.734.028,64. As datas são as mesmas? Como se explica a diferença?

**2.17-** O valor de *peças sobressalentes* **orçado** foi de R\$ 20.805.103,49 em 14/04/2009, o valor **proposto** foi de R\$ 4.577.328,10. Por que a diferença?

No **TC-037865/026/11** foi examinada a contratação de 10.10.2011 entre a CPTM e o Consórcio INECO - LOGOS para serviços técnicos especializados de gerenciamento, apoio e supervisão de fabricação e montagem de 09 (nove)trens e de 08 (oito) carros do Programa para Expansão da Linha 11. O valor foi de R\$ 6.579.158,47.

**2.18-** As empresas desse consórcio, na sua maioria, é estrangeira - espanholas. O gerenciamento e a supervisão precisava de elementos estrangeiros?

**2.18.1** - O contrato citado, também foi prorrogado?

### 3) Contrato

O **Contrato STM n° 003/2010 de 18/10/2010**, teve o valor de bens, inicialmente, cotado em euros: € 34.799.430,50, sem impostos, e serviços em Reais = R\$ 1.497.000,00. O prazo de vigência do contrato foi de 30 meses, a contar da data da assinatura.

**3.1-** Os recursos alocados no item 6 - as partes tem por justo e acordado - fls. 1415, no valor de R\$ 41.703.715,40 para o exercício de 2010, desse valor R\$ 10.517.266,00 são do tesouro estadual, fls. 2142. No que foram gastos?





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

O "Cronograma Detalhado do Projeto", fls. 2.131/2.138, com data de processamento em 19/01/11, estabeleceu os seguintes eventos:

<b>Evento</b>	<b>Entrega</b>	<b>Teste</b>	<b>Truque</b>	<b>Valor R\$</b>
Projeto básico	22/03/11			
Projeto executivo	09/11/11			
Cronograma de fabricação	18/01/11			
1º TREM- <b>Unidade Le Creusot</b>	28/03/12	15/02/13	24/03/12	<b>302.587.103,89</b>
2º TREM	10/04/12	15/03/13	28/02/12	
3º TREM	04/05/12	15/03/13	27/03/12	
4º TREM	28/05/12	15/04/13	20/04/12	
5º TREM - <b>Unidade Lapa</b>	21/06/12	15/04/13	15/05/12	
6º TREM	16/07/12	15/05/13	12/06/12	
7º TREM	07/08/12	15/05/13	04/07/12	
8º TREM	29/08/12	15/06/13	26/07/12	
9º TREM	19/09/12	15/06/13	17/08/12	
Simulador	15/05/12			<b>11.458.555,00</b>
Peças sobressalentes	15/10/12			<b>20.805.103,49</b>
Treinamento	15/08/12			
<b>Total</b>				<b>334.850.762,38</b>

**3.2-** O Valor unitário de cada trem foi de R\$ 33.620.789,32. Conforme a previsão de 2009. Esse valor não trouxe os valores dos impostos?

**3.3-** Não foi estimado o valor do treinamento? Por que?

#### **4) Termo de Aditamento**

- **Termo de Aditamento nº 1 de 10/09/12**, cuja finalidade foi prorrogar o prazo por 6 (seis) meses, passando a vigência a ser de 18/10/10 até 18/10/13. Incorporar no escopo do contrato: *fornecimento, montagem, instalação e teste de comissionamento de 18 equipamentos de Controle Automático do Trem - ATC, infraestrutura complementar de bordo e as interfaces com o sistema de controle para os nove trens*. O valor do Termo foi de R\$ 6.327.253,84. Passando o valor total contratado de R\$ 284.734.028,64 para R\$ 291.061.282,48.

- **Termo de Aditamento nº 2 de 23/05/13**, cuja finalidade foi reduzir o valor total do contrato em razão da isenção do ICMS, decorrentes do Decreto Estadual nº 54.715/09. Readequação da Planilha de quantidades e preços. A Redução implicou no montante de R\$ 57.399.375,16. O valor passou de R\$ 291.061.282,48 para R\$ 233.661.907,32 data base de 25/01/10.

- **Termo de Aditamento nº 3 de 17/10/13**, cuja finalidade foi prorrogar o prazo por 24 meses.



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

- **Termo de Aditamento nº 4 de 26/10/15**, cuja finalidade foi prorrogar a vigência contratual em 18 meses.
- **Termo de Aditamento nº 5 de 17/04/17**, cuja finalidade foi prorrogar o prazo de vigência por mais 18 meses. Alterou o endereço da sede do fornecedor.

