



TC 030.488/2010-9 (processo eletrônico, 9 peças)

Natureza do Processo: Prestação de Contas (2009).

Entidade: Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU

Natureza Jurídica: Sociedade de economia mista.

Vinculação: Ministério das Cidades – MICI

Responsáveis: Elionaldo Maurício Magalhães Moraes (CPF 004.571.594-72) e demais arrolados na peça 2.

Proposta de mérito.

Tratam os autos da prestação de contas anual da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, referente ao exercício de 2009, apresentada em obediência à Instrução Normativa TCU nº 57/2008 e à Decisão Normativa TCU nº 102/2009.

1. VALORES GERIDOS NO EXERCÍCIO

1.1. Total gerido no exercício de 2009: R\$ 3.803.991.369,64 (peça 1).

2. HISTÓRICO DA UNIDADE

2.1. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU foi criada a partir da junção de empresa de projetos ferroviários, Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. – ENGEFER, e de uma das diretorias da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A., em 22/2/84, pelo Decreto-Lei 89.396. Inicialmente, era vinculada à Secretaria Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e das Comunicações, na forma de sociedade de economia mista, e tinha como missão planejar, realizar estudos e projetos, implantar e construir o transporte de pessoas, operando e explorando comercialmente esse transporte, ficando sob a responsabilidade da RFFSA o gerenciamento do transporte de carga sobre trilhos.

2.1. Atualmente, a CBTU opera os trens de passageiros nas cidades de Recife, Belo Horizonte, João Pessoa, Natal e Maceió. A empresa é, ainda, representante do Governo Federal na implantação dos metrô e na modernização dos trens urbanos de Salvador, Fortaleza, Distrito Federal, São Paulo e Curitiba.

2.2. A companhia está vinculada desde 2003 ao Ministério das Cidades, por força do Decreto 4.566, de 1/1/2003. O foco de sua missão é atender às necessidades de deslocamento da população, integrando o transporte no contexto do desenvolvimento urbano, social e econômico, melhorando a qualidade de vida e reduzindo as desigualdades sociais.

3. FORMALIZAÇÃO DO PROCESSO DE CONTAS

3.1. A prestação de contas apresenta as peças relacionadas no artigo 13 da Instrução Normativa TCU nº 57/2008 e no artigo 2º da Decisão Normativa TCU nº 102/2009, conforme relação a seguir:

Documento do Processo	Peça	Página
Rol de Responsáveis	2	01/12
Relatório de Gestão	5/6	01/296
Demonstrativos Contábeis	1	01/222
Declaração da Coordenação-Geral de Recursos Humanos sobre a apresentação das declarações de bens e rendas dos servidores comissionados	3	11



Relatórios e pareceres de órgãos e entidades que devam se pronunciar sobre as contas ou sobre a gestão	3	1/136
Relatório de Auditoria do Controle Interno	6	01/110
Certificado de Auditoria do Controle Interno	4	01/03
Parecer do Dirigente do Controle Interno	4	07/08
Pronunciamento do Ministro de Estado	4	12

4. PROCESSOS CONEXOS

4.1. Contas de exercícios anteriores

4.1.1. TC 021.037/2006-1 (exercício 2005)

4.1.1.1. O processo referente ao exercício de 2005 foi apreciado pelo TCU por intermédio do Acórdão nº 1.309/2010 – 1ª Câmara, que decidiu:

“9.1. com fundamento no art. 1º, inciso I, 16, inciso II, 18 e 23, inciso II, da Lei nº 8.443/1992, c/c os artigos 1º, inciso I, 208 e 214, inciso II, do Regimento Interno do TCU, julgar regulares com ressalva as contas dos responsáveis João Luiz da Silva Dias, Ilton Ilhomar de Carvalho, Márcio Fortes de Almeida, Ermínia Terezinha Menon Maricato, José Carlos Xavier, Sérgio Braune Sólton de Pontes, Antônio José Alves Júnior, Wagner Fajardo Pereira, Antônio Abrahão Caran Filho, José Fernandes da Silva, João Ernani Antunes Costa, Pedro Souza Rocha, Sileno Souza Guedes, dando-lhes quitação;

9.2. com fundamento nos arts. 1º, inciso I, 16, inciso I, 17 e 23, inciso I, da Lei nº 8.443/92, julgar as contas dos Srs. José Dias da Silva Filho, Raul de Bonis Almeida Simões, Luiz Antonio Cosenza, Octávio Luiz Leite Bitencourt, Luiz Carlos Bertotto, Lilian Maria Cordeiro Pinheiro, Luiz Roberto Pieroni, Júlio César de Azevedo Braga, Hilton Homem de Castro, Erwin Weimann, e Lucélio Cartaxo Pires de Sá, regulares, dando-lhes quitação plena;

9.3. determinar à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU que:

9.3.1. não execute despesas ou assuma obrigações sem que haja o devido respaldo orçamentário, em observância ao inciso II do art. 167 da Constituição Federal, às disposições correlatas das Leis de Diretrizes Orçamentárias, ao art. 60 da Lei nº 4.320/1964 e ao art. 73 do Decreto-Lei nº 200/1967;

9.3.2. elabore os próximos Relatórios de Gestão em estrita conformidade com o normativo vigente exarado por este Tribunal, atentando-se, especialmente, para:

9.3.2.1. a avaliação dos resultados da empresa no exercício, considerando os resultados quantitativos e qualitativos alcançados, a eficácia, eficiência e efetividade no cumprimento dos objetivos e metas estabelecidos, com esclarecimentos sobre as causas que inviabilizaram seu pleno cumprimento, a exemplo de frustração da arrecadação prevista e de prejuízos operacionais, e as medidas saneadoras e os planos de ação implementados para melhoria do desempenho;

9.3.2.2. a completa descrição dos indicadores de gestão e de outros parâmetros utilizados para avaliar o desempenho da gestão da estatal, incluindo a metodologia utilizada para cálculo e a análise dos resultados;

9.3.3. elabore e apresente as demonstrações contábeis em conformidade com os preceitos da Lei 6.404/76, com especial atenção para os artigos que disciplinam a elaboração da Demonstração do Resultado do Exercício, e atente para as significativas alterações introduzidas pela Lei 11.638/2007;

9.3.4. adote medidas, se ainda não o fez, no sentido de revisar os processos de pensão por acidente ferroviário pendentes, no prazo de 180 dias, a contar da ciência da deliberação;

9.3.5. registre, em item específico do próximo Relatório de Gestão, as medidas adotadas em virtude da determinação do item anterior e os resultados financeiros alcançados; as providências para redução dos acidentes ferroviários; o número de acidentes por milhão de passageiros transportados; a evolução dos acidentes, das concessões judiciais de pensões por acidentes ferroviários e dos custos dessas pensões nos últimos cinco anos, se possível com quadro comparativo dos indicadores de acidentes da CBTU com outras empresas nacionais e internacionais do setor de transporte ferroviário (item 6.2.3. da instrução de fls. 624/655);

9.4. determinar à Secretaria Federal de Controle - SFC que:

9.4.1. identifique, nos processos em que relatar alguma irregularidade, consoante orientações gerais para preenchimento, em relatórios de auditoria de gestão, de informações sobre falhas/irregularidades - contidas nas decisões normativas do TCU que tratam da apresentação de prestação de contas ordinárias:

9.4.1.1. o responsável, discriminando nome, CPF e cargo;

9.4.1.2. conduta, comissiva ou omissiva, culposa ou dolosa, praticada pelo responsável;

9.4.1.3. nexo de causalidade - evidências de que a conduta do responsável contribuiu significativamente para o resultado ilícito, ou seja, de que foi uma das causas do resultado - irregularidade ou dano;

9.4.1.4. a culpabilidade - verificar a boa-fé do gestor, se esse praticou o ato após prévia consulta a órgãos técnicos ou, de algum modo, respaldado em parecer técnico, se é razoável afirmar que era possível ao gestor ter consciência da ilicitude do ato, se era razoável exigir do gestor conduta diversa daquela que ele adotou, consideradas as circunstâncias que o cercavam, e caso afirmativo, apontar qual seria a conduta;

9.4.2. nas próximas contas da CBTU a serem apresentadas:

9.4.2.1 manifeste-se de forma conclusiva sobre cumprimento das determinações expedidas no respectivo exercício, acrescidas das determinações deste Tribunal enumeradas a seguir: item 2.1 do Acórdão 551/2007 - 2ª Câmara; itens 9.4.1, 9.4.2 e 9.4.3, do Acórdão 1.317/2006 - Plenário; itens 9.2.1 e 9.2.2 do Acórdão 334/2007 - 1ª Câmara; itens 9.2.1 a 9.2.5 do Acórdão 589/2004 - Plenário; e item 9.2.4 do Acórdão 1390/2005 - Plenário; informando, na medida do possível, o total de processos nos quais as determinações são aplicáveis, a amostra avaliada pela equipe de auditoria e em quais processos as irregularidades ou impropriedades foram verificadas;

9.4.2.2. verifique a efetiva obtenção da Licença Prévia para execução da Linha 3 do Metrô do Rio de Janeiro e o atendimento das determinações dos itens 9.1.1 a 9.1.3 do Acórdão 1.622/2005 - Plenário;

9.5. juntar cópias das folhas 190-191, 637, 654-655, 659, 704-A, 705-723 deste processo ao TC 13.359/2005-2 - contas CBTU, exercício de 2004;

9.6. formar apartado, com natureza de prestação de contas ordinária, para apreciação das contas dos gestores da Superintendência de Trens Urbanos de Maceió/AL, com fundamento no art. 37, **caput**, da Resolução 191/2006, mediante a reprodução por cópias das folhas 14, 16 a 185, 190 a 253, 279 a 284, 593 a 606 e 609 a 623, e seu envio, para instrução, à Secex/AL, com base no art. 37, § 3º, da Resolução 191/2006, e no art. 4º, inciso I, c/c o art. 6º, parágrafo único, da Portaria Segecex 7/2009.”

4.1.1.2. Visto que o referido Acórdão foi prolatado somente em 16/03/2010, as determinações não serão objeto de verificação nestas contas.

4.1.2. TC 018.694/2007-7 (exercício 2006)

4.1.2.1. O processo referente ao exercício de 2006 foi apreciado pelo TCU por intermédio do Acórdão nº 1.948/2010 - 1ª Câmara, que decidiu:

“Os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão da Primeira Câmara, com fundamento nos arts. 1º, inciso I; 16, inciso I e II; 17, 18 e 23, inciso I e II, da Lei nº 8.443/92, c/c

os arts. 1º, inciso I; 17, inciso I; 143, inciso I; 207 e 208 do Regimento Interno/TCU, e no art. 12 da Instrução Normativa TCU nº 47/2004, ACORDAM em julgar regulares com ressalva as contas dos Srs. Antônio Abrahão Caram Filho (001.914.936-00), João Ernani Antunes Costa (132.600.066-72) e João Luiz da Silva Dias (011.089.806-00), dando-lhes quitação, regulares as dos demais responsáveis, dando-lhes quitação plena, e mandar fazer as seguintes determinações sugeridas nos pareceres emitidos nos autos:

(...)

1.5. Determinar:

1.5.1. à CBTU que:

a) abstenha-se, em cumprimento ao Acórdão nº 551/2007 – 2ª Câmara, de aplicar recursos na realização de despesa com festividades, eventos comemorativos e quaisquer outros que não tenham vinculação direta e concreta com as finalidades institucionais da entidade, a exemplo das realizadas pela STU/BH em comemoração ao Dia Internacional da Mulher;

b) anule o Convênio nº 001-2007/DA, se ainda vigente, haja vista que o Sesi não tem competência para dispensar a CBTU do recolhimento da contribuição devida ao Serviço Social, a qual deve ser arrecadada, atualmente, pela Receita Federal do Brasil, conforme disposto na IN RFB nº 567;

c) estabeleça critério de aceitabilidade de preços máximos em seus editais de licitação, em cumprimento ao art. 40, inciso X, da Lei nº 8.666/93 e ao subitem 9.4.1 do Acórdão nº 1.317/2006 – Plenário, evitando a omissão desse critério, a exemplo da Concorrência nº 001/2006/DELIC/AG, do Pregão Presencial nº 001/2006/DELIC/AG, do Pregão Presencial nº 002/2006/DELIC/AG e do Convite nº 001-GELIC/2006/STU-NAT;

d) na apresentação das próximas prestações de contas, não arrogle naturezas de responsabilidade diversas das definidas no art. 10 da IN TCU nº 57/2008 ou na decisão normativa anual a que se refere o parágrafo único do mesmo artigo, e inclua todas as informações assinaladas no art. 11 da IN, sobretudo no que tange à correta identificação das naturezas de responsabilidade e dos cargos e funções exercidos;

e) na apresentação das próximas prestações de contas, elabore o parecer de auditoria interna em estrita consonância com o preceituado no art. 13, inciso IV, da IN TCU nº 57/2008 e na decisão normativa anual a que se refere esse dispositivo;

f) promova a reanálise da prestação de contas do Convênio nº 001-2003/DA, celebrado com o Metrofor, em 30/12/2003, atentando para as impropriedades apontadas pelo Relatório de Auditoria da SFC nº 190.134, relativo à gestão de 2006, especialmente em relação às despesas indevidas com CPMF, no valor de R\$ 11.524,70, referente à aplicação irregular em fundo de renda fixa para recursos a serem utilizados em prazo superior a um mês, em desconformidade com a IN STN nº 01/97, § 1º, e no valor de R\$ 6.852,09, relativo à cobrança da contribuição mesmo após a publicação da Lei nº 10.892/2004, que estabeleceu alíquota zero de CPMF para as contas de depósito de poupança;

1.5.2. à Secretaria Federal de Controle que, nas próximas contas da CBTU:

a) informe se os atos administrativos que definem o quantitativo de cargos de livre nomeação e exoneração na CBTU foram devidamente aprovados pelo Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais e/ou pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme determinado pelo Acórdão nº 56/2007 – 2ª Câmara;

b) informe se já houve ajuizamento da ação cível visando recuperar o prejuízo de R\$ 10.206,53, decorrente de fraude em pensionamento de beneficiário já falecido, apontado no subitem 5.3.1.1 do Relatório de Auditoria de Gestão nº 190.134;

c) verifique a evolução dos procedimentos adotados na CBTU em relação à tempestividade da análise dos processos de pensão.

1.6. Orientar a Secretaria Federal de Controle para que observe, nos relatórios de auditoria de gestão, o art. 10 da IN TCU nº 57/2008 e a decisão normativa anual a que se refere o

parágrafo único do mesmo artigo, quando da formulação de recomendação aos órgãos e entidades para inclusão de responsáveis no rol do processo de contas (subitem 5.7.11 da instrução de folhas 379/410).

1.7. Alertar a CBTU de que o descumprimento de determinação deste Tribunal ou a reincidência no ato, enseja a aplicação da multa do art. 58, § 1º, da Lei nº 8.443/92 c/c o art. 268, inciso VII e VIII, do Regimento Interno/TCU, a qual prescinde de audiência prévia, nos termos do § 3º desse último dispositivo.

1.8. Encaminhar à CBTU cópia da instrução de folhas 379 a 470, para dar-lhe conhecimento de que a jurisprudência do TCU caminha no sentido de aceitação de pontuação mínima para as propostas técnicas nas licitações do tipo “técnica e preço”, desde que justificada, conforme precedentes dos Acórdãos nºs 2.658/2007, 891/2008 e 29/2009, todos do Plenário.

1.9. Comunicar à Receita Federal do Brasil, para as providências que entender cabíveis, a existência do Convênio nº 001-2007/DA, firmado entre a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e o Serviço Social da Indústria – Sesi, por meio do qual este dispensa aquela empresa pública do recolhimento do valor equivalente a 4% do total da contribuição mensal devida, como forma de colaboração na manutenção dos serviços assistenciais prestados pela CBTU a seus empregados e respectivos dependentes.

1.10. Formar apartado, com natureza de prestação de contas ordinária, para apreciação das contas dos gestores da Superintendência de Trens Urbanos de Maceió/AL, com fundamento no art. 37, caput, da Resolução TCU nº 191/2006, mediante a reprodução por cópia das folhas 10, 16 a 170 e 173 a 378, e seu envio, para instrução, à Secex/AL, com base no art. 37, § 3º, da Resolução TCU nº 191/2006 e no art. 4º, inciso I, c/c o art. 6º, parágrafo único, da Portaria Segecex nº 7/2009.”

4.1.2.2. Visto que o referido Acórdão foi prolatado somente em 20/04/2010, as determinações não serão objeto de verificação nestas contas.

4.1.3. TC 020.486/2008-0 (exercício 2007)

4.1.3.1. O processo referente ao exercício de 2007 foi apreciado pelo TCU por intermédio do Acórdão nº 3.261/2010 – 1ª Câmara, que decidiu:

“Os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão da Primeira Câmara, com fundamento nos arts. 1º, inciso I; 16, inciso I; 17 e 23, inciso I, da Lei nº 8.443/92, c/c os arts. 1º, inciso I; 17, inciso I; 143, inciso I; e 207 do Regimento Interno/TCU, ACORDAM em julgar as contas abaixo relacionadas regulares, dar quitação plena ao(s) responsável(eis), e mandar fazer a(s) seguinte(s) determinação(ões) sugerida(s) nos pareceres emitidos nos autos:

(...)

1.5. Determinar:

1.5.1. à 9ª SECEX que:

a) forme apartado, com natureza de prestação de contas ordinária, para apreciação das contas dos gestores da Superintendência de Trens Urbanos de Maceió/AL, com fundamento no art. 37, caput, da Resolução TCU nº 191/2006, mediante a reprodução por cópia das folhas 2/196, 197/245, 277/278 e 291/376, e seu envio, para instrução, à Secex/AL, com base no art. 37, § 3º, da Resolução TCU nº 191/2006 e no art. 4º, inciso I, c/c o art. 6º, parágrafo único, da Portaria Segecex nº 7/2009;

b) exclua do rol de responsáveis os seguintes nomes: José Dias da Silva Filho, Chefe Contabilidade (720.074.867-68), José Innocêncio de Andrade Araújo, Representante do MICI (197.340.344-72) e Luiz Carlos Bueno de Lima, Representante do MICI (289.355.190-49).

1.5.2. à CBTU, em especial ao Departamento de Licitações – DELIC, que somente realize processo licitatório se atendidos os requisitos abaixo:

a) pesquisa de preços, comprovando a sua compatibilidade com os de mercado, conforme preconizado pelo inciso IV do art. 43 da Lei nº 8.666/93;

b) projeto básico adequado, detalhando o objeto a ser contratado, conforme dispõe o art. 6º, IX, e art. 7º, § 2º, I, da Lei 8.666/93;

c) composição dos custos detalhada de cada bem ou serviço que será contratado, conforme art. 7º, § 2º, II, da Lei 8.666/93 e, nos casos em que se aplicar, exigir o quantitativo de produtividade mínima para os serviços contratados.

1.5.3. à Secretaria Federal de Controle Interno que informe, em seu relatório de auditoria das próximas contas da CBTU, sobre o andamento das ações corretivas tomadas pela companhia para atender as recomendações referentes às constatações do Relatório de Auditoria de Gestão nº 208653.”

4.1.3.2. Visto que o referido Acórdão foi prolatado em 8/6/2010, as determinações não serão objeto de verificação nestas contas.

4.1.4. TC 019.256/2009-5 (exercício 2008)

4.1.4.1. Conforme consulta realizada no sistema Mesa de Trabalho, em 18/11/2010, o processo encontra-se com proposta de sobrestamento no Gabinete do Ministro-Relator. Em consulta à proposta da Unidade Técnica, não foram identificados fatos ou irregularidades que pudessem repercutir na apreciação de mérito das presentes contas.

4.2. Outros processos (denúncias, representações, auditorias, monitoramentos etc)

4.2.1. TC 019.799/2010-9 (Representação)

4.2.2. Trata-se de representação acerca de possíveis irregularidades ocorridas na Superintendência da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Maceió/AL. De acordo com as informações contidas nos volumes digitalizados, obtidas através do Sistema Mesa de Trabalho, as irregularidades se referem ao período entre 2002 e 2007, não interferindo no julgamento desta prestação de contas.

4.2.3. TC 029.610/2009-1 (Representação)

4.2.3.1. Trata-se de Representação interposta pelo Consórcio Trends - CMC contra a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, relativamente à Concorrência Internacional nº 004/2009 - Delic - AC/CBTU, promovida com vistas à contratação de serviços de fornecimento de oito Veículos Leves Sobre Trilhos - VLTs, para a Superintendência de Trens Urbanos de Maceió - CBTU/STU-MAC.

4.2.3.2. Por intermédio do Acórdão nº 352/2010 – Plenário, o Tribunal decidiu conhecer da Representação, para no mérito considerá-la improcedente.

4.2.4. TC 007.520/2010-7 (Levantamento de auditoria)

4.2.4.1. Trata-se de auditoria realizada na CBTU, no âmbito do Fiscobras 2010, com o objetivo fiscalizar as obras de construção dos Trens Urbanos de Fortaleza - Implantação Trecho Sul (PAC). A proposta de mérito da Unidade Técnica responsável contempla a audiência do Diretor-Presidente da entidade, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, em razão da não inclusão no SIASG dos contratos 014/98 e 011/2010. Como esses fatos não se inserem no período compreendido pela presente prestação de contas, entende-se que não há óbice para o seu julgamento.

4.2.5. TC 007.523/2010-6 (Levantamento de auditoria)

4.2.5.1. Trata-se de Levantamento de Auditoria realizado pela Secob-2, objetivando verificar a execução das obras referentes à construção do Metrô de Salvador (Trens Urbanos de Salvador- BA, trecho Lapa-Pirajá) e o cumprimento de decisões anteriores sobre o mesmo empreendimento.

4.2.5.2. O levantamento foi apreciado no mérito por intermédio do Acórdão nº 2.681/2010 – Plenário, que teve entre outras deliberações a seguinte informação ao Congresso Nacional:

“(…)

9.5. comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional que não foram detectados, nesta auditoria, indícios de irregularidades que se enquadrem no disposto no inciso IV do § 1º do art. 94 da Lei 12.017/2009 (LDO/2010), nos Contratos, Aditivos e Convênios relativos aos serviços da obra do Metrô de Salvador/ BA; e que ainda continua pendente de deliberação definitiva por parte deste Tribunal o mérito das questões tratadas no processo 007.162/2006-0, que apontou indícios de irregularidades e estabeleceu a apresentação de garantias para cobertura dos prejuízos potenciais ao erário, no Contrato SA-01 com o Consórcio Metrosal, enquadrando-se essa situação no disposto no § 2º do art. 94 da LDO/2010. (...)”

4.2.5.3. Assim, verifica-se não haver qualquer repercussão de irregularidades ou falhas do referido processo nas contas que ora se analisa.

4.2.6. TC 012.624/2009-1 (Levantamento de auditoria)

4.2.6.1. Trata-se de levantamento realizado no programa de trabalho 15.453.1295.10SX.0029 - Apoio à Implantação do Trecho Lapa-Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador-BA (Metrô de Salvador) da Lei Orçamentária para 2009 (Fiscobras 2009).

4.2.6.2. O levantamento foi apreciado no mérito por intermédio do Acórdão nº 2.154/2009 – Plenário, sem que houvesse determinações à CBTU Não foram identificados fatos ou irregularidades que pudessem repercutir na apreciação e julgamento das presentes contas.

4.2.7. TC 007.799/2009-7 (Levantamento de auditoria)

4.2.7.1. Trata-se de Relatório de Levantamento de Auditoria - Fiscobras/2009, realizada na CBTU, responsável pelas obras de restauração do sistema de Trens Urbanos de Recife (PT: 15.453.1295.5754.0026).

4.2.7.2. Esse processo foi apreciado no mérito por intermédio do Acórdão nº 1.772/2009 – Plenário, que consignou as seguintes determinações à CBTU:

“(…)

9.1. determinar à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) que:

9.1.1. motive adequadamente os atos praticados pelas comissões de licitação que afetem interesses ou direitos dos licitantes, nos termos do art. 50, inciso I, da Lei 9.784/99;

9.1.2. fiscalize o cumprimento das condições elencadas no item 4.3 da Cláusula Quarta Obrigações dos Intervenientes dos Termos de Compromisso n.º 001/2008 e 002/2008, firmados com o Governo do Estado de Pernambuco, adotando as medidas corretivas que julgar adequadas e enviando a esta Corte, no prazo máximo de 60 dias, cópia das medidas adotadas;

9.1.3. quando dos procedimentos de implantação de novos sistemas de transporte por meio de veículos leves sobre trilhos – VLT's, realize, encaminhando cópia a esta Corte, previamente estudo da viabilidade técnica e econômico-financeira do empreendimento, abarcando hipótese que abarque veículos mais compatíveis com o mercado internacional; (...)”

4.2.7.3 A CGU consignou em seu relatório que, a partir dos exames realizados, verificou-se o atendimento de todas essas determinações, contidas no acórdão indicado (fl. 23 da peça 6), não havendo repercussão de irregularidades ou falhas do referido processo nas contas que ora se analisa.

4.2.7.4 Destaca-se que o estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT para o sistema de trens urbanos de Maceió, encontra-se anexado à peça 9 deste processo e foi objeto de análise no item 5.2.2 desta instrução.

5. EXAME DAS CONTAS

5.1. A Secretaria Federal de Controle Interno (SFCI) examinou a presente prestação de contas e emitiu o Relatório de Auditoria de Gestão nº 245990 (peça 6, fls. 1/110), bem como o Certificado de Auditoria (peça 4, fls. 1/3) e Parecer do Dirigente de Controle Interno (peça 4, fls. 7/8), opinando pela regularidade das contas dos responsáveis identificados no processo, a exceção do Diretor-Presidente, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, que obteve a regularidade com ressalvas, em razão do exposto no item 5.2.2 desta instrução. Ato contínuo, a autoridade ministerial competente atestou ter tomado conhecimento das conclusões da SFCI, mediante pronunciamento à fl. 12 (peça 4).

5.2. Constatações inseridas no Relatório da CGU nº 245990

5.2.1. **Item 3.1.2.2 – “Inexistência de ação e de manifestação da CBTU na apuração dos fatos, bem como demora, também por parte da Companhia, na adoção de providências em função de irregularidades verificadas pela CGU em convênio firmado com órgão do Governo do Distrito Federal, para realização de obras no trecho Taguatinga-Ceilândia do Metrô/DF”.**

5.2.1.1. A CGU examinou o Convênio nº 002-2007-DT firmado entre a União, representada pela CBTU, e o Governo do Distrito Federal - GDF, representado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF. Esse convênio tem por objeto transferir recursos federais no valor de R\$ 30 milhões, para a implantação do trecho Taguatinga-Ceilândia. A contrapartida do GDF seria de R\$10 milhões.

5.2.1.2. No âmbito desse convênio, a CGU verificou a compatibilidade dos preços unitários do termo aditivo Z-17 ao Contrato n.º 001/92-MC/NOVACAP, firmado em 1992 pelo GDF com o Consórcio BRASMETRÔ.

5.2.1.3. A equipe do Controle Interno utilizou como parâmetro preços unitários de referência oficial e baseou sua análise nos serviços pagos pelo METRÔ-DF relativos aos serviços indicados nos boletins de medição de números 173/2007, 174/2007, 175/2007, 176/2008, 177/2008 e 178/2008.

5.2.1.4. Como resultado dessa comparação, a CGU aponta um indício de superfaturamento de R\$ 6.895.019,73, na base de julho/2007.

5.2.1.5. Por meio do Ofício nº 5430/2010/AECI/GM/MCIDADES, de 30/06/2010, a CBTU apresentou os seguintes esclarecimentos:

5.2.1.6. O sistema do Metrô do Distrito Federal foi concebido de forma a constituir-se em elemento de ligação troncal entre o Plano Piloto e as seguintes cidades: Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Esse sistema é alimentado pelas suas estações e por terminais de integração (ônibus-metrô), otimizando, assim, tempos de viagem, deslocamentos a pé, itinerários e frotas. O trecho contratado, e em execução, possui extensão total de 40,3 km, sendo 9,0 km em trecho subterrâneo, complementados com 28 estações, sendo 11 subterrâneas e 17 em superfície, e um complexo de manutenção, com área aproximada de 65 ha, composto de instalações para as oficinas de manutenção, pátio de estacionamento, centro administrativo e centro de controle operacional - CCO. O sistema opera com 20 trens (Trem Unidade Elétrico - TUEs), com 4 carros/TUE, com capacidade para 1.300 passageiros/TUE, transportando 23.500 passageiros/sentido, na hora de pico, e 135.000 passageiros/dia.

5.2.1.7. O início da implantação do Metrô-DF ocorreu em janeiro de 1991, com a criação de um grupo executivo de trabalho. Em maio daquele ano, foi criada a coordenadoria especial, integrada por técnicos de diversas áreas do Governo do Distrito Federal, com a missão de gerenciar a construção do metrô.

5.2.1.8. Em agosto de 1991, foi lançado o edital de concorrência que, posteriormente,

classificou o consórcio BRASMETRÔ para fornecimento de bens e serviços necessários à implantação do projeto. O consórcio BRASMETRÔ foi formado, na época, pelas construtoras Camargo Corrêa, Serveng Civilsam, Norberto Odebrecht e Andrade Gutierrez, pelas fornecedoras de equipamentos elétricos INEPAR e CMW, além da empresa TCBR, autora do projeto.

5.2.1.9. As obras foram iniciadas em janeiro de 1992 e, em dezembro de 1993, foi criada a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, com a missão de operar o novo modal de transporte. Em outubro de 1994, os trabalhos foram paralisados. Com o empréstimo de R\$250 milhões obtidos junto ao BNDES, as obras foram retomadas dois anos depois, em maio de 1996.

5.2.1.10. Em janeiro de 1997, foi iniciado o programa de viagens experimentais, que teve como objetivo apresentar o novo sistema de transporte à população de Brasília.

5.2.1.11. De agosto de 1998 a agosto de 1999, o Metrô-DF circulou em regime de operação experimental, tendo como objetivo o aprimoramento do conhecimento prático dos operadores do sistema.

5.2.1.12. A operação definitiva do Metrô-DF, no entanto, só foi iniciada em 2001, com a inauguração dos trechos Samambaia - Águas Claras – Plano Piloto e Águas Claras - Taguatinga. Em 2006, iniciou-se a operação branca no trecho Taguatinga – Ceilândia Sul, passando pela estação Centro Metropolitano. Em 2007, a operação nesse trecho passou a ser comercial. No mesmo ano, começaram as obras para levar o Metrô-DF até a estação terminal Ceilândia.

5.2.1.13. Com base nesse histórico, a CBTU destaca que o Governo Federal não participou da concepção do projeto do Metrô-DF, de sua licitação, de sua composição de preços, nem de sua contratação.

5.2.1.14. Com relação ao contrato nº 001/92 questionado pela CGU, a CBTU aduz que os preços unitários de itens específicos tiveram sua base contratual alterada ao longo dos anos, em razão de expurgos e conversões decorrentes das diversas alterações na moeda brasileira durante a fase de desenvolvimento do empreendimento, desde a assinatura do referido contrato: cruzeiro, em julho de 1991; cruzeiro real, em julho de 1993; e real, em julho de 1994. Posteriormente, conforme estabelecido contratualmente, os preços passaram a ser reajustados pelo índice médio ponderado, calculado pelos índices setoriais de construção civil, divulgados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.

5.2.1.15. No ano de 2001, em atendimento às determinações do TCU, o Metrô-DF promoveu a análise comparativa dos preços do contrato n.º 001/92 com os praticados no mercado. Foi um trabalho de dez meses, sendo analisados 1.884 itens de preços de obras civis.

5.2.1.16. Com o resultado desse trabalho, chegou-se à conclusão que 50,26% dos itens estavam acima dos preços de mercado e 49,74% estavam abaixo. Esse trabalho foi formalizado pelo Processo n.º 097.000.246/2002-PRE, em nove volumes e encaminhado para análise do TCU e do TCDF, em 11/03/2002, por meio do Ofício n.º 74/2002-PRE.

5.2.1.17. De acordo com a CBTU, naquela ocasião, o Metrô-DF demonstrou aos tribunais de contas que, caso fosse efetuado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, ocorreria prejuízo para o erário. Tal afirmativa foi decorrente da conclusão de que a majoração dos preços dos itens que estavam abaixo dos preços de mercado era superior à proporção dos valores que deveriam ser reduzidos por estarem acima da prática de mercado.

5.2.1.18. No ano de 2003, o Metrô-DF, em atendimento aos itens 9.3.1 e 9.3.2 do Acórdão nº 1.611/2003-TCU, assinou convênio com a CEF para treinamento de seus empregados para utilização dos preços SINAPI. Porém, o sistema da CEF não dispunha de informações específicas de custos de obras metroviárias, o que inviabilizou todo esforço despendido à época.

5.2.1.19. O Metrô-DF informou à CBTU que vem demandando esforços para a realização de uma

segunda análise dos preços unitários, no total de 2.024 itens, comparando-os com os preços de mercado. O trabalho foi iniciado, porém, face às diversas dificuldades na coleta de preços e nas referências existentes no mercado, uma vez que as composições de serviços de obras metroviárias são específicas, o trabalho ainda não foi concluído.

5.2.1.20. Segundo o Metrô-DF, como resultado preliminar da análise em andamento, já foi possível constatar que, se os serviços de fornecimento e implantação de escadas rolantes, parte integrante do Contrato nº 001/92, fossem retirados do contrato e licitados separadamente, haveria significativa economia para o erário. Em virtude disso, realizou-se processo licitatório que deu origem ao contrato nº 007/2007.

5.2.1.21. A CBTU pondera que os resultados preliminares obtidos pelo Metrô-DF indicam ser conveniente aguardar o término da segunda análise dos preços unitários, para, então, decidir-se pela adoção de medidas saneadoras que preservem o erário.

5.2.1.22. Segundo informações obtidas junto ao METRÔ-DF, a União vem realizando aportes de recursos no projeto desde o início de sua implantação, sendo que as transferências, até 1997, foram efetuadas diretamente pelo Ministério da Fazenda/Secretaria do Tesouro Nacional. Entre 1998 e 2004, o Ministério dos Transportes transferiu recursos através dos convênios nºs 020/1998 e 007/1999.

5.2.1.23. Em agosto/2007, foi celebrado protocolo de intenções entre a União, representada pelo Ministério das Cidades, e o Governo do Distrito Federal, representado pelo governador, para estabelecer as condições básicas necessárias à transferência de recursos financeiros visando à implantação do trecho Taguatinga - Ceilândia do Sistema Metroviário de Brasília.

5.2.1.24. Com a decisão de se transferir os recursos, a CBTU, por determinação do Ministério das Cidades, celebrou em 19/09/2007 com o Metrô-DF o convênio nº 002/2007, na forma da legislação então vigente, que teve valor de R\$40.000.000,00, sendo R\$30.000.000,00 provenientes do orçamento da União e R\$10.000.000,00 do orçamento do Distrito Federal a título de contrapartida.

5.2.1.25. Os recursos provenientes do convênio em questão foram destinados à execução de parte do objeto da obra de implantação do Metrô-DF, formalizada pelo contrato de nº 001/92 - MC/NOVACAP, assinado em janeiro de 1992.

5.2.1.26. Em 10/11/09, a CBTU recebeu o Ofício nº 009006/2009/CONJUR/MCIDADES, que encaminha os autos do processo nº 8.000.037.994/2009-03, no qual a CGU aponta indício de superfaturamento na planilha do plano de trabalho do convênio, em comparação com os preços do SINAPI.

5.2.1.27. A CBTU, então, solicitou ao Metrô-DF que elaborasse planilha comparativa de todos os itens do plano de trabalho do convênio, justificando as diferenças de preços existentes.

5.2.1.28. O Metrô-DF, por meio da Carta nº 002/2010-METRÔ DF, de 26/02/2010, apresentou relatório justificando as diferenças dos preços praticados com os do SINAPI, com cópia para a Procuradoria da República no Distrito Federal.

5.2.1.29. A CBTU ressalta a dificuldade na análise das composições de preço do empreendimento, em função das diversas atualizações a que foi submetido o contrato, desde 1992.

5.2.1.30. Diante do exposto, a CBTU entende oportuno que o Metrô-DF conclua a análise dos preços unitários de todos os itens que compõem o plano de trabalho do convênio, a fim de que se apure a ocorrência ou não de sobrepreço, segundo os parâmetros de comparação estabelecidos e aceitos pelos órgãos de fiscalização, especialmente a CGU.

5.2.1.31. Não obstante, a CBTU, por meio do expediente nº CRT/0143-2010/P, de 29/07/2010, informou ter encaminhado diligência ao Metrô-DF solicitando a devolução do valor de R\$ 6.895.019,73 indicado pela CGU.

5.2.1.32. Diante dos esclarecimentos prestados, a CGU entende que a CBTU deva incrementar sua participação no processo de apuração dos fatos, emitindo posicionamento técnico acerca das irregularidades apontadas, bem como dos eventuais esclarecimentos apresentados pelo Metrô-DF.

5.2.1.33. Para tanto, a CGU promoveu duas recomendações à CBTU:

(i) que, na qualidade de órgão gestor dos recursos, passe a exercer controle efetivo sobre a aplicação dos recursos descentralizados mediante convênios ou instrumentos congêneres, assegurando-se de forma tempestiva de sua correta aplicação.

(ii) que, em relação ao caso concreto do Metrô-DF, mantenha a CGU informada dos desdobramentos relativos às irregularidades apontadas.

ANÁLISE

5.2.1.34. Depreende-se da manifestação apresentada pela CBTU, que o órgão não restou inerte diante do indício de débito apontado, tampouco agiu de forma intempestiva, conforme se pode verificar das informações apresentadas à CGU.

5.2.1.35. Após tomar ciência da irregularidade apontada pelo Controle Interno, em 10/11/09, a CBTU solicitou ao Metrô-DF que justificasse a diferença de preços indicada. Três meses depois, em 26/02/2010, o Metrô-DF encaminhou relatório à CBTU e à Procuradoria da República no Distrito Federal, justificando as diferenças de preço praticadas em relação ao SINAPI.

5.2.1.36. Destaca-se, neste ponto, a complexidade da análise das composições dos preços indicados, que se referem ao contrato de nº 001/92 - MC/NOVACAP, assinado em janeiro de 1992.

5.2.1.37. A revisão dos preços desse contrato vem sendo objeto de apreciação por parte do TCU desde 1993, entre outras questões, a saber:

- a) TC 015.806/1993-6, apreciado por meio da Decisão nº 245/94-Plenário, Ata 14/94, referente a requerimento da Procuradoria-Geral da República sobre as contas do Distrito Federal, relativas ao exercício de 1992, no que tange à aplicação de recursos transferidos pela União para aplicação nas obras do Metrô de Brasília. O processo se encontra arquivado, desde 24/11/99;
- b) TC 018.210/1995-3, apreciado por meio da Decisão nº 674/95-Plenário, Ata 59/95, referente à solicitação formulada pela Comissão Temporária do Senado Federal para realização de inspeções em obras paralisadas custeadas pela União;
- c) TC 000.227/96-0, julgado mediante a Decisão nº 469/97-Plenário, Ata 30/97, que corresponde à Auditoria realizada em decorrência da Decisão nº 674/95-Plenário (que determinou a realização de auditorias nas obras consideradas prioritárias, relacionadas no Relatório Final nº 2/95 da Comissão Temporária do Senado Federal), tendo por objetivo avaliar as obras do Metrô-DF, em especial os motivos de sua paralisação. Os autos encontram-se juntados ao TC 012.600/2000-6;
- d) TC 012.600/2000-6, trata de auditoria realizada junto às obras do Metrô do DF, em atenção à demanda da Comissão de Fiscalização e Controle do Senado Federal. Nesses autos, já foram prolatadas as Decisões nos. 1.011/2000- Plenário e 1.030/2002- Plenário;
- e) TC 009.067/2002-7, relativo a auditoria no âmbito do Fiscobras 2002, julgado mediante a Decisão nº 1.265/2002- Plenário, Ata 35/02. Está juntado ao TC 012.600/2000-6;
- f) TC 005.850/2003-3, referente a auditoria Fiscobras 2003, apreciado por meio do Acórdão nº 1.611/2003-Plenário, Ata nº 42/03. Também está juntado ao TC 012.600/2000-6;

- g) TC 006.956/2004-5, pertinente à auditoria Fiscobras 2004, no qual foi prolatado o Acórdão nº 1.394/2004-Plenário, Ata nº 34/04. Da mesma forma que os demais processos Fiscobras já citados, esses autos estão juntados ao TC 012.600/2000-6;
- h) TC 009.433/2005-5, que tratou do Relatório de Levantamento de Auditoria - Fiscobras/2005, apreciado mediante os Acórdãos nº 1.265/2005 e nº 99/2007, ambos do Plenário do TCU.

5.2.1.38. Parte dessas deliberações acima indicadas foi monitorada através do TC 030.731/2007-3 e foram consideradas cumpridas pelo Tribunal, consoante Acórdão 2.915/2010 – Plenário (Sessão de 3/11/2010). Em seu voto condutor, o Exmo. Sr. Ministro-Relator Valmir Campelo aborda a questão da compatibilidade dos preços relacionados ao empreendimento do Metrô-DF:

“(…)

16. *Desde a origem, as licitações da obra incorreram em diversas falhas. Todo o empreendimento foi licitado com base em projeto básico inconsistente, que não permitia a estimativa do custo final, fato este analisado nos autos do TC nº 000.227/1996-0. Em vista disso, o Tribunal tem efetivado permanente acompanhamento das obras do Metrô-DF, por meio de auditorias periódicas e a verificação da conformidade dos custos em processos específicos, entre eles o TC-012.600/2000-6. Ademais, o Metrô-DF envia relatórios trimestrais de acompanhamento ao Tribunal, conforme item 8.3.3 da Decisão nº 674/1995-Plenário.(…)*”

5.2.1.39. A complexidade do tema reporta-se à origem das obras do Metrô-DF, ocasião em que houve apenas uma licitação para todo o empreendimento. Esse fato corrobora a assertiva da CBTU acerca da dificuldade no cotejamento dos preços estabelecidos no Contrato nº 001/92, firmado em 1992 pelo GDF com o Consórcio BRASMETRÔ, com os valores de referência oficial (p.ex.: SINAPI).

5.2.1.40 Ocorre que os preços unitários de itens específicos desse contrato tiveram sua base contratual alterada ao longo dos anos, em razão de expurgos e conversões decorrentes das diversas alterações na moeda brasileira. Posteriormente, por força contratual, os preços passaram a ser reajustados pelo índice médio ponderado, calculado pelos índices setoriais de construção civil, divulgados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.

5.2.1.41 Essa sistemática de reajustes associada a um contrato bastante longo (1992) acaba por gerar distorções nos preços praticados, a ponto de o estudo realizado pelo Metrô-DF apontar que 50,26% dos itens estavam acima dos preços de mercado e 49,74% estavam abaixo.

5.2.1.42 Diante disso, e considerando o histórico e a complexidade do empreendimento do Metrô-DF, a aferição da compatibilidade dos preços contratuais deve ser realizada com determinada cautela, sem perder de vista o equilíbrio econômico-financeiro geral do contrato, sob pena de uma das partes contratantes sair prejudicada na hipótese de se considerar apenas uma análise amostral dos valores contratados.

5.2.1.43 Há que se destacar, também, que o próprio sistema referencial de preços, no caso SINAPI, carece de informações adequadas a realidade das obras metroviárias, consoante trecho do Voto condutor do mesmo acórdão supracitado (Acórdão 2.915/2010 – Plenário):

“(…)

8. *O outro tema do Acórdão nº 99/2007-Plenário – sistema de referência de preços para obras metroviárias – também é objeto de outras deliberações do Plenário abordadas no monitoramento. São elas: item 8.1.4 da Decisão nº 1011/2000; item 8.1.5 da Decisão nº 1011/2000; item 9.3.2 do Acórdão nº 1611/2003; item 9.4 do Acórdão nº 1611/2003; item 9.2.1 do Acórdão nº 1394/2004; item 9.2.1 do Acórdão nº 1261/2005; item 9.3 do Acórdão nº 99/2007.*

9. *Em relação às determinações acima, a 1ª Secex informa que estudos empreendidos pela*

CBTU concluíram pela inadequabilidade de se inserir itens de custo de obras metroviárias ou ferroviária no SINAPI.(...)”

5.2.1.44 Essa situação impede a utilização do SINAPI de forma direta como referencial de preços nos casos de obras metroviárias, a não ser que sejam realizados os devidos ajustes, o que torna ainda mais delicado o trabalho de aferição da compatibilidade dos preços.

5.2.1.45 Parece-nos que foi nessa linha a argumentação da CBTU quanto ao débito apurado pela CGU. A companhia ponderou que os resultados preliminares obtidos pelo Metrô-DF indicam ser conveniente aguardar o término da segunda análise dos preços unitários, para, então, decidir-se pela adoção de medidas saneadoras que preservem o erário. Essa análise contemplaria os preços unitários de todos os itens que compõem o plano de trabalho do convênio, a fim de que se apure a ocorrência ou não de sobrepreço, segundo os parâmetros de comparação estabelecidos e aceitos pelos órgãos de fiscalização, especialmente a CGU.

5.2.1.46 Entende-se que essa linha de atuação é a que mais se coaduna com os trabalhos realizados pelo Tribunal até o momento, através de auditorias periódicas e de verificação da conformidade dos custos em processos específicos, inclusive com a elaboração de relatórios trimestrais de acompanhamento por parte do Metrô-DF, encaminhados a esta Corte de Contas.

5.2.1.47 Não obstante o posicionamento da CBTU de que seria mais conveniente aguardar análise de preços em curso realizada pelo Metrô-DF, verifica-se dos autos que aquela companhia vem adotando as medidas administrativas cabíveis ao ressarcimento do erário, por força da presunção de legitimidade do juízo firmado pela CGU acerca da existência de débito no valor de R\$ 6.895.019,73.

5.2.1.48 Considerando que as medidas administrativas estão sendo tomadas no âmbito da CBTU, cabe definir o tratamento a ser dado pelo Tribunal acerca da informação sobre a possível existência de superfaturamento na execução do contrato de nº 001/92 - MC/NOVACAP, custeado parcialmente com recursos federais a partir do convênio nº 002/2007 entre o Metrô-DF a CBTU e o Ministério das Cidades.

5.2.1.49 Para isso, destaca-se novamente trecho do Voto condutor do Acórdão 2.915/2010 – Plenário (TC 030.731/2007-3), da lavra do Exmo. Sr. Ministro-Relator Valmir Campelo, sobre a atuação do TCU nas obras do Metrô-DF:

“(...)”

13. *Todavia, com relação às determinações que a 1ª Secex assinala devam ter prosseguimento no âmbito da 6ª Secex e da Secob, entendo mais adequado adotar outro encaminhamento, que não o simples encaminhamento de cópia da deliberação que vier a ser adotada a estas duas últimas secretarias mencionadas.*

14. *Julgo que as ações fiscalizatórias envolvendo as obras do metrô do Distrito Federal – seja com relação ao monitoramento de decisões já proferidas, seja com relação à estratégia de fiscalização a ser adotada – devem ser definidas em nível mais elevado. A Segecex deve ser chamada a estudar o tema e a dirigir os trabalhos ulteriores a serem desenvolvidos por suas unidades técnicas subordinadas.*

(...)”

18. *Dessa forma, entendo oportuno que a Segecex capitaneie estudos no sentido de avaliar a adequação da sistemática vigente de fiscalização das obras do Metrô-DF ao quadro atual que orienta as auditorias de obras públicas em geral, definindo, inclusive, a forma de atuação das secretarias envolvidas na continuidade dos trabalhos de monitoramento das deliberações já proferidas e no acompanhamento do empreendimento.”*

5.2.1.50. Sendo assim, e considerando a nova sistemática em estudo pela Segecex para fiscalização das obras do Metrô-DF, consoante itens 9.6.1 e 9.6.2 do supracitado acórdão (Sessão

Plenária de 3/11/2010):

“(…)

9.6. *determinar à Segecex que:*

9.6.1. *defina e oriente a forma de atuação das suas unidades subordinadas envolvidas na continuidade dos trabalhos de monitoramento das deliberações proferidas pelo Tribunal atinentes às obras do Metrô-DF, de modo a dar prosseguimento ao exame de questões eventualmente não tratadas nestes autos;*

9.6.2. *avalie a adequação da sistemática vigente de fiscalização das obras do Metrô-DF ao quadro atual que orienta as auditorias de obras públicas em geral, inclusive no que tange à sinergia dos esforços empreendidos pelas unidades técnicas envolvidas nos trabalhos de acompanhamento do empreendimento;*

(…)”

5.2.1.51. Entende-se conveniente que seja remetida cópia à Segecex desta constatação (item 3.1.2.2 do Relatório de Auditoria da CGU) de modo a subsidiar a atuação da unidade responsável pelas obras do Metrô-DF.

5.2.2. **Item 3.1.2.3** – *“Inviabilidade econômico-financeira do Projeto de Implantação do veículo Leve sobre Trilhos – VLT, tração diesel, no Sistema de Trens Urbanos de Maceió.”*

5.2.2.1. Com base em trabalho técnico elaborado pela CBTU intitulado “Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico-financeira do VLT para Maceió”, de 9/4/2009, a CGU concluiu que o projeto de recuperação e modernização do Sistema de Trens Urbanos de Maceió não apresenta viabilidade financeira, em função da inconsistente demanda projetada de 42 mil passageiros/dia útil, insuficiente para justificar o uso do modal ferroviário, o que tornaria o empreendimento deficitário ao longo de sua vida útil.

5.2.2.2. Após analisar a manifestação da CBTU, a CGU recomendou a revisão do projeto com a inclusão de alternativas de modal de transporte.

ANÁLISE

5.2.2.3. O estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira do VLT para Maceió, em qual a CGU baseou sua análise, constitui a peça 9 deste processo.

5.2.2.4. A CBTU encaminhou essas informações originariamente ao TCU, em 9/9/2009, através da correspondência CRT/0200/2009-P, em resposta ao item 9.1.3 do Acórdão nº 1.772/2009 – Plenário:

“(…)

9.1.3. *quando dos procedimentos de implantação de novos sistemas de transporte por meio de veículos leves sobre trilhos - VLT"s, realize, encaminhando cópia a esta Corte, previamente estudo da viabilidade técnica e econômico- financeira do empreendimento, abarcando hipótese que abarque veículos mais compatíveis com o mercado internacional; (...)*”

5.2.2.5. Esse acórdão é relativo ao TC 007.799/2009-7, que tratou de Levantamento de Auditoria – Fiscobras/2009 na CBTU - Ministério das Cidades, responsável pelas obras de restauração do Sistema de Trens Urbanos de Recife. Na época, já se considerava que o modelo de VLT utilizado em Recife fosse adotado em outras capitais. Entretanto, em face do reduzido número de empresas instaladas no Brasil potencialmente aptas a fornecer o objeto licitado, o Ministro-Relator entendeu pertinente que fosse apresentado para cada projeto de implantação do sistema um adequado estudo da viabilidade econômica financeira do empreendimento em comparação com a hipótese que abarque veículos mais compatíveis com o mercado internacional.

5.2.2.6. No caso de Maceió, o estudo realizado pela CBTU (peça 9) comparou a alternativa do

VLT a diesel com recuperação do sistema versus a implantação de eletrificação do sistema de trens urbanos. No anexo 2 (fl. 29 – peça 9), consta pesquisa feita no mercado internacional para apuração do custo do VLT a diesel, em consonância com a orientação deste Tribunal.

5.2.2.7. Com relação a viabilidade econômico-financeira do VLT de Maceió, verifica-se do estudo apresentado que a análise da CGU limitou-se ao aspecto financeiro do empreendimento, sem levar em consideração a abordagem socioeconômica desta alternativa modal de transporte.

5.2.2.8. Às fls. 97/101 da peça 9, estão discriminados os prováveis benefícios diretos e externalidades da alternativa do VLT a diesel, que projetam um valor presente líquido positivo para o empreendimento na faixa de R\$ 33 milhões e uma taxa interna de retorno econômico de 7,8% a.a. (fl. 21 da peça 9).

5.2.2.9. Não obstante o entendimento da CGU acerca da inconsistência da demanda projetada para o empreendimento, entende-se que o modelo de avaliação econômica adotado pela CBTU é o que mais se coaduna com a implementação de políticas públicas, porquanto não se restringe simplesmente à análise financeira, abarcando também as variáveis socioeconômicas do empreendimento.

5.2.2.10. Desta forma, a atuação no presente caso do Diretor-Presidente da CBTU, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, não merece a ressalva indicada pela CGU, cuja recomendação pode ser incorporada ao referido estudo de viabilidade a fim de torná-lo mais consistente.

6. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

6.1. Ante o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

- a) **julgar** as contas dos responsáveis abaixo nominados **regulares**, dando-lhes quitação plena, nos termos dos artigos 1º, inciso I; 16, inciso I; 17 e 23, inciso I, da Lei n. 8.443/1992;

Nome	CPF	Cargo	Período
Elionaldo Maurício Magalhães Moraes	004.571.594-72	Diretor-Presidente	01/01 a 31/12/09
Mário Jamil Chadud	220.699.097-00	Diretor	01/01 a 05/04/09
Raul de Bonis Almeida Simões	274.544.877-34	Diretor	01/01 a 31/12/09
Davidson Tolentino de Almeida	588.656.244-34	Diretor	17/04 a 31/12/09
Marcus Vinícius Quintella Cury	553.215.347-72	Diretor	01/01 a 31/12/09
Magda Oliveira de Myron Cardoso	295.784.930-53	Cons. Fiscal	01/01 a 31/12/09
Luiz Carlos Bertotto	366.945.920-00	Cons. Fiscal	01/01 a 16/04/09
Heloisa Teixeira Saito	067.014.001-59	Cons. Fiscal	01/01 a 31/12/09
Alessandra Galiciani Martinello	564.175.431-53	Cons. Fiscal	17/04 a 31/12/09
Ilton Ilhomar de Carvalho	023.654.131-53	Cons. Adm.	01/01 a 31/12/09
Márcio Fortes de Almeida	027.147.367-34	Cons. Adm.	01/01 a 31/12/09
José Innocencio de Andrade Araújo	197.340.344-72	Cons. Adm.	01/01 a 31/12/09
Elcione Diniz Macedo	301.691.866-87	Cons. Adm.	01/01 a 31/12/09
Luiz Carlos Bueno de Lima	289.355.190-49	Cons. Adm.	01/01 a 31/12/09

- b) **encaminhar** à Segecex cópia da constatação 3.1.2.2 do Relatório de Auditoria de Gestão nº 245990 da CGU, de modo a subsidiar a atuação da unidade responsável pelo acompanhamento das obras do Metrô-DF, em observância aos itens 9.6.1 e 9.6.2 do Acórdão 2.915/2010 – Plenário;



- c) **encerrar** os presentes autos, com fulcro no artigo 40, inciso III, da Resolução - TCU nº 191, de 21 de junho de 2006.

Rio de Janeiro, 9ª Secex, 2ª DT, em 16/12/2010.

(assinado eletronicamente)

André Macedo

AUFC – Matrícula TCU n. 4228-5