



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

Processo: TC-027046/026/11. **CONTRATANTE: METRO - 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 n° 4220921301 de 30/07/11, Concorrência Internacional, Termos de Aditamentos n° 01 de 23/07/12, n° 02 de 28/12/12, n° 03 de 30/08/13, n° 04 de 30/04/14, n° 05 de 30/05/14, n° 06 de 30/07/14, n° 07 de 29/12/14, n° 08, de 08/05/15, caução e reforço caucional, n° 09, de 08/10/15, para alterar denominação de uma das empresas do Consórcio, n° 10, de 06/11/15, para prorrogar unilateralmente o prazo de vigência e n° 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.

Preliminarmente **cumpr** salientar que, tanto a fiscalização deste Tribunal, como sua Assessoria Técnica, especialmente por sua Dependência de Engenharia, realizam o acompanhamento específico das obras e serviços abrigados neste processo.

Assim, 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:



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

- 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).

O procedimento foi instaurado em 26/08/2009, quando foi divulgado o Aviso de Audiência Pública e o certame licitatório autorizado em 09/2010 (RD 298/2010), na Modalidade Concorrência Internacional, tipo menor preço.

O orçamento oficializou-se em R\$ 1.392.402.036,11, na data base de 01/12/2010, após a apresentação da proposta vencedora, sendo que originalmente remontava a R\$ 1.376.261.541,06, na data base de 01/08/2010.

A instrução do processo pelo Tribunal de Contas tem início com a ação da 2ª Diretoria de Fiscalização, cujo relatório inicial se encontra às fls. 5305/5329.

De plano, a ilustre fiscalização traz apontamento a respeito da variação de valores do orçamento, fato que a motivou solicitar informação à Companhia do METRÔ, sobre a elaboração de planilhas, sendo informada que os valores globais constantes do orçamento estimativo foram obtidos através das planilhas de quantidades constantes das fichas técnicas da área de Projeto do METRÔ, e que os preços unitários advieram do Banco de Dados da Companhia, calculados a partir de composição de custos calculados pela FIPE (fls.5295).

Ao analisar a solicitação dos atestados técnicos, questionou a exigência de prova de “fabricação e fornecimento de material rodante, tipo monotrilho, com capacidade mínima de 200 passageiros/trem em operação comercial mínima de 1 ano, sem interrupção de serviço”.



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

Criticou a necessidade de prova de experiência em execução de viaduto ou ponte, concreto protendido, em região urbana, que contenha edificações e que seja dotada de sistema viário e redes de utilidade pública, requerendo-se, em extensão mínima de 1 quilômetro, atestados de acompanhamento, medição de recalques, desvios de tráfego e remanejamento de interferência.

O Edital foi retirado por 42 empresas, registrando-se o interesse de 5 Consórcios, restando habilitados apenas 2, a saber: o **Consórcio Expresso Monotrilho Ouro**”, com proposta comercial equivalente a R\$ 1.451.467.901,33 e o **Consórcio Monotrilho Integração**”, com o valor de R\$1.396.485.704,40.

O **METRÔ** solicitou do **Consórcio** vencedor (Monotrilho Integração) adequação ao orçamento, o que foi atendido, havendo a concessão de 0,30% de desconto.

Cumprir informar a inabilitação dos Consórcios “Linha 17 – Ouro”, “Metropolitano” e “Gold Monorail Consortium”.

Narra a Diretoria de Fiscalização a juntada aos autos do expediente TC-5204/026/11, proveniente do Procurador Geral da Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo e do Expediente TC-21014/026/11, proveniente do Tribunal de Contas da União, subscrito por seu Presidente, Dr. Benjamin Zymler.

A Fiscalização desta Corte deitou especial atenção sobre as circunstâncias trazidas pelo TCU, noticiando, em resumo, que:

- foi proferido, pelo TCU, o Acórdão nº 1521/2011, nos autos do processo TC-32314/2010-8, em sessão de 08/06/2011, que entendeu improcedente a denúncia de irregularidade do contrato celebrado entre a Caixa Econômica Federal



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

e o Estado de São Paulo, para elaboração de projeto e implementação ao sistema de monotrilho.

- informou que o TCU não opôs óbice à presente obra, porque, em reunião de 30/08/2010, o GEOCOPA – Grupo Executivo da Copa do Mundo - deliberou que o monotrilho atendia às diretrizes de mobilidade urbana para a Copa e, independentemente do estádio que seria utilizado para os jogos, seria mantido em sua matriz de Responsabilidades. Entretanto, pontuou a Fiscalização deste Tribunal que, uma vez que a linha de crédito federal foi utilizada em obra de mobilidade não diretamente relacionada ao estádio escolhido para a realização dos jogos, o Estado de São Paulo deveria utilizar recursos próprios para as obras de mobilização diretamente relacionadas ao estádio que acolherá os jogos.

Feitas tais considerações, a fiscalização passou à análise do contrato propriamente dito.

Firmado em 30/07/2011, o ajuste teve vigência prevista em 42 meses, com valor de R\$ 1.392.401.780,00.

Consta do processo a Recomendação nº 79 (fls.3978/3993) efetuada antes da assinatura do ajuste (02/12/2010), pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público Estadual, para que a Companhia do METRÔ suspendesse a Concorrência Internacional a fim de que providenciasse a efetiva realização do projeto básico, atendendo os artigos 6º e 7º da Lei 8666/93, com a definição completa e detalhada de todos os itens quantitativos da obra, sem a utilização de expressões pouco claras nas planilhas orçamentárias (v.g. ,“gl” a indicar índices globais).

Deveria também o METRÔ contemplar o projeto arquitetônico e o projeto complementar, no que concerne a fundações, contenções, estruturas,



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

subestações de energias, instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, sinalização e climatização de toda a estrutura de obra do monotrilho, inclusive estrutura de via, pátio de manutenção e estacionamento, passagens de emergência e Ponte Panamby.

Deveria também cuidar que o trajeto do Monotrilho obedecesse à legislação garantidora da integridade do patrimônio histórico, arqueológico, cultural, artístico e ambiental e após a realização do projeto básico, reabrisse o prazo para apresentação de propostas aos licitantes.

A recomendação mencionada alcançou a própria Caixa Econômica Federal, no sentido de não liberar recursos para projeto, fabricação, fornecimento e implantação do sistema enquanto persistisse a ausência do projeto básico, nos termos da lei.

Nada obstante, o projeto básico acabou sendo realizado pelo Consórcio contratado, segundo a fiscalização.

Os autos seguiram para manifestação da Assessoria Técnica da Casa.

A dependência de Engenharia salientou que o modal de transporte é de média capacidade, sendo menor que o sistema de metrô e superior ao sistema de ônibus e que a Companhia do METRÔ optou por contratar uma única empresa para a realização de todos os sistemas, definido como "Turn-Key".

Afirmou, aquela Dependência, que o projeto elaborado pelo METRÔ permitiu a liberdade dos participantes para definição sobre a característica final do sistema de monotrilho (viário, material rodante, entre outros).



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

Observou, ainda, que nas planilhas dos quantitativos, o METRÔ optou em quantificar os serviços em “gl” (global) e “percentuais”, não desenvolvendo planilha unitária.

Sobre tal aspecto cabe lembrança da recomendação proveniente do MP (Estadual e Federal) a propósito de não precificar os serviços com índices genéricos.