**4.1-** Não há referência a período de duração das prorrogações nos citados termos, como também, não houve determinação de início da contagem das mesmas. É estranha a contagem do prazo feita pela Secretaria/CPTM:

<b>Termo</b>	<b>Data</b>	<b>Vigência</b>	<b>Término</b>
<b>Contrato</b>	18/10/10	30 meses	18.04.2013
<b>1º TA</b>	10/09/12	6 meses	10.03.2013
<b>3º TA</b>	17/10/13	24 meses	17.10.2015
<b>4º TA</b>	26/10/15	18 meses	26.04.2017
<b>5º TA</b>	17/04/17	18 meses	17.10.2018
<b>Total - 96 meses</b>			

**4.1.1** - Se contarmos a partir da celebração do termo: do Contrato até o 1º T.A. totalizam 23 meses - faltam 7 (sete) meses; do 1º T.A. até o 3º T.A. totalizam 7 (sete) meses, sem cobertura contratual. Deve-se entender dessa forma?

**4.1.2** - o contrato é de compra, com toda programação estabelecida no *projeto básico*. Por que tanta prorrogação?

**4.1.3** - a Lei de Licitações estabelece o prazo de 60 meses no caso de fornecimento de bens. Não de compra. Em caso de obras a Lei dá mais 12 meses, num total de 72 meses, em caso de obras, se justificada a prorrogação. Por que 96 meses?

**4.1.4** - de acordo com a alínea "q" - cláusula 2ª - não falhar em executar o presente instrumento, conforme contrato de empréstimo, anexo 2, seção 1, B-2, o presente contrato já falhou. Existe punição do Banco mundial, em relação a esse fato?

**4.2-** O 1º Termo Aditivo teve como objetivo a incorporação, fornecimento de 18 equipamentos ATC (*Automatic Train Control*). Incorporação de onde? Ou de quem?

**4.3-** Esses 18 equipamentos são os remanescentes do contrato de 01/09/00 celebrado com a ALSTOM para o mesmo fornecimento (TC-028177/026/11)?



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

O contrato de 20/07/98 com a ALSTOM foi celebrado por inexigibilidade e teve como objetivo a aquisição de equipamentos de sinalização automática de bordo - ATCU, devendo ser instalados 30 nos TUE's COFESBRA e 48 nos TUE's RENFE, ficando 8 (oito) de reserva. O valor foi de R\$ 7.450.886,00 tendo como vigência de 01/03/99 a 01/09/00. Esse contrato celebrou o 1º Termo Aditivo que aditou 21 equipamentos no valor de R\$ 1.533.396,29 depois foi negociado (totalizou 30+48+8=86+21=107 equipamentos ATCU's. Nestes foram incluídos 18 transformados/adequados de ATS para ATCU). Foram entregues 89 equipamentos em 2002 ficou faltando 18 equipamentos.

**4.4-** Trata-se de um contrato novo feito por Termo Aditivo? O sistema já devia estar implantado. Isso atrasou a entrega dos trens?

**4.5-** O valor apresentado para *peças sobressalentes* que aparece no anexo 4 (*Cronograma Econômico Detalhado*) do 1º T.A. é de R\$ 4.577.327,13. Na lista de preços anexo 2 a quantidade se refere a 1 (um) conjunto. Novamente é necessária uma explicação.

**4.6-** Por que sistema redundante ao sistema CBTC? Há existência de dois sistemas (ATC de campo) e sistema de sinalização CBTC, podendo ser usados ao mesmo tempo, não poderão causar mais problemas? A instalação do ATC, neste momento do contrato, também está causando atraso. Por que essa decisão não foi tomada desde o início?

**4.6.1** - O sistema ATC pela proposta, já existia? Se, não, por que não foi previsto?

**4.6.2** - O 2º Termo Aditivo de 23/05/2013 trouxe a incidência do Decreto Nº 54.715, de 27 de agosto de 2009 que "*Institui o Programa de Incentivo à Expansão e Modernização do Transporte Ferroviário no Estado de São Paulo*". Por que não antes à época da licitação? Esse Decreto é auto aplicável e não dependia de regulação.

**4.6.3** na data do citado Termo de deveria aplicar o Decreto nº 58.491 de 26/10/2012 que "*Introduziu alteração no Regulamento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação*". Por que não foi feito?

**4.6.4** A longa duração (8 - oito - anos) desse contrato de compra e instalação de trens se deve a que? À falta de planejamento, à falta de projeto?

O Contrato, a Licitação na modalidade Concorrência Internacional, e os termos aditivos de 1 a 4, não tiveram,



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

inicialmente, nenhum apontamento de irregularidade, ao serem examinados pelos órgãos de instrução e técnicos da Casa, P.F.E. e M.P.C., sendo a matéria deferida nos termos do § 1º, artigo 4º, da Resolução nº 01/2012 (TCA-017645/026/11), desta Corte, publicações, no DOE, em 04/03, 30/07/15 e 23/01/2016.

**5) Execução Contratual**

<b>Processo TC</b>	<b>Data</b>	<b>Valor R\$</b>	<b>Contratada/Objeto</b>
<b>001165/026/06</b>	22.12.05	32.122.100,78	- <b>Alstom Brasil Ltda</b> Serviços de engenharia especializados para complementação e otimização do sistema de sinalização das linhas E ( <b>Coral 11</b> ) e F (12 Safira)
<b>040334/026/09</b>	30.10.09	6.441.693,06	- <b>Consórcio Supervisor Ferroviário</b> Serviços técnicos especializados para supervisão e controle das obras civis de construção e reconstrução de estações, transposições e vedações da faixa ferroviária da <b>linha 11–Coral</b>
<b>040324/026/09</b>	22.10.09	443.168.518,71	- <b>Consórcio Turquesa</b> Serviços de engenharia especializada para fornecimento e instalação de sistemas de sinalização CTBC e telecomunicações para as linhas 10– turquesa e <b>11 Coral</b>
<b>037865/026/11</b>	10.10.11	6.579.158,47	- <b>Consórcio Ineco – Logos</b> Serviços de consultoria para gerenciamento do projeto e supervisão de fabricação e montagem de 09 trens e 08 carros cada para a <b>linha 11 - Coral</b>
<b>010811/026/12</b>	17.02.12	4.509.933,24	- <b>Consórcio L11 – CSPE</b> Serviços de engenharia especializada para supervisão, controle e apoio técnico das obras civis da <b>linha 11 – Coral</b>
<b>010809/026/12</b>	17.02.12	6.652.573,52	- <b>Consórcio Sondotécnica – EBEI</b> Serviços de engenharia especializada para supervisão das obras de revitalização da via permanente e rede área de tração da malha ferroviária da <b>linha 11 - Coral</b>
<b>035160/026/13</b>	25.09.13	98.086.626,36	- <b>Consórcio TS Manutenção das linhas 11 e 12</b> Serviços técnicos de manutenção preventiva e corretiva da superestrutura de via permanente e adequação da infra estrutura das linhas <b>11 coral</b> e 12 safira.
<b>036594/026/14</b>	24.09.14	24.914.532,00	- <b>Consórcio Operação CBTC</b> Serviços técnicos de engenharia supervisão fornecimento instalação de sistemas de sinalização CBTC para as linhas 8 – diamante, 10 – turquesa e <b>11 Coral</b> e comunicação de todas as linhas e remodelação dos sistema de sinalização de vias do trecho Itapevi – Amador Bueno da linha 8



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

**5.1-** Acima foram descritos alguns contratos que diretamente influenciam na execução do ora examinado. Existem mais empresas trabalhando junto à ALSTOM, além das subcontratadas?

**5.1.1** - Muitas contratações foram celebradas com a ALSTOM diretamente por inexigibilidade de licitação. A maioria para instalação de sistemas como o ATC ou ATCU e fornecimento de peças. Esse modelo de sistema já existia na linha 11 - Coral? Nada mais esclarecedor, o aditivo que traz a implantação desse sistema no contrato da ALSTOM.

**5.2-** Foram feitas medições e pagamentos? Para se examinar a execução é necessário o envio desses documentos.

**5.3-** Na forma apresentada pela CPTM fica difícil identificar quais os serviços a serem prestados pela ALSTOM no presente contrato. Deve a Secretaria/CPTM indicar o que foi feito por ela e pelas empresas acima relacionadas.

A disposição de se comprar trem é como comprar carro, evidentemente as exigências de padrão e sistemas são bem diferentes, mas a forma de venda é basicamente a mesma. Hoje as grandes empresas participam até de feiras de novas tecnologias e modelos.

Esta não é a primeira compra de trens da CPTM, ela já adquiriu até trens usados da RENFE. Por isso, é de se supor que a CPTM apresentasse o tipo de trem que desejaria comprar, com as especificações, alterações, deixando para as empresas, fabricantes, oferecerem seus modelos, tipos, alternativas de alterações, aparelhos e sistemas que poderiam ser adicionados. Porém, o que se vê nesta contratação foi apresentado em forma de valores sem os modelos de propriedades das fabricantes ou daquele modelo desejado pela CPTM. A descrição só aparece na proposta técnica da vencedora. A falta de projeto é evidenciada, pelos acréscimos de serviços e prorrogações sofridas pelos aditivos.

Dessa forma, tendo como premissa os elementos contidos nos autos e pela demora na conclusão da entrega dos trens faz-se necessário que a Secretaria dos Transportes Metropolitanos e a CPTM apresentem justificativas e documentos para as dúvidas levantadas, no prazo de 30 dias, nos termos e para os fins do inciso XIII, do artigo 2º da Lei nº 709/93.



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

**Defiro, desde já, vista e extração de cópias.**

**Publique-se.**

Junte-se o expediente aos autos do TC-040094/026/10, após apresentados os esclarecimentos, encaminhem-se os autos à DF-3 para instruir, em seguida, para a manifestação, mais detalhada da ATJ, voltando por PFE.

**G.C., em 15 de maio de 2017.**

**Antonio Roque Citadini**  
**Conselheiro**

Omor

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