



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Controladoria-Geral do Distrito Federal
Subsecretaria de Controle Interno

RELATÓRIO DE AUDITORIA Nº 02/2018-DIGOV/COIPG/COGEI/SUBCI/CGDF

Unidade: Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF
Processo nº: 097.000.231/2016
Assunto: AUDITORIA DE CONFORMIDADE EM PRESTAÇÃO DE CONTAS ANUAL
Exercício: 2015

Senhor Diretor,

Apresentamos os resultados dos trabalhos de auditoria de conformidade com a finalidade de examinar a Prestação de Contas Anual da unidade acima referenciada, nos termos da determinação do Senhor Subcontrolador de Controle Interno, conforme Ordens de Serviços nº **/**** e nº **/****-SUBCI/CGDF.

I - ESCOPO DO TRABALHO

Os trabalhos de auditoria foram realizados na sede da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF, no período de 04/05/2016 a 24/06/2016, objetivando verificar a conformidade das contas da Unidade, no exercício de 2015.

Não foram impostas restrições quanto ao método ou à extensão de nossos trabalhos.

A auditoria foi realizada por amostragem visando avaliar e emitir opinião sobre os atos de gestão dos responsáveis pela Unidade, ocorridos durante o exercício de 2015, sobre as gestões orçamentária, contábil, financeira, patrimonial e suprimentos.

Por meio do Processo SEI! 00480-00006495/2017-63 foi encaminhado aos gestores da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF o Informativo de Ação de Controle nº 01/2017 – DIGOV/COIPG/COGEI/SUBCI/CGDF, de 28/07/2017. As informações encaminhadas constam do presente Relatório de Prestação de Contas Anual (Ofício n.º 354/2017 – PRE, de 12/09/2017, digitalizado e incluído no Processo SEI! 00480-00006495/2017-63).

II - EXAME DAS PEÇAS PROCESSUAIS

Constam dos autos os documentos e informações exigidas pelos 144, 146 e 148, do Regimento Interno do Tribunal de Contas do Distrito Federal, aprovado pela Resolução 38/90 – TCDF, vigente à época de realização dos trabalhos.

**III - IMPACTOS NA GESTÃO**

Na sequência serão expostos os resultados das análises realizadas na gestão da unidade.

1- GESTÃO FINANCEIRA**1.1 – IRREGULARIDADES ENCONTRADAS NO CONTRATO DE MANUTENÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO****Fato**

A Tabela I abaixo mostra que de 2013 a 2016 aconteceram sucessivas contratações emergenciais para prestação de serviços de manutenção dos Sistemas Metroviários no METRÔ/DF com o Consórcio METROMAN (composto pelas empresas Servenge-Civilsan S.A. e MGE Equipamentos Ferroviários Ltda) que totalizaram R\$ 217.965.988,49 em contratos emergenciais no período considerado.

TABELA I – HISTÓRICO DE CONTRATAÇÕES EMERGENCIAIS PARA MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS METROVIÁRIOS DO METRÔ/DF

Nº dos Processos	Número do contrato	Nome e CNPJ do favorecido	Prazo de vigência	Valor Global do Contrato
097.001.567/2013 097.001.235/2014	022/2014	Consórcio Metroman: Servenge-Civilsan – CNPJ 48.540.421/0001-31 MPE – CNPJ 67.151.258/006-74	180 dias, a contar de 27/11/2013 até 31/05/2014	R\$ 43.616.668,75
097.000.539/2014 097.000.560/2014	009/2014	Consórcio Metroman: Servenge-Civilsan – CNPJ 48.540.421/0001-31 MPE – CNPJ 67.151.258/006-74	180 dias, a contar de 30/05/2014 até 27/11/2014	R\$ 48.157.588,84
0097.001.426/2014	021/2014 (*)	Consórcio Metroman: Servenge-Civilsan – CNPJ 48.540.421/0001-31 MPE – CNPJ 67.151.258/006-74	180 dias, a contar de 28/11/2014 até 12/06/2015	R\$ 48.157.588,84
097.001.426/2014	025/2014	Consórcio Metroman: Servenge-Civilsan – CNPJ 48.540.421/0001-31 MPE – CNPJ 67.151.258/006-74	180 dias, a contar de 15/12/2014 até 12/06/2015	R\$ 48.157.588,84
097.000.542/2015 097.000.543/2015	003/2015	Consórcio Metroman: Servenge-Civilsan – CNPJ 48.540.421/0001-31 MPE – CNPJ 67.151.258/006-74	180 dias, a contar de 12/06/2015 até 09/12/2015	R\$ 52.456.160,06
097.000.053/2016	012/2015	Consórcio: SPAVIAS-SOMAFEL-VINCOUVER-SSV	180 dias, a contar de 03/12/2015 até 06/06/2016	R\$ 22.753.171,80
097.000.054/2016	013/2015	Consórcio: SPAVIAS-SOMAFEL-VINCOUVER-SSV	180 dias, a contar de 14/12/2015 até 10/06/2016	R\$ 2.824.810,20
Valor total dos contratos emergenciais no período considerado (excluído o nº 021/2014)				217.965.988,49

Fonte: Memorando 552/2016-DOM e Processos supracitados(*) Este contrato foi anulado pelo Metrô/DF



Contando-se o tempo desde o primeiro contrato emergencial nº 022/2014 até a presente data transcorreram-se mais de 900 dias consecutivos sem que a situação que deu causa a emergência fosse regularizada. Isso demonstra indícios de irregularidades por falta de planejamento e descumprimento da Lei nº 8666/93 por parte das administrações anteriores

Essas sucessivas contratações emergenciais já foram objeto de questionamentos no item 4.7 do Relatório de Auditoria nº 01/2016 DIRIN/CONAG/SUBCI/CGDF referente ao exercício de 2014.

Além disso, o referido relatório apontou a possível causa e consequência, bem como a resposta do Gestor, para essa falha, e a análise do Controle Interno, conforme transcrito abaixo:

“[...]”

Causa

Ausência de planejamento e acompanhamento inadequado de vigência dos contratos.

Consequência

Permanência de serviços de natureza contínua e de relevância financeira sendo mantido sob a égide de contratos emergenciais por longos períodos, em desacordo com a legislação.

Manifestação do Gestor

Ratifica-se o que ficou esclarecido na resposta à Nota de Auditoria nº 05, de 20/04/20 15, emitida por essa Controladoria.

Acrescenta-se ainda, que em 29/04/2015 foi apresentado ao Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF, Projeto Básico e Edital, no sentido de sanar os impeditivos para o regular trâmite da licