



TC 030.488/2010-9

Tipo: prestação de contas, exercício de 2009

Unidade jurisdicionada: Companhia Brasileira de Trens Urbanos, vinculada ao Ministério das Cidades

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

Proposta: de mérito

INTRODUÇÃO

1. Cuida a presente instrução da análise de informações complementares encaminhadas pela CBTU, mediante o Ofício CRT/0023/2011-P (peça 12, p. 1), no qual a empresa pleiteia a retirada da ressalva atribuída pela CGU às contas do seu Diretor-Presidente, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, no caso específico da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT no sistema de trens urbanos de Maceió.

2. Destaca-se, com relação à questão do VLT de Maceió, que esta unidade técnica, com base nas informações contidas nos presentes autos da prestação de contas da CBTU, já havia emitido seu parecer conclusivo pelo afastamento da ressalva indicada (peça 11 de 16/12/2010), propondo que as contas do referido responsável fossem julgadas regulares.

3. Contudo, diante da documentação encaminhada pela CBTU, com protocolo no TCU em 1/2/2011, trazendo novas informações/justificativas que não constavam do processo original, entende-se oportuno e conveniente que a matéria seja analisada com maior profundidade, à luz dos novos elementos, de modo a agregar substância ao juízo de regularidade dos atos de gestão atinentes ao estudo de viabilidade econômico-financeira do VLT de Maceió.

4. Esse empreendimento é questionado pela CGU no que se refere à sua viabilidade econômico-financeira, por entender inconsistente a demanda projetada pela CBTU 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. Diante dessa constatação, o controle interno recomendou a revisão do projeto com a inclusão de alternativas de modal de transporte, bem como concluiu pela responsabilidade do Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, Diretor-Presidente da CBTU, em razão do inconsistente estudo de viabilidade do VLT de Maceió, o que deu ensejo à ressalva em suas contas.

6. No âmbito desta unidade técnica, ao analisar os autos da prestação de contas (peça 10), o auditor responsável, dissentindo da opinião esposada pela CGU, entende que a avaliação do controle interno ficou adstrita ao aspecto financeiro do empreendimento, sem levar em consideração a abordagem socioeconômica da alternativa modal ferroviária, que consta do referido estudo de viabilidade (peça 9, p. 97-101), no qual 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. (p. 21 da peça 9).

7. A unidade técnica entende que o modelo de avaliação econômica adotado pela CBTU é o que mais se coaduna com a implantação de políticas públicas, porquanto não se restringe simplesmente à análise financeira, abarcando também as variáveis socioeconômicas do empreendimento, razão pela qual se propôs a retirada da ressalva às contas do Diretor-Presidente da CBTU e o seu julgamento pela regularidade.

8. Nas informações complementares ora encaminhadas, a CBTU aduz que, mesmo considerando essa questão sob o aspecto estritamente financeiro, houve uma inversão por parte da CGU em sua análise ao tratar o valor de subsídio como prejuízo, o que induz a um equivocado



entendimento acerca do verdadeiro objetivo, alcance e viabilidade do projeto de modernização do sistema de trens urbanos de Maceió. Na verdade, a CBTU alega que com a alternativa do VLT a diesel haveria uma redução do valor atual do subsídio no montante de R\$ 186.172.356,00, durante o período de vida útil do projeto, estimado em 34 anos.

9. A empresa assevera, ainda, que a implantação do VLT de Maceió não foi uma decisão pessoal do dirigente da CBTU, resultou de um programa de governo, com dotação específica no orçamento da União, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República, cabendo à CBTU a execução do mesmo, de acordo com as atribuições que lhe são conferidas.

10. Diante dos argumentos apresentados, a companhia requer, em essência, que seja retirada a condição de ressalva atribuída pela CGU ao seu Diretor-Presidente, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, nas contas do exercício de 2009.

11. Desta forma, com o intuito de agregar conteúdo ao juízo de regularidade emitido anteriormente pela unidade técnica nestes autos (peça 11), acerca dos atos de gestão atinentes ao estudo de viabilidade econômico-financeira do VLT de Maceió, será feita adiante análise das justificativas ora apresentadas pela CBTU. A avaliação se dará em dois tópicos distintos, abarcando os principais argumentos já expostos anteriormente.

EXAME TÉCNICO

I. Análise econômico-financeira do projeto de implantação do VLT de Maceió

I.1 Argumentos apresentados pela CBTU (peça 12, p. 1-9)

12. O estudo de viabilidade do projeto de implantação do VLT de Maceió foi questionado pela CGU no que se refere à 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, ou seja, esse prejuízo operacional já denotaria a inviabilidade da implantação do sistema.

13. A CBTU entende que houve um equívoco por parte do controle interno nessa conclusão, uma vez que os próprios estudos demonstram que se forem mantidas em operação as atuais locomotivas da década de 50, o subsídio projetado para os próximos 34 anos de operação será de R\$ 461,6 milhões, ao passo que com a implantação do VLT, modernizando-se o sistema, o subsídio, no mesmo período projetado, terá uma redução de R\$ 186,2 milhões, passando de 461,6 milhões para R\$ 275,4 milhões.

14. De acordo com a CBTU, o controle interno inverteu os fatos, interpretando o valor do subsídio já reduzido com a implantação do novo sistema (R\$ 275,4 milhões), que resulta em menor dispêndio financeiro para o Tesouro Nacional, como "prejuízo" da operação, o que induz a um entendimento equivocado acerca da viabilidade do projeto de modernização do sistema de trens urbanos de Maceió.

15. A análise dos fluxos de caixa das alternativas "com o projeto" (VLT a diesel) e "sem o projeto" (locomotivas da década de 50) demonstra, segundo o estudo preconizado pela CBTU (peça 12, p. 7), que a redução do subsídio ao longo de sua vida útil (34 anos) é de R\$ 186.172.356,00, conforme tabela abaixo:

Subsídio sem projeto	R\$ 461.610.044,00
Subsídio com projeto	R\$ 275.437.688,00
Redução do subsídio	R\$ 186.172.356,00

Fonte: Ofício CBTU CRT/0023/2011-P (peça 12, p. 7)

16. Essa redução do subsídio atingida pela alternativa “com o projeto” é superior ao subsídio de quinze anos de operação dos trens atuais, no valor de R\$ 107.112.986,00 (período de 1995 a 2009 - peça 12, p. 8).

17. Registram, ainda, que todos os sistemas operados pela CBTU recebem subsídios para a sua manutenção e operação, estando a empresa incluída no orçamento fiscal da União. Os subsídios recebidos por cada sistema de trem ou metrô no exercício de 2008, ano do estudo de viabilidade, são os seguintes:

Subsídio metrô Recife	R\$ 113.895.205,16
Subsídio metrô Belo Horizonte	R\$ 36.771.678,46
Subsídio trem urbano Maceió	R\$ 13.576.766,00
Subsídio trem urbano Natal	R\$ 11.416.081,55
Subsídio trem urbano João Pessoa	R\$ 11.106.434,56

Fonte: Ofício CBTU CRT/0023/2011-P (peça 12, p. 8)

18. De acordo com o estudo de viabilidade da CBTU, o subsídio anual informado na tabela acima, para o sistema de trens urbanos de Maceió, será reduzido gradativamente dos R\$ 13,5 milhões, com a implantação do projeto, até se estabilizar em um patamar de R\$ 5,8 milhões/ano, totalizando os R\$ 186,2 milhões num período de 34 anos, conforme já indicado anteriormente.

19. Destacam, ainda, que a implantação do VLT integrado a rede de transporte coletivo, além da função de induzir o crescimento urbano sustentável, promoverá mudanças significativas nos deslocamentos dentro da região metropolitana, o que atrairá maior demanda de passageiros, nos horários de vale (contrário de horário de pico), o que sem dúvida concorrerá para reduzir mais ainda o valor do subsídio projetado.

20. Desta forma, ao longo da vida útil do sistema de VLT, novas demandas deverão ser atendidas, permitindo que se considere a tendência de redução dos níveis de subsídio utilizados quando da realização dos estudos iniciais. Esse fato contribuirá para a obtenção de valores de subsídios mais compatíveis com a capacidade financeira dos estados e municípios, proporcionando, dessa forma, melhores condições à efetivação dos processos de descentralização dos atuais sistemas de trens urbanos operados pela CBTU.

I.2 Análise

21. O caso em apreço demanda que o estudo de viabilidade produzido pela CBTU seja avaliado sob dois aspectos principais. O primeiro refere-se à adequabilidade entre os procedimentos utilizados e os objetivos do estudo, com base nos critérios ali definidos. O segundo aspecto está relacionado à consistência dos dados utilizados, premissa para que os objetivos do estudo possam ser alcançados de maneira satisfatória.

22. Quanto ao primeiro aspecto, a questão central refere-se à discordância quanto à interpretação dada pela CGU ao valor do subsídio, tratado em seu relatório de auditoria nº 245990 (peça 6, p. 89) como “prejuízo”, o que denotaria a inviabilidade financeira do projeto.

23. Considerando as novas informações prestadas, bem como o conteúdo do estudo de viabilidade apresentado (peça 9), entende-se que a interpretação dada pelo controle interno ao valor do subsídio não é a que melhor se coaduna com o contexto em que se desenvolveu o estudo. Nesse caso, assiste razão à CBTU quando argumenta que interpretar “subsídio” como “prejuízo” induz a um equivocado entendimento: a) de que haveria um critério definido no estudo de caráter estritamente financeiro b) de que esse critério não teria sido respeitado diante do “prejuízo” demonstrado no próprio trabalho, cuja consistência, portanto, restaria comprometida e c) de que o

estudo trataria apenas da opção pelo VLT a diesel, sem que houvesse outras alternativas, mesmo diante da constatada inviabilidade.

24. Na verdade, o escopo do estudo foi bem mais amplo do que isso. Denota-se, até, que o próprio nome dado ao trabalho, “Estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira do VLT para Maceió”, não traduz adequadamente a abrangência e os objetivos que de fato integram o documento, o que pode ter contribuído para essa equivocada interpretação.

25. O estudo teve como objetivo fundamental expor o quadro atual do sistema de trens urbanos de Maceió e propor alternativas para a sua modernização, classificando-as de acordo com determinados critérios, sendo o principal deles, sem dúvida, o valor do subsídio demandado durante o período estimado de operação.

26. Obviamente, que ao classificar alternativas com base em critérios, chega-se a determinado juízo de atratividade relativa entre as opções avaliadas, ou seja, a análise é comparativa. Esse, de fato, constitui um dos principais objetivos do trabalho, e pelo que se depreende do estudo apresentado, os procedimentos utilizados pela CBTU guardam coerência com esse propósito.

27. Em nenhum momento, o trabalho teve a pretensão de determinar, em caráter absoluto, se a opção pelo VLT a diesel era viável ou não, com base em critério puramente financeiro. Pelo contrário, o que houve foi uma exposição de motivos para a modernização do sistema de trens urbanos de Maceió, com a consequente apresentação de alternativas e respectivas atratividades, servindo o documento como suporte técnico-econômico às autoridades responsáveis em decidir pela melhor alocação dos investimentos necessários.

28. Para tanto, o trabalho se pauta por três cenários. O primeiro deles seria continuar com o atual sistema que, de acordo com o estudo, está em situação precária e contempla locomotivas da década de 50, bem como vias férreas e material rodante em estado de degradação, em razão da ausência de recursos orçamentários, até mesmo para a manutenção corretiva, o que prejudica o desempenho operacional e causa malefícios aos seus usuários. A degradação física dos sistemas de trens não permite a redução dos subsídios aportados pelo governo federal, nem sua integração com os demais modos de transporte da região.

29. As outras alternativas seriam a opção pelo VLT a diesel ou pelo VLT elétrico, com investimentos na modernização do sistema. O quadro abaixo resume o resultado do estudo com base no valor do subsídio anual demandado para a operação durante o período de vida útil do projeto e tarifa de R\$ 2,00 para o VLT a diesel e elétrico.

Alternativa	Subsídio médio anual
Atual	R\$ 13,5 milhões
VLT elétrico	R\$ 13,7 milhões
VLT a diesel	R\$ 7,8 milhões

Fonte: Estudo de Viabilidade (peça 9, p. 20)

30. Além disto, existe no trabalho uma abordagem do fluxo de caixa socioeconômico das alternativas do VLT a diesel e elétrico, que confirma a melhor atratividade do projeto com o VLT a diesel, a saber:

Parâmetros	VLT a diesel	VLT elétrico
Valor presente líquido (6% a.a.)	R\$ 33,3 milhões	- R\$ 120,8 milhões
Taxa interna de retorno econômico	7,8 % a.a.	2,3 % a.a.

Fonte: Estudo de Viabilidade (peça 9, p. 21)

31. Verifica-se que, independente da abordagem realizada, o VLT a diesel mostra-se mais atrativo do que as outras opções, com o benefício estimado de reduzir o atual valor do subsídio de R\$ 13,5 milhões/ano, estabilizando-o em R\$ 5,8 milhões/ano (peça 9, p. 74), montante que se enquadra dentro da faixa usual de subsídio informada pela CBTU para os sistemas de transporte sob sua responsabilidade (peça 12, p. 8).

32. Nesse aspecto, os procedimentos adotados no estudo de viabilidade guardam coerência com os objetivos estabelecidos para o trabalho, principalmente, em apresentar alternativas que modernizem o sistema de trens urbanos de Maceió. Os critérios definidos para classificação dos projetos, também, foram utilizados de maneira adequada, sem que fosse observado indício de inconsistência na sua aplicação.

33. Observada, portanto, a adequabilidade dos procedimentos utilizados pela CBTU cabe verificar, então, a consistência dos dados utilizados no estudo. Como os resultados se basearam, essencialmente, na simulação dos fluxos de caixa dos projetos, as receitas e despesas envolvidas no processo tomam relevo, com destaque para o custo de aquisição dos VLT's e da receita decorrente da estimativa do número de passageiros.

34. O fator de discordância entre a CBTU e a CGU recai, nesse ponto, sobre a estimativa do número de passageiros. Os custos de aquisição dos VLT's inseridos no estudo não foram objeto de questionamento por parte do controle interno. Sobre esta questão, a CBTU informa em seu ofício (peça 12) que a decisão de investir se materializou com a aquisição de sete VLT's para operarem em trecho do sistema metroviário de Recife. Esse investimento foi analisado pelo TCU, mediante o Acórdão 1.772/2009-Plenário, que determinou à companhia o envio prévio, a esta Corte de Contas, de estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira, no caso de novos empreendimentos, abrangendo a hipótese de veículos mais compatíveis com o mercado internacional.

35. Em decorrência da referida decisão, a CBTU submeteu o estudo de viabilidade para a aquisição de oito VLT's, com três carros de passageiros cada, para operação no atual sistema de trens urbanos de Maceió, e passou a encaminhar relatórios periódicos sobre o andamento de cada aquisição (Recife e Maceió) para o TCU. Em 15/9/2010, encaminhou relatório contendo a motivação para a aquisição de 15 TUE's para o sistema metroviário de Recife, pesquisa de mercado e formação do preço estimado de cada trem.

36. Informa, ainda, que o primeiro VLT de Maceió foi entregue no dia 29/12/2010 e encontra-se em teste de desempenho dinâmico objetivando sua liberação para a operação. A entrega do segundo VLT está prevista para maio/2011.

37. Observa-se, assim, que o custo de aquisição dos VLT's vem sendo objeto de análise por parte do TCU, sendo que esses valores não foram questionados pelo controle interno no âmbito da prestação de contas em questão.

38. Portanto, das principais variáveis que influenciam o fluxo de caixa projetado pelo estudo, a única controvérsia refere-se à estimativa do número de passageiros transportados. A CGU entende que a demanda projetada pela CBTU, de 42 mil passageiros/dia útil, se mostra extremamente otimista diante da realidade demográfica atual e futura da região servida pelo trem, nas cidades de Maceió, Satuba e Rio Largo (peça 6, p. 89).

39. A CBTU argumenta que o dimensionamento dessa demanda tomou por base a projeção calculada a partir de dois estudos contratados pela empresa. O primeiro deles da Protran Engenharia, com o título “Estratégias para os Transportes Urbanos para o Aglomerado Urbano de Maceió”. O segundo da COPPETEC, da UFRJ, intitulado “Avaliação e Reestruturação dos Sistemas de Trens Urbanos de Natal, João Pessoa e Maceió”. Ambos os estudos deram suporte a atualizações na matriz de origem e destino de 1993 para projetar a demanda do corredor, resultando em demandas potenciais na faixa de 43 a 68 mil passageiros por dia, no ano de 2010.

40. Como o projeto do VLT de Maceió conta com as limitações da oferta impostas pela duplicação da linha apenas em algumas estações, de modo a permitir a ultrapassagem de composições em sentido contrário, optou-se por projetar uma oferta de lugares considerando essa limitação e, além disso, que não ultrapassasse patamares de demanda superiores a 43 mil passageiros por dia.

41. De acordo com a CBTU, a demanda projetada do trem tem um bom potencial para sua efetivação, considerando que:

- ao longo do traçado existem diversos conjuntos habitacionais, cujos moradores vêm sendo transportados por ônibus através de vias paralelas à linha do trem. Com a introdução de um serviço de boa qualidade, deve-se esperar a migração de parte ou de grande parte dessa demanda para o trem.
- será buscada a integração com o sistema de ônibus, numa proporção de 30 a 40% da demanda total.
- existem áreas vazias que podem ser ocupadas com empreendimentos imobiliários, com a introdução de um serviço de transporte de qualidade superior.
- Satuba e Rio Largo deverão participar do processo de conurbação com Maceió, como locais de expansão da ocupação do Tabuleiro dos Martins, funcionando como área dormitório da capital do Estado.
- uma potencialidade ainda não explorada, dada a precariedade do sistema atual, refere-se a uma demanda de turistas em direção à usina de Utinga e para passeios nas margens da Lagoa de Mundaú, o que ocuparia o trem fora dos horários de pico.

42. A CBTU assevera, ainda, que toda a via operada pela empresa faz parte da proposta do sistema municipal de mobilidade. Nesse sentido, o mapa 4 do Plano Diretor de Maceió expressa com clareza a intenção do governo local em melhorar o sistema de transporte existente.

43. Depreende-se dos argumentos apresentados pela CBTU e pela CGU que o impasse acerca da estimativa do número de passageiros transportados funda-se, essencialmente, no potencial indutor de demanda que a modernização do sistema de trens pode oferecer. Enquanto a CBTU sustenta que a implantação do VLT integrado à rede de transporte coletivo promove mudanças significativas nos deslocamentos dentro da região metropolitana, agregando maior demanda de passageiros ao longo de sua vida útil estimada (34 anos), captada a partir de uma matriz de origem e destino de viagens, que normalmente não se restringe à população lindeira do corredor de transporte; a argumentação da CGU se baseia apenas na realidade demográfica atual e futura da região servida pelo trem.

44. Entende-se, nesse ponto, que uma avaliação mais aprofundada sobre a questão da estimativa de passageiros refoge ao objetivo da presente instrução. Isto porque, qualquer exercício de futurologia acerca das projeções apresentadas, não eliminará as incertezas e riscos envolvidos em estimativas desta natureza.

45. O fato é que a presente instrução tem por objetivo verificar a regularidade dos atos de gestão do Diretor-Presidente da CBTU, Sr. Elionaldo Maurício Magalhães Moraes, na elaboração

do questionado estudo de viabilidade. Portanto, não obstante a controvérsia verificada, a consistência dos dados utilizados no estudo deve ser aferida sob o aspecto da adequabilidade de sua fundamentação, bem como da transparência em sua utilização.

46. Verifica-se, nesse sentido, que as projeções informadas pela CBTU se fundaram em dois estudos contratados pela entidade, e que não foram avaliados pelo controle interno, um deles da COPPETEC, reconhecida instituição com notório conhecimento técnico na área de transportes.

47. A faixa estimativa do número de passageiros transportados (de 43 a 68 mil passageiros por dia), calculada com base nesses estudos, foi utilizada de maneira conservadora, em seu limite mínimo, e está claramente identificada no estudo de viabilidade (peça 9, p. 20) a fixação do número de passageiros em 40.000/dia para efeito comparativo entre as alternativas do VLT a diesel e elétrico. Dessa forma, nada impede que, diante de incertezas acerca do número de passageiros projetado, outras simulações do fluxo de caixa sejam realizadas, com cenários mais conservadores. Essas possibilidades decorrem da transparência dada pelo estudo às variáveis que compõem os demonstrativos, e que constituem o verdadeiro objetivo ao qual o trabalho se propôs de expor, e não determinar, alternativas às autoridades competentes acerca da modernização do sistema de trens urbanos de Maceió.

48. Denota-se, portanto, a coerência do estudo de viabilidade no que se refere aos objetivos ali definidos e aos procedimentos nele utilizados, bem como a adequada fundamentação e transparência dos dados utilizados nas simulações, comportamento que não está a justificar a ressalva lançada pela CGU às contas do Diretor-Presidente da CBTU, responsabilizado pelo produto final do referido estudo.

II. Responsabilidade pela implantação do VLT de Maceió

II.1 Argumentos apresentados pela CBTU (peça 12, p. 1-9)

49. A CBTU é uma sociedade de economia mista, atualmente vinculada ao Ministério das Cidades e integrante do orçamento fiscal da União, atuando, dessa forma, sob a orientação dos órgãos do governo federal.

50. A companhia argumenta que a implantação do VLT de Maceió não foi uma decisão pessoal do dirigente da CBTU, resultou de um programa de governo, com dotação específica no orçamento da União, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República, cabendo à CBTU a execução do mesmo, de acordo com as atribuições que lhe são conferidas.

51. Nessa linha, as decisões sobre a destinação de recursos orçamentários para investimentos em expansões, modernizações e recuperações de sistemas de trens urbanos operados pela CBTU, ou sobre as cisões das suas unidades administrativas são do governo federal, por meio do Ministério da Fazenda, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e do Ministério das Cidades. Por essa razão, entendem que a manifestação da CGU desfavorável aos investimentos em VLT's deva ser endereçada diretamente aos órgãos responsáveis, incumbidos de elaborar e decidir sobre o plano de investimentos do governo federal. A CBTU executa a parte do programa de governo que lhe é atribuída, com a necessária alocação de recursos orçamentários na LOA.

II.2 Análise

52. O agente público que emite parecer de natureza técnica pode ser responsabilizado perante o TCU em razão da eventual existência de vícios no parecer que conduzam à prática de atos irregulares.

53. No presente caso, a natureza do estudo de viabilidade produzido pela CBTU justifica o seu enquadramento na categoria de parecer, uma vez que os resultados nele apresentados

configuram manifestação técnica indispensável a subsidiar o governo federal em suas decisões de política pública, e de melhor alocação dos recursos disponíveis.

54. Nessa hipótese, portanto, se o autor do estudo, por conduta dolosa ou culposa, comissiva ou omissiva, emite parecer com erro ou fraude sujeita-se à responsabilização perante o TCU.

55. A responsabilidade, neste caso, restringe-se aos assuntos inseridos dentro da competência técnica da entidade, porquanto a matéria em discussão não está limitada apenas ao modal ferroviário, e sim a alternativas de modal de transporte, o que contempla soluções advindas de outras áreas técnicas, envolvendo ministérios distintos e outras esferas de governo, a suportar a decisão do governo federal.

56. Dessa forma, portanto, a constatação de eventual vício no estudo de viabilidade constitui pressuposto para qualquer responsabilização, mesmo aquela lançada pela CGU como ressalva às contas do Diretor-Presidente da CBTU.

57. Conforme mencionado no tópico I desta instrução, com base nas informações contidas nos autos e nos novos elementos encaminhados pela CBTU, que não constavam do processo original, não se verifica indícios de que o estudo de viabilidade apresentado pela CBTU contenha vícios hábeis a justificar tal ressalva.

58. Dentro dos objetivos a que o estudo se propõe, entende-se que os procedimentos utilizados estão coerentes. Apesar da controvérsia acerca do número estimado de passageiros, não há indícios de que os dados utilizados estejam inconsistentes, uma vez que estão fundamentados com base em estudos técnicos produzidos por instituições capacitadas e foram tratados de forma transparente nos demonstrativos que integram o referido trabalho.

CONCLUSÃO

59. A análise da documentação encaminhada pela CBTU, trazendo novas informações/justificativas que não constavam do processo original, agrega conteúdo ao juízo de regularidade dos atos de gestão atinentes ao estudo de viabilidade econômico-financeira do VLT de Maceió.

60. Entende-se que a abordagem socioeconômica da alternativa modal ferroviária é a que mais se coaduna com a implantação de políticas públicas. Nesse aspecto, o estudo de viabilidade (peça 9, p. 97-101) discrimina 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. (p. 21 da peça 9).

61. Além disto, mesmo considerando uma abordagem estritamente financeira, o estudo demonstra que se forem mantidas em operação as atuais locomotivas da década de 50, o subsídio projetado para os próximos 34 anos de operação será de R\$ 461,6 milhões, ao passo que com a implantação do VLT a diesel, modernizando-se o sistema, o valor atual do subsídio anual se estabilizará em R\$ 5,8 milhões/ano (peça 9, p. 74), montante que se enquadra dentro da faixa usual de subsídio informada pela CBTU para os sistemas de transporte sob sua responsabilidade (peça 12, p. 8), estando em consonância com as práticas de outros países no setor de transporte sobre trilhos (peça 12, p. 20).

62. Os procedimentos utilizados nesse estudo de viabilidade se mostraram, portanto, coerentes com os objetivos ali definidos, expondo motivos e alternativas para a modernização do sistema de trens urbanos de Maceió.

63. Não se verifica, dessa forma, indícios de impropriedades aptos a justificar a ressalva lançada pela CGU às contas do Diretor-Presidente da CBTU, Sr. Elinaldo Maurício Magalhães Moraes, razão pela qual propõe-se a manutenção dos termos do encaminhamento anterior da



unidade técnica, no qual consta a proposta de julgamento pela regularidade das contas do indigitado responsável (peça 10).

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

Rio de Janeiro, 9ª Secex, 2ª DT, em 18/8/2011.

(assinado eletronicamente)

André Macedo

AUFC – Matrícula TCU n. 4228-5