Finaliza, o órgão técnico, com proposta de irregularidade do procedimento, em função de inobservância ao artigo 7º, § 2º, II, da Lei 8666/93.

O então Relator do processo, **Conselheiro Edgard Camargo Rodrigues**, determinou o acompanhamento de obra, retornando os autos à 2ª Diretoria de Fiscalização.

Neste íterim adveio aos autos (fls.5349 e seguintes) o Aditivo nº 1 ao contrato, datado de 23/07/2012, objetivando a adequação da fórmula de reajuste dos itens constantes da planilha de preço, para correção de erros materiais nos itens 2.2 e 2.6, do Anexo 2 ao termo contratual.

Chama atenção o Relatório constante às fls.5363 e seguintes, datado de 03/04/2012, que traz histórico do andamento de todo o contrato, o qual informa que a OS nº 12 (emitida em 28/11/2011) havia autorizado a fabricação dos 9 trens faltantes.

Daquele mesmo Relatório é possível inferir que alguns dos valores constantes das planilhas de preços foram reajustados, em virtude de divergências entre aquela Planilha inicial e os pagamentos até então realizados, ocasionado por erro material na descrição das fórmulas de reajuste.



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

Na sequência o processo recebeu o **2º Termo Aditivo** (fls. 5461 e seguintes), cujo histórico traz informação de que, após a emissão da 1ª Ordem de Serviço e ao longo do período de obtenção de Licença Ambiental de Instalação (LAI) o **METRÔ não pôde atender os requisitos iniciais ao seu encargo** para início das obras, **transferindo-os ao Consórcio contratado.**

Vislumbra-se que os serviços foram transferidos **sem contrato**, consubstanciando o **Projeto Pré-Executivo, Relatório de Ruído e Vibração, Relatório Técnico de Confiabilidade, Assessoramento** (com atuação técnica e jurídica) junto ao **DECONT, Levantamento Cadastral** da área a ser desapropriada, **Operacionalização de Desvio de Tráfego, Vistoria Cautelar, Serviços de Demolição**, entre outros.

O **Termo Aditivo** em exame **tratou de incorporar** esses serviços, que importaram em **R\$ 10.606.687,89**, consoante planilha de fls.5469, sendo que o **Metrô aprovou e remunerou** apenas aqueles relativos à operacionalização de tráfego e de demolição, no valor de **R\$ 6.583.658,09**.

Tal termo também prorrogou a vigência do contrato em seis meses, com previsão do término da obra para 28/07/2015.

Foi juntado aos autos cópia do ofício datado de 13/12/2012, da lavra do **Governador do Estado**, direcionado à **Ministra do Planejamento Orçamento e Gestão**, através do qual solicita a **exclusão da linha 17-Ouro**, objeto do presente contrato, **da Matriz de responsabilidades**, com migração automática das respectivas condições de financiamento para a linha de crédito **do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC**, a fim de evitar a solução de continuidade do empreendimento.

A **Resolução n.º 22**, datada de 21/12/2012, do **Grupo Executivo da Copa do Mundo – GEOCOPA**, autorizou a atualização e revisão de Matriz de Responsabilidades, com exclusão da referida etapa do empreendimento.



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

A matéria retornou à 2ª DF, que requisitou da Companhia do METRÔ esclarecimentos a propósito dos recursos para suporte financeiro da obra.

Tal como se vê no esclarecimento de fls. 5569, datado de 11/06/2013, os recursos financeiros são provenientes do Governo do Estado de São Paulo e da Prefeitura de São Paulo, sendo que o Convênio nº 0301089101, firmado entre a Secretaria de Estado de Planejamento e o METRÔ define as responsabilidades das partes.

O valor do contrato, atualizado para R\$ 3.175.000.000,00, possui as seguintes fontes de recurso:

- R\$ 1.082.000.000,00 – contrato de financiamento com a **Caixa Econômica Federal**;
- R\$ 250.000.000,00 – proveniente do **BNDS**, operação que acabou **não contratada**, em virtude do Estádio do Morumbi haver sido descartado da Copa;
- R\$ 1.500.500.000,00 – proveniente de **aportes de Capital – subscrição de ações** da Companhia do METRÔ;
- R\$ 334.500.000,00 – provenientes **do Convênio nº 0262880201**, firmado em 15/10/2008, entre o **METRÔ** e a **EMURB**, atual **SP – Urbanismo (PMSP)**.

O processo recebeu o encarte do Relatório elaborado pela **5ª DF** a respeito das obras preparatórias para a Copa do Mundo.

Com a exclusão do presente ajuste daquela matriz de responsabilidade, a fiscalização trouxe os apontamentos efetuados até o exercício de 2012, dos quais interessa à instrução o considerável atraso do cronograma físico das obras.



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

O **3º Termo aditivo** foi celebrado em 30/08/2013, acrescentando ao contrato o valor de **R\$ 84.625.440,52**, em virtude de modificações estruturais de **metodologia construtiva**.

A **fiscalização desta Corte**, ao examinar os documentos, teceu as seguintes considerações:

- as adequações viárias foram iniciadas em 01/06/2013, antes da liberação dos recursos financeiros (fls. 5938) e da própria assinatura do termo aditivo (fls. 5967/5969);

- o METRÔ conhecia a necessidade da implementação dessas adequações viárias com antecedência suficiente para licitar o objeto, consoante se observa às fls. 5809 (estações Vila Cordeiro e Chucri Zaidan); às fls.5810 (Estações Chucri Zaidan e Morumbi e Estações Brooklin Paulista e Congonhas);

- Os custos relativos à licença ambiental, que seriam cobrados no 2º Termo aditivo, foram incorporados na oportunidade;

- as planilhas de preço foram apresentadas pelo Consórcio, sendo que o METRÔ não efetuou pesquisa de mercado.

- O Consórcio estabeleceu os critérios de medição dos serviços relativos ao Aditivo;

- O prazo para realização da obra foi prorrogado em mais 8 meses;

- o Cronograma Físico-Financeiro não apresenta distribuição adequada de recursos, além de não estar sendo cumprido;

- o Contrato só poderá ser integralmente cumprido quando as estações forem licitadas e construídas, sendo que as vigas que permitirão a ligação ininterrupta do monotrilho serão incluídas no mesmo certame.

Após tal análise a **Fiscalização** elaborou relato sobre os eventos concernentes à presente contratação, haja vista o METRÔ haver carreado ao processo



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

os documentos que se encontram às fls. 6019/7160, os quais acabaram por trazer nova roupagem à matéria.

Pois bem.

O certame licitatório foi homologado em maio/2011 e em junho do mesmo ano obteve a Licença Ambiental Prévia (LAP), contendo 55 condicionantes para que a Secretaria do Verde e Meio Ambiente (SUMA) permitisse o início das obras.

O METRÔ assinou o contrato em 30/07/2011 e, premido pelo tempo, solicitou ao Consórcio contratado a realização dos serviços já relatados, sem cobertura contratual ou financeira.

O próprio Departamento Jurídico do METRÔ alertou sobre a irregularidade do procedimento (fls.5455/5486), mas o escopo acabou sendo ajustado.

Dentre tais serviços foi incluído a “operacionalização do desvio de tráfego”, o qual, objeto de estudos preparatórios para licitação específica, havia sido orçado em R\$ 399.579,62/mês (R\$ 9.190.331,13 por 23 meses).

Ocorre que o valor pago ao Consórcio importou em R\$ 4.402.781,78, por 7 meses de serviço, implicando em R\$ 628.968,82/mês, acrescendo, portanto, mais de 57% do valor orçado.

O valor financeiro foi estabelecido após a execução dos serviços, com base nos quantitativos apresentados pela Contratada, sendo impossível a verificação de qualquer parâmetro regulador da atividade pública.



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

Após a realização desses trabalhos pelo Consórcio, houve a contratação da empresa Dermabras Comércio de Tintas Ltda.-ME (vencedora do pregão analisado no TC-37655/026/12) para seu prosseguimento, pelo valor de R\$ 6.949.546,18, por 14 meses de trabalho, importando na média de R\$ 496.396,16/mês.

Tais serviços também não foram enquadrados nos acréscimos do contrato principal, por se tratar de atividades correlatas ao METRÔ.

Houve também contratação de serviços de demolição feitos pelo Consórcio, no valor de R\$ 2.180.876,31, significando majoração de 14,25% sobre aqueles os valores pretendidos em certames licitatórios fracassados e que haviam sido celebrados para tal mister.

Do mesmo modo, o valor aditado ao contrato foi estabelecido pelo Consórcio e não contabilizado como acréscimo contratual.

Os autos receberam o **4º Termo Aditivo** (fls.7330 e seguintes).

Datado de abril/2014 tratou de incluir a **construção de ciclovias temporária** na planilha de serviços, no valor de **R\$ 8.399.874,47**.

Retornaram os autos à **fiscalização**, que formulou diversos quesitos ao **METRÔ**, com o objetivo de instrução do documento.

Destaco, a seguir, as questões que reputo mais relevantes sobre o assunto:

Quesito: Apresentar as Notas Fiscais dos serviços já prestados, relativos ao aditivo nº 04.



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

Resposta: Não foram apresentadas Notas Fiscais relativas aos serviços já executados, porque os mesmos têm várias origens de contratação de subempreiteiras por parte do Consórcio e os preços, incluídos em Planilhas no aditivo nº 04, foram analisados em função de objetos e composição de preços unitários, relativos a cada serviço e não através de ressarcimento via comprovação de despesas.

A Planilha de Medição nº 33, referente a abril/2014 (acompanhada do Atestado de Execução de Serviços nº 1657/14, datado de 22/5/2014) mostra a liberação do pagamento (Processo de Pagamento 35190514) no valor de R\$ 22.925.726,44 (Nota Fiscal nº 0034, de 20/05/2014), relativo aos serviços da ciclovia, prevista no 4º Termo Aditivo.

Quesito: justificar a data base de 01/12/2010 para a estipulação de preços de serviços iniciados no exercício de 2013.

Resposta: Por força da cláusula prevista no contrato, a data base dos preços dos serviços é 01/12/2010, razão de sua utilização em todos os Aditivos contratuais.

Quesito: Informar a data em que os serviços de construção da ciclovia foram iniciados.

Resposta: os serviços de construção da ciclovia foram iniciados nos primeiros dias de janeiro de 2014, em virtude de acordo com o Ministério Público Estadual, firmado em 31/10/2013.

Esclarece que as obras do METRÔ implicaram na interdição de ciclovia existente, por 2 anos, fato causador de clamor público, que culminou na execução da ciclovia provisória, iniciada em janeiro/14 e concluída em fevereiro/14, **sem que o Aditivo 04 tivesse sido assinado**, o que ocorreu somente em 30/04/2014.

Quesito: esclarecer, de forma inequívoca, a quem competia as obras relativas a esses serviços novos, ao METRÔ ou ao Consórcio.



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

Resposta: os serviços de construção não estavam previstos no contrato, apenas a interdição da área. Diante da manifestação dos usuários da ciclovia e imposição do Ministério Público, o METRÔ assumiu a responsabilidade pela obra.

Quesito: informar a extensão da ciclovia.

Resposta: 7,7 km de extensão, quantidade executada e paga.

O ofício do **METRÔ**, com as respostas, dá notícia da existência de um **5º Termo Aditivo**, assinado em 30/05/2014, com a finalidade de alterar a redação da cláusula I – Objeto do contrato, reduzindo-lhe o valor em R\$10.099.066,33.

Justifica a alteração, os **novos estudos de demanda** elaborados pela **Cia do METRÔ**, que modificaram o número original de usuários de 252.000 passageiros/dia para 400.000 passageiros/dia.

Em decorrência calculou-se que seria necessária uma frota de 22 trens de 5 carros cada, implicando na aquisição imediata de mais 28 carros.

Após reestudo do problema, concluiu o **METRÔ** que a utilização de trens de 5 carros era mais viável, solicitando ao Consórcio apresentação de proposta contemplando frota nesta característica, sem ônus adicional ao contrato.

Foi apresentada nova proposta, modificando-se o escopo original de 24 trens, com 3 carros, para 14 trens, com 5 carros.

Considerando-se que a composição do trem de 3 carros implicara em 2 carros cabine e 1 carro intermediário, a sua substituição por trens com 5 carros modificou a estrutura do trem para 2 carros cabine e 3 intermediários.



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

O carro cabine é obviamente mais caro e teve o número de aquisições diminuído, havendo aumento dos carros intermediários, na seguinte conformidade:

CARRO TIPO	ESCOPO ORIGINAL	NOVO ESCOPO
CABINE	48	28
INTERMEDIÁRIO	24	28
INTERMEDIÁRIO I	0	14
TOTAL	72	70

A modificação do projeto impôs adaptação tecnológica dos carros e do sistema, o que acarretou consumo financeiro do empreendimento.

Em números finais a modificação das composições variaram de R\$ 252.331.255,03 (para 24 trens de 3 carros) para R\$ 242.232.188,70 (para 14 trens de 5 carros) - quadro às fls.7614.

Estes os elementos que justificaram o **5º Termo aditivo**.

Tendo em vista a dinâmica regimental deste Tribunal de Contas, os autos retornaram para a Diretoria de Fiscalização, para análise dos Termos Aditivos nº 4 e nº 5.

No exame do Aditivo nº 4, observou, a fiscalização, que o METRÔ solicitou a execução dos serviços sem dimensionar o respectivo valor (GEO-18,



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

datado de 13/01/2014), demonstrando que os serviços ocorreram antes de sua precificação.

Especificamente quanto ao serviço de transporte de ciclistas, constatou seu início em 11/11/2013 e a pesquisa de preços em 13/01/2014, sendo que esta englobou apenas as carretas de engate para transporte (fls. 7694/7696).

Segundo o arquivo digital que apresentou as cotações de precificação do aditivo, foi o próprio Consórcio que apresentou as planilhas de preço que compuseram o aditivo, sendo que já havia elaborado o projeto, com opção do método construtivo, competindo ao METRÔ apenas negociar o preço devido à contratada (fls.7693).

A fiscalização fez nova crítica à adoção da data base do contrato (01/12/2010) para a remuneração de preços extracontratuais formalizados em 30/04/2014 (utilização de índice IPC-FIPE, conforme fls. 7546, pág. 10 do arquivo digital).

Observou também que os 7700 metros de extensão da ciclovia equivaleu ao custo de R\$ 1.258,78, por metro construído (Total de R\$ 9.629.615,15), sendo que o próprio METRÔ havia declarado a simplicidade da intervenção, consistente em “adaptação de estrada de serviço em terra batida e brita existente, em área desprovida de vegetação”, não sendo necessário que se movimentasse terra expressivamente ou tão poucas edificações (fls. 7373).

Em trabalho digno de nota, a 5ª Diretoria de Fiscalização levantou na **WEB** uma estimativa do custo de implantação de ciclovia, já que a Companhia do METRÔ não o fez:



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

CIDADE	CUSTO/ METRO	FONTE
CICLOVIA METRÔ PINHEIROS	R\$1.258,78	DADOS DO PROCESSO E INFORMAÇÕES METRÔ
SÃO PAULO	R\$200,00	www.cetsp.com.br/noticias/2014/06/06/cidade-ganharia-mais-1,6-km-de-ciclovias.aspx
CAMPINAS/ JAGUARIÚNA	R\$200,00	http://correio.rac.com.br/conteudo/201/02/capa/campinas-e-RMC/155415-ciclovias-campinas
PORTO ALEGRE	R\$233,34	http://wp.clickbs.com.br/estamosobras/category/ciclovias-da-venida-sertorio
SÃO PAULO/ AVENIDA PAULISTA	R\$200,00	http://viatrolebus.com.br/2014/06/prefeitura-estuda-ciclovias-na-cidade-paulista
CURITIBA	R\$250,00	www.gazetadopovo.com.br

A fiscalização não considerou aceitáveis as justificativas do METRÔ para a despesa, porque o Contrato para a construção do mon trilho não está relacionado com a construção de ciclovias, tratando-se de objetos distintos, sendo que a contratada se quer detinha “*Know-how*” para atender a demanda.

O METRÔ autorizou o início das obras em 28/11/2013, 127 dias antes de obter disponibilidade financeira e 45 dias depois de sua conclusão.

Os autos receberam o 6º Termo Aditivo, objetivando regulamentar os critérios e os procedimentos para liberação dos pagamentos, após a conclusão de cada Evento de Projeto Executivo Civil e Obras Civis do sistema de Mon trilho.



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

Esta nova regulamentação deriva de **importante modificação da execução da obra do Trecho I**, cujo traçado toma o rumo sul, logo após a Ponte Estaiada, Octávio Frias de Oliveira, chegando à Estação Morumbi da linha 9 – Esmeralda, da CPTM, onde será implantada a integração com a Estação Morumbi da Linha 17 – Ouro, seguindo adjacente à via férrea, até a futura Ponte Panamby da Linha-17.

Ocorre que esta região é densamente ocupada por **redes e serviços operados** pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos **CPTM**, pela Companhia de Transmissão de Energia-**EMAE**, entre outras, como **EMBRATEL, OI, TIM, ALGAR, TELECOM, ALGAR TECH E LEVEL.3**.

Desta forma, a solução de pilares singelos para sustentação de vigas do monotrilho teve que ser substituída por pórticos, com dois pilares, sendo um do lado do Rio Pinheiros e outro, ao lado da CPTM, cuja fundação (do pórtico), coincide com as redes enterradas de fibra ótica, criando a necessidade de remanejamento desta rede de fibras óticas para uma vala técnica.

O 3º Termo Aditivo tratou de parte desta obra.

O **METRÔ** e o **Consórcio** efetivaram diversas reuniões com os órgãos envolvidos, a partir de abril de 2012, sendo que a vala técnica teria início no primeiro semestre de 2013, com Reunião específica com a CPTM sobre o assunto.

No entanto, por **notificação** do **Consórcio**, datada de 16/10/2013, o **METRÔ** teve **ciência** de que a **CPTM** estava **instalando rede elétrica** ao longo da linha 9 – Esmeralda, a qual interferiria no trabalho de implantação do monotrilho.



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

Após várias discussões entre os órgãos envolvidos, a CPTM concedeu autorização para início dos trabalhos da vala técnica, condicionados ao final da Copa de 2014.

Com isto houve necessidade de **deslocamento** dos **pilares** para o outro lado do Rio, trazendo total descompasso no cronograma das obras e obrigando à nova proposta de pagamento, objeto do aditivo em questão.

A Diretora de Fiscalização deste Tribunal não apontou irregularidades específicas do 6º Termo Aditivo.

O **Termo Aditivo nº 7** tratou de remunerar o manejo arbóreo do trecho 1 do monotrilho, operação e manutenção de Canteiro de Obras, Exclusão/Inclusão de imóveis a serem demolidos, totalizando R\$922.584,09, data base 01/12/2010.

O **Aditivo nº 8** foi celebrado para prorrogar o prazo de execução das obras de 09/05/2015 para 08/11/2015, postergando a vigência contratual para 27/03/2016, em virtude de inúmeras intercorrências, inclusive suspensão dos trechos 2 e 3.

A fiscalização do Tribunal não apontou irregularidades sobre as peças em questão.

A imprensa veiculou notícia sobre os atrasos da obra cuja última previsão de entrega, à época, remontava a 2017.

Não existindo no processo nenhum aditivo que confirmasse o noticiado, em 1/06/2015 **fixei** prazo ao **METRÔ** para que apresentasse resposta aos quesitos formulados.



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

A resposta da **Companhia** pode assim ser sintetizada:

Quesito: Qual é, de fato, a data prevista para entrega final das obras contratadas?

Resposta: a execução das obras contratadas está dividida em 4 trechos:

-trecho 1 (Aeroporto de Congonhas até Estação Morumbi/CPTM).

Em função do **acidente** ocorrido em 09/06/2014 (**queda de viga**), a Secretaria das Relações do Trabalho não liberou o lançamento das vigas com raio menor que 400 metros.

O **Consórcio** contratado está implementando as recomendações efetuadas pelo **IPT**, conclusão programada para agosto/2015, projetando a conclusão do trecho para o 2º semestre de 2017.

Esclarece que os recursos financeiros estão sendo provisionados, os valores provenientes da Caixa Econômica Federal estão previstos e a contrapartida do Governo do Estado está sendo viabilizada.

- trecho 2 (Estação Morumbi/CPTM até Estação Américo Maurano).

Para execução deste trecho aguarda-se a emissão da **Licença Ambiental de Instalação – LAI**, pela **Prefeitura de São Paulo** e a superação de **7 ações judiciais** em curso, consubstanciadas em Ações Cíveis Públicas, Ação Popular e Ações Ordinárias, interpostas contra o andamento das obras.

Após superação desses obstáculos, a previsão de execução das obras é de 30 meses.



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

A disponibilidade financeira está vinculada à revisão do orçamento plurianual do Governo do Estado.

- trecho 2B (Estação Américo Maurano até Estação São Paulo/Morumbi).

O Convênio, assinado entre o Governo do Estado e a Prefeitura do Município de São Paulo, prevê, entre outras responsabilidades, a execução, pela Municipalidade, do prolongamento da Avenida Hebe Camargo, incluindo necessárias desapropriações, visando possibilitar a execução do monotrilho neste trecho (canteiro central).

O Plano de trabalho não foi elaborado até o momento, pois a Prefeitura de São Paulo não tem previsão para esta obra, na atual gestão.

A previsão de execução do monotrilho neste trecho, vencidos os entraves descritos, é de 30 meses.

- trecho 3 (Pátio Água Espraiada até Estação Jabaquara).

O mesmo convênio prevê a execução, pela Prefeitura, das obras do empreendimento "Via Parque", incluindo desapropriação e reassentamento de famílias vulneráveis existentes no local.

O Plano de Trabalho está em implementação naquela Municipalidade, sendo que as atividades de sua responsabilidade não serão concluídas dentro do prazo previsto – Dezembro de 2015.



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

Pela percepção da Companhia do **METRÔ**, em razão da necessidade do **assentamento** de aproximadamente **9000 famílias**, o prazo estimado para suas atividades é de, pelo menos, **5 anos**.

A previsão de execução do monotrilho neste trecho, vencidos os obstáculos, é de 30 meses.

Quesito: se a data for diferente do Termo aditivo nº 08, que a Companhia do METRÔ traga aos autos, com urgência, o Termo Aditivo que autorizou a prorrogação, com justificativas.

Resposta: o termo Aditivo nº 8 levou a consecução do contrato até outubro/15, para possibilitar a readaptação dos cronogramas de obras, tendo em vista a interdependência entre os contratos já em andamento com os Consórcios Monotrilho Estações (Estação- Lote 2), Monotrilho Pátio (Pátio), TIDP (Estações – Lote 1) e de sistemas, sendo que tão logo ocorra a sua definição será emitido novo Termo Aditivo para adequação das datas.

Quesito: qual é a previsão de entrada em operação da Linha 17?

Resposta: Superados os entraves já descritos, o Trecho 1 entrará em operação no 2º semestre de 2017 e os demais acompanharão os prazos citados.

Quesito: a construção das estações que atenderão a Linha 17 está contemplada neste contrato? Caso contrário, qual o processo neste Tribunal que abriga tal contratação?

Resposta: A Construção das Estações está contemplada em 2 contratos, a saber:

- CN417221301 – Consórcio TIDP – TC-23110/026/13;
- CN4170221302 – Consórcio Monotrilho Estações – TC-26201/026/13.



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

Quesito: O cronograma da execução das obras está sendo cumprido?

Se houver atraso, quais as razões?

Resposta: Os cronogramas de execução das estações encontram-se defasados e em revisão, tendo por causa:

- demora na emissão das necessárias LAT's, por parte da Prefeitura;
- encontro de interferências não cadastradas; e
- novo estudo de demanda, em função da recente pesquisa origem/destino, que alterou a expectativa de usuários e levou à revisão do projeto executivo das estações.

Após tal evento, juntou-se aos autos cópia de ofício proveniente da Coordenação do **CADE**, o qual, em resposta à indagação formulada por esta Corte, informou a existência do Processo administrativo nº 08012.004617/2013-41, que tem por objeto verificar suposta formação de **cartel em licitações públicas**, relativas a projetos de **METRÔ** e/ou trens e sistemas auxiliares.

Determinei, assim, a juntada de cópia do ofício nos processos sob minha relatoria.

Os autos seguiram para análise da **Assessoria Técnica**, cuja dependência de **Engenharia** pleiteou a remessa das medições realizadas, as Ordens de Serviços emitidas e Relatório dos serviços e execução.

No ensejo, solicitei informação a respeito de providências adotadas, visando a que cada partícipe do Convênio celebrado entre o Estado de São Paulo e a Prefeitura do Município de São Paulo cumprisse sua obrigação.

Tendo em conta a informação de que algumas das estações já estavam concluídas (Congonhas, Jardim Aeroporto, Brooklin Paulista, Av. Vereador José Diniz e



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

Av. Água Espraiada), requisitei também a documentação relativa ao acompanhamento da execução de obras e serviços, bem como os termos de recebimento das obras.

Em relação ao material rodante, as **Ordens de Serviço nº 12 e nº 13**, dão conta do início da **fabricação dos trens**, sendo necessário ainda, informação a respeito de seu fornecimento.

Os autos receberam o **9º Termo Aditivo** que tratou de alterar a denominação social de uma das empresas do Consórcio, de “Construtora Andrade Gutierrez S/A, para “Andrade Gutierrez Engenharia S/A”.

A fiscalização não apontou questionamentos sobre o Aditivo nº 9.

Às fls.8090 e seguintes, o **METRÔ** trouxe seus esclarecimentos às questões até então suscitadas na instrução.

Em seguida foram juntados ao processo o **Termo Aditivo nº 10**, firmado **unilateralmente** pelo **METRÔ**, com objetivo de prorrogar o prazo para execução dos serviços de 08/11/2015 para 08/12/2015 e a vigência contratual de 27/03/2016 para 27/04/2016 (fls.8185/8206) e o **Termo Aditivo nº 11**, prorrogando novamente os prazos de execução dos serviços e da vigência contratual, para 08/10/2017 e 26/02/2018, respectivamente (fls. 8212/8255).

Esses últimos aditivos formalizaram a **suspensão** dos serviços dos **trechos 2 e 3**, em virtude da ausência de providências a cargo da Prefeitura de São Paulo. Consta também que o Consórcio contratado vem pleiteando o reequilíbrio econômico do contrato, para nele prosseguir.



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

A fiscalização não registrou óbices em relação aos termos em questão e a matéria seguiu para apreciação da **Unidade Técnica de Engenharia**, que reiterou conclusões anteriores a propósito de sua irregularidade.

A respeito dos serviços acrescidos (ciclovias), entende não fazerem parte do objeto original, não sendo necessários para o funcionamento do sistema de monotrilho. Considera que as alterações implantadas eram conhecidas à época da abertura do certame e, por se tratar de contrato de escopo, deveriam estar precificadas.

Pondera que os eventos suscitados como motivação para prorrogação dos prazos de realização dos serviços (desocupação, desapropriação, obras a cargo da Prefeitura, indisponibilidade orçamentária) deveriam ter sido objeto de preocupação no início da licitação.

Reclama das planilhas de medição dos serviços e pagamentos, porque apresentam valores globais e não as quantidades unitárias, não sendo possível asseverar a veracidade dos quantitativos apresentados (realização de serviços no montante de R\$ 518.518.813,29, que representam 34,97% do objeto).

Conclui que os atos praticados na execução dos serviços descaracterizaram o objeto (Sistema de Transporte por monotrilho), cujas características são a rapidez da instalação, baixa quantidade de desapropriação e menor interferência na rotina urbana.

Adveio ao processo o **Ofício nº0921/2016**, da lavra do **Sr Procurador Geral da Justiça**, que encaminha missiva originária da 8ª Promotoria da Justiça do Patrimônio Público e social da Capital, a qual **solicita informações** a respeito do andamento da matéria, ao mesmo tempo em que **traz notícia da existência de representação** anônima em andamento perante aquele órgão.



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

Consta, da mencionada notícia, que o projeto relativo ao presente contrato é de má qualidade e que algumas das empresas contratadas estariam em situação pré-falimentar (**MPE**), ou com dificuldades técnicas para entregar o objeto (**SCOMI**).

A única novidade que interessa aos autos adveio do depoimento do Sr. **Milton Gioia Junior**, ali contido, que à época da instalação do processo licitatório era titular da gerência de Projetos de Concepção de Sistemas (GCS).

Dentre esclarecimentos a respeito do atraso das obras, informou o Sr. Milton que a empresa **SCOMI**, responsável pelo projeto e fabricação dos trens não apresenta dificuldade técnica e que a empresa **MPE**, quando do certame licitatório, apresentava condições econômicas normais as quais foram alteradas posteriormente, em razão da operação "**Lava Jato**", por conta da aplicação de penalidades e cortes de pagamentos.

A Requisição do MPE foi atendida em 24/06/2015 (fls. 8204).

Chegou ao processo, também, por cópia, o **Ofício 0598/2014 - TCU**, de 20/03/2014, pelo qual se pede informações, para instrução do processo TCU-26110/2013-0, que trata de representação formulada pela **Procuradoria da República, no Estado de São Paulo**.

Consta de mencionada representação a lembrança de que a obra do **Monotrilho de São Paulo - Linha 17-Ouro**, havia sido incluída na matriz de responsabilidade da Copa do Mundo, o que ensejou a **atuação preventiva do "GT Copa do Mundo - FIFA 2014", do Ministério Público Federal**.



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

No contexto da atuação preventiva, foram constatadas gravíssimas irregularidades, de pleno conhecimento dos gestores públicos da Caixa Econômica Federal, consoante pontuado pelas notas técnicas expedidas pela Controladoria Geral da União:

Nota Técnica nº 2043/ DIURB/DI/SFC/CGU-PR, datada de 08/08/2011:

“O **Projeto Monotrilho, Linha 17**, contém **falhas e lacunas** que precisam ser equacionadas pelo gestor. A fim de comprovação de viabilidade do projeto, faz-se necessário sejam esclarecidas questões voltadas à proteção do patrimônio público, viabilidade econômica, questões ambientais e de vizinhança. Em relação à licitação o gestor busca viabilizar o empreendimento por meio de **contratação integral “Turn-Key”, sem, contudo, possuir um projeto básico previamente elaborado**, trazendo consequências para a planilha orçamentária, que não possui detalhamento adequado e não contempla a totalidade dos itens necessários à realização do empreendimento.”

Apontou obscuridades, inclusive sobre a conclusão da obra para a Copa do Mundo, contrapondo-se, assim, à realização do projeto.

Nota técnica nº 674/ DIURB/DI/SFC/CGU-PR, datada de 28/03/2012:

Analisa a manifestação do METRÔ aos questionamentos da nota técnica anterior.

Observa a **supressão** de um dos trechos de obra, em virtude de decisão exarada pelo **Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico**, que considerou **inadequada a existência de uma linha de monotrilho nas imediações do Aeroporto de Congonhas**, tendo em vista o **tombamento da fachada**, eliminando a conexão daquele Aeroporto com o **METRÔ**.



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

No tocante aos valores envolvidos, destaca que a quantia **de R\$ 3,17 bilhões**, ofertada pelo Consórcio vencedor, **não representa a totalidade** do custo do empreendimento, haja vista a **não inclusão no projeto das estações** e terminais de passageiros.

Além do mais, os projetos de engenharia ainda não estão finalizados, havendo incertezas quanto ao traçado de via e a localização dos equipamentos.

Diante do panorama apresentado, o **Ministério Público Federal** expediu a **Recomendação nº 15**, de 12/06/2012, no sentido de que a **Caixa Econômica Federal** suspendesse a **concessão de financiamento**.

Diante da negativa da CEF em fazê-lo, entendeu o MPF, a única solução legal para o caso seria a anulação de Concorrência Internacional aqui examinada, mesmo considerando sua exclusão da matriz de responsabilidade da COPA DO MUNDO e inclusão no PAC.

O processo em exame se faz acompanhar do expediente TC-4066/026/16, dando conta de que **o TCU julgou improcedente aquela representação**, em virtude de **competência do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo a propósito da matéria**.

Tramita em conjunto, também, o expediente TC-4445/026/13, que encaminha dossiê, com possíveis irregularidades sobre a matéria, elaborado pelo movimento de moradores, pela **Preservação Urbanística do Campo do Campo Belo – MOVIBELO”**

Os elementos carreados aos autos no expediente cuidam, exclusivamente, do ramal da Linha 17, que seguirá até o Aeroporto.



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

É o que de essencial havia a ser relatado.

Decido

Os elementos existentes no processo demonstram que a Companhia do Metropolitano de São Paulo embarcou em uma aventura, quando decidiu construir a Linha 17 – Ouro.

Desde os primórdios do processo, que remonta ao mês de agosto de 2009, com a realização de Audiência Pública, já se anunciava o grande número de problemas que se avizinhava, seja pela escolha do modelo de transporte, de grande interferência no projeto urbano seja pela ausência de estudos mínimos a propósito de sua implantação.

Bem por isso, somente um ano depois o METRÔ conseguiu autorizar a abertura do certame licitatório, já em setembro do ano seguinte, dispendendo outro grande interregno de tempo para assinatura do Contrato, que ocorreu em julho de 2011.

Como se vê, a aventura não começou bem, sendo consumidos dois anos inteiros entre o início do processo e a formalização do ajuste, o qual, com vigência prevista de 42 meses, já prenunciava: **não ficará pronto para a COPA DO MUNDO.**

O empreendimento fazia parte da Matriz de Responsabilidade das Ações governamentais voltadas à Copa de 2014 e, por isso, em paralelo ao andamento do procedimento em terras Bandeirantes, a CGU realizou auditoria de prevenção, efetuando uma série de observações importantes para o andamento do projeto.



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

Através de Nota Técnica, elaborada em 08/2011, alertou a respeito das **falhas do projeto inicial**, que não resolvia questões voltadas à viabilidade econômica do empreendimento e outras incidentais, a respeito de vizinhança. Em relação ao contrato adiantou preocupação com a contratação **Turn-Key**, porque o mesmo projeto **não possuía detalhamento adequado e nem contemplava a totalidade dos itens necessários à realização das obras e serviços.**

Com base nos elementos estudados **alertou** sobre a **improbabilidade de conclusão** da Linha, para atendimento de demanda da **Copa do Mundo.**

Tendo em vista que o documento foi emitido antes da Licitação é de se concluir que o **METRÔ** detinha conhecimento dos problemas e resolveu assumir os riscos.

O desfecho de todo o processo no âmbito da **União**, resultou no reconhecimento da **competência** do **TCE** para o controle dos atos de despesa aqui analisados.

Ainda assim, o **Ministério Público Federal** buscou suporte junto ao **Ministério Público do Estado de São Paulo** para, em ação conjunta, efetuarem, à direção do **METRÔ**, **antes da assinatura do ajuste, a Recomendação nº 79**, pleiteando a **suspensão de Concorrência Internacional**, para efetivação de projeto básico completo e detalhado, sem a utilização de itens globais nas planilhas orçamentárias.

Mais essa vez o **METRÔ** resolveu ignorar as claras sinalizações no sentido dos grandes problemas que adviriam.

O empreendimento, de grande importância social, foi transformado em uma corrida contra o tempo, e a Companhia do Metrô passou a emitir Ordens de Serviço sem os devidos resguardos técnicos e administrativos.



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

Autorizou a fabricação dos **24 trens**, previstos no projeto (O.S. nº 12 de 28/11/2011 e O.S. nº13), em momento embrionário da contratação.

Intercorrências naturais a uma obra deste porte acabaram por **surpreender** a Companhia do **METRÔ**, que lançou mão do **expediente nada ortodoxo** e absolutamente **à margem da lei**: transferiu ao Consórcio a responsabilidade de contratar serviços que estavam sob o encargo da Administração, para obtenção das Licenças iniciais de instalação da obra.

Isso, **à margem do objeto, sem contrato ou termo aditivo** regulador das obrigações e sem pesquisa de preços.

Os serviços de obtenção da licença ambiental preliminar foram contratados totalmente a descoberto e o 2º Termo aditivo foi celebrado apenas para remunerar o negócio, porque de contrato não se tratou: R\$10.606.687,89.

Amostragem da auditoria aponta pagamento superior àquele orçado originalmente.

Nesse ínterim chega a notícia que já se antecipava desde a celebração do contrato: o **Governo do Estado de São Paulo** solicitou ao **Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão**, a **exclusão da linha 17-Ouro**, da **Copa do Mundo de 2014**.

É bem certo que o financiamento federal permaneceu na obra, deslocado que foi para o PAC. Contudo, os problemas só foram se avolumando.



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

Houve a necessidade técnica de modificação estrutural da metodologia construtiva, modificação essa que, consoante apurado pela Diretoria da Fiscalização, já eram do conhecimento do METRÔ antes da licitação.

A Companhia não interviu no projeto à época em que poderia e depois lançou mão de expediente praticamente idêntico ao já narrado no presente despacho **autorizando o Consórcio a dar início aos serviços antes da liberação dos recursos financeiros ou da própria formalização do termo aditivo.**

As **planilhas de preço** foram **apresentadas** pelo próprio **Consórcio** porque o METRÔ **não efetuou pesquisa de mercado**. E mais: **delegou** à Contratada o estabelecimento dos **critérios de medição dos serviços**.

Os valores envolvidos importaram em R\$ 84.625.440,52 e o 3º Termo Aditivo consolidou as mazelas, prorrogando o prazo para conclusão das obras.

Adveio a questão da ciclovía, objeto do 4º Termo Aditivo.

As obras da Linha 17 implicaram em interferência nas marginais do Rio Pinheiros, com interdição da ciclovía ali existente, pelo prazo de 2 anos e tal como se poderia esperar, os usuários daquela via rebelaram-se contra a medida, ocasionando interferência do Ministério Público Estadual e conseqüente acordo para sua reconstrução temporária.

As obras foram iniciadas em janeiro de 2014 e entregues em fevereiro do mesmo ano, sendo que o aditivo foi celebrado em abril, para formalizar o que já havia ocorrido, porque foi o Consórcio quem construiu a obra através de empresas terceirizadas, já que, ele próprio, não detinha a *expertise* necessária.

O ajuste importou em R\$ 8.399.874,47. No entanto, a Companhia do



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

Metropolitano, quando da resposta à questionamentos da fiscalização, afirmou haver pago o valor de R\$22.925.726,44 (planilha de medição nº 33).

Como se vê, o METRÔ usou e abusou de utilização de expediente lateral à prescrição da lei, afastando-se da conduta devida pela Administração Pública!

Dispendeu recursos públicos de forma absolutamente irresponsável, tornando praticamente impossível a aferição da economicidade dessas despesas, porque precificadas pelo próprio contratado.

Levantamento efetuado pela 5ª Diretoria de Fiscalização apurou o valor de R\$ 1.258,78 por metro concluído de ciclovias, sendo que Prefeituras, como a de São Paulo e a de Campinas, efetuaram os mesmos serviços por R\$ 200,00 o metro.

É de se imaginar que possa haver uma razão para tamanha disparidade. Contudo qualquer explicação restará comprometida, posto que todo o projeto e orçamento do serviço foram efetuados pela própria contratada que, inclusive, lançou mão de empresas terceirizadas.

Infelizmente os equívocos não ficaram por aí.

O 5º Termo Aditivo tratou de modificar o escopo do contrato, adequando-o ao novo estudo de demanda, que mostrou que o número de usuários se projeta para 440.000 passageiros/dia, quando a previsão original era de 225.000/ passageiros/dia.

Por consequência o METRÔ alterou o número de composições para trabalhar com 14 trens, de 5 carros e não mais com os 24 trens, de 3 carros.



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

É de se lembrar que as Ordens de Serviço nº 12 e 13 já haviam autorizado a fabricação dos 24 trens originalmente contratados, não sendo possível imaginar o porque do estudo de utilização da linha não ter sido atualizado no momento da licitação.

Teve mais. O aditivo 6 tratou de trazer outra modificação importante ao empreendimento, relativa ao Trecho 1, cujo traçado segue até a futura Ponte Panamby, região densamente ocupada por redes de serviços operadas por diversas empresas, públicas e privadas, exigindo a transferência de rede enterrada de fibra ótica para uma vala técnica a ser construída especificamente para essa finalidade.

Ocorreu que, e a essa altura nada é mais surpresa, a Companhia do METRÔ recebeu informação de que a CPTM estava instalando rede elétrica ao longo da Linha 9 – Esmeralda, inviabilizando a implantação da referida vala técnica, obrigando o deslocamento dos pilares para o outro lado do Rio Pinheiros.

De outro lado, a relevância da obra trouxe a necessidade de que este Órgão de Controle averiguasse as notícias do atraso da obra e seu marco final, haja vista as expectativas de então, para sua inauguração para as Olimpíadas.

Instado, o METRÔ trouxe aos autos as informações sobre o seu cronograma, mencionando a existência de 4 trechos, ainda que se possa concluir que o ramal do aeroporto não será realizado, como se verá adiante.

No que interessa, informa que o trecho da Estação Morumbi/CPTM até Estação Américo Maurano aguarda a tramitação de 7 ações judiciais, que o trecho Estação Américo Maurano até Estação São Paulo Morumbi aguarda providências a cargo da Prefeitura de São Paulo, como o prolongamento da avenida, com desapropriações, sendo que a atual gestão municipal não tem previsão para início da obra e o trecho Pátio Água Espraiada até Estação Jabaquara aguarda desapropriação e



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

reassentamentos, pela Prefeitura de São Paulo, de 9000 famílias, ações essas que, textualmente, na percepção do METRÔ, demandará 5 anos.

Após cada uma dessas providências, mais 30 meses de obras, se não houver intercorrências.

Aparentemente o METRÔ emitiu “**aditivo informal**” ao contrato **projetando as obras para o infinito**.

A dependência da vontade política da próxima gestão municipal, a iniciar em 2017, a realização de licitações e obras complexas, os procedimentos de desapropriação e reassentamento de 9000 famílias não são episódios laterais.

Afetam, de forma absoluta, o contrato, que, nesses termos, não possui condição de se manter vigente.

De fato, a considerar as otimistas previsões do METRÔ, os trechos que dependem da Prefeitura serão colocados em condições de prosseguimento das obras se a próxima gestão municipal entender que essa obra faz parte de seu plano político, se dispuser de recursos orçamentários, se tiver vontade política de enfrentar desapropriações e assentamentos, enfim, se e quando quiser, ou puder.

A estruturação do Convênio foi concebida em momento político diferente do hoje existente, quando se avizinhava uma Copa do Mundo e não se tinha noção de crise econômica para que estava por vir.

Hoje o ambiente é outro e não existem mais os holofotes que justificariam esforços de outra esfera de poder a empreender orçamento e desgaste político em prol da mobilidade urbana.



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

Restaria, do atual empreendimento, o trecho 1, que liga o aeroporto de Congonhas até a Estação Morumbi/CPTM.

Restaria, porque ao se verificar a nota técnica nº 674 da CGU, datada de março de 2012, o trecho em questão já havia sido suprimido do contrato, em virtude de decisão exarada pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico que considerou inadequada a existência de linha de METRÔ nas imediações ao Aeroporto de Congonhas tendo em vista o tombamento da sua fachada.

É de se ver, portanto, a absoluta inviabilidade do ajuste prosseguir nos termos hoje vigentes, sendo imperioso a efetivação de medidas que tragam viabilidade a um empreendimento já medido e pago em 35% de sua dimensão, sem qualquer benefício à população, sob pena da atual Administração restaurar os esqueletos de obra que não se via já há tempo.

Somente no presente contrato já foi despendido mais de R\$ 500 milhões, sendo que o empreendimento final será computado o valor das estações, algumas já construídas.

O material rodante, cujo fabrico foi autorizado, já foi ou será entregue, trazendo novos custos para seu armazenamento.

Os canteiros de obra não foram desmobilizados, sendo remunerados mês a mês.

O METRÔ limita-se a emitir Termos Aditivos, prorrogando a vigência do contrato que, até ele sabe, não chegará a bom termo nas condições hoje existentes.



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

O próprio Consórcio já aventou hipótese de rescisão contratual, obrigando a Companhia do METRÔ a prorrogar o seu prazo unilateralmente (Aditivos 10 e 11)

De outra parte verifico ausência de clareza a respeito dos próprios valores envolvidos na contratação.

Note-se que em junho/2013 o METRÔ informou a este Tribunal que o valor atualizado do contrato importava em R\$ 3.175.000.000,00, sendo que as fontes de recurso eram provenientes do contrato de financiamento da Caixa Econômica Federal (R\$1.082.000.000,00), do BNDS (R\$250.000.000,00), da Prefeitura de São Paulo (R\$334.500.00,00) e aportes de Capital, através de subscrição de ações da Companhia do METRÔ (R\$1.500.500.000,00).

Frise-se: tal valor não contemplou a construção das estações, objeto de contratos diversos!

Ocorre que o valor do empreendimento, segundo o termo de contrato e os aditivos que o atualizaram importa em R\$1,7 bilhões.

De fato, tal como alertado desde o início, o empreendimento nasceu de forma equivocada.

A ausência de estudos preliminares concebidos à luz de todos os conceitos que projetassem os problemas, hoje escancarados, e as alternativas para solucioná-los, levou o METRÔ a situação aqui delineada.

Gerencia uma obra inacabada, com pilares espalhados pela cidade, uma frota de trens os quais, alguns jamais serão utilizados, com estações edificadas e sem utilização e fornecedores de trens em situação falimentar.



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

Ao sentir deste Relator será necessário uma completa revisão de todo o empreendimento, que passará pela reavaliação do Convênio com a Prefeitura de São Paulo, a eventual (e provável) necessidade de rescisão do presente contrato, implicando em nova licitação.

As falhas, anunciadas à exaustão, são graves, devendo a Companhia do Metropolitano apresentar resposta aos questionamentos a seguir 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?

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?

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.

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



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

5 – Quais as providências administrativas foram adotadas em virtude do conteúdo do Quesito nº 79, proveniente do Ministério Público Estadual, em conjunto com o Ministério Público Federal?

6 – O METRÔ procedeu algum estudo técnico a respeito das observações efetuadas no mencionado Quesito?

7 – Houve atendimento a alguma das providências ali solicitadas? Por quê?

8 – O METRÔ deverá encaminhar documentação comprobatória das medidas adotadas.

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.

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

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



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

- 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.
- 16 – Qual o impacto financeiro originado pelo 1º Termo Aditivo?
- 17 – Qual a razão da inabilitação dos Consórcios “Linha 17 – Ouro”, “Metropolitano” e “Gold Monorail Consortium”?
- 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?
- 19 – Qual a motivação administrativa para transferência das obrigações relativas à obtenção de Licença ambiental de Instalação para o Consórcio contratado?
- 20 – Em se tratando de contratação *Turn Key*, porque tais obrigações não estavam a cargo da contratada?
- 21 – Qual a justificativa para determinação da realização de serviços, (pagos pelo 2º Termo Aditivo), sem a cobertura de qualquer tipo de contrato?
- 22 – Como o METRÔ poderá reclamar de eventuais falhas na prestação desses serviços?



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

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

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

25 - Qual a motivação administrativa de não ter sido dada atenção ao Parecer Jurídico da Companhia, a propósito da ilegalidade dos atos administrativos?

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?

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?

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?

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



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

efetivamente o atual valor do contrato, tal como formatado, pela Companhia do METRÔ?

30 – Essa mesma explicitação informa que o valor de R\$ 1,505 bi, será provisionado através de subscrições de Ações do próprio Metropolitano. Quais as providências adotadas para a realização do Capital? Já houve obtenção de algum resultado?

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?

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

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

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

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?

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



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

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.

38 – No ensejo, deverá explicitar o motivo pelo qual cresceu serviços a um empreendimento contratado pelo sistema *Turn Key*.

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).

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?

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

42 – Segundo informações do processo, os serviços de construção da ciclovia foram iniciados em janeiro/2014 e entregues em fevereiro/2014, sendo que o



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

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?

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?

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

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.



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

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.

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.

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?

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?

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?



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

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.

52 – Quais as consequências civis derivadas do acidente ocorrido em 09/06/2014? Existem processos propostos junto ao Poder Judiciário? Quantos? Quais os valores pleiteados em cada um deles?

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?

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?

55 – Qual valor do aporte de capital já efetuado pela Prefeitura de São Paulo até o momento? A resposta deverá vir acompanhada da documentação comprobatória.

56 – A propósito, quais são os valores financeiros já liberados pelo Governo Federal para suporte do empreendimento, até a presente data? Do mesmo modo, a informação deve ser prestada com documentos.

57 - Por ocasião dos questionamentos em questão (junho/2015), o METRÔ havia respondido, de forma lacônica, que, “superados os entraves descritos” ,



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

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.

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?

59 – Qual a atual posição do Consórcio contratado, sobre o contrato? Quais pleitos elaborou para se manter em relação contratual? Qual a dimensão do desequilíbrio econômico por ele pleiteado?

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.



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

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

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.

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.

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

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.



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

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

64 – Deverá, também, apresentar os valores despendidos com tal correção monetária em cada um dos aditivos.

Esses são os esclarecimentos aos quais o METRÔ está obrigado a prestar.

Deverá fazê-lo de forma clara e inteligível, fazendo acompanhar apenas e tão somente dos documentos essenciais e imprescindíveis à elucidação dos aspectos solicitados ou aqueles que julgar necessários, evitando a juntada de papéis inócuos ou repetidos.

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

Nos termos do artigo 2º, XIII, da Lei Complementar nº 709/93, fixo à origem prazo de 30 dias para que traga aos autos os esclarecimentos solicitados.

Com as justificativas, sigam os autos para a análise de ATJ, do Ministério Público de Contas e da SDG.

Publique-se.

Ao Cartório para as providências.



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

GC, em 09 de agosto de 2016.

Antonio Roque Citadini
Conselheiro



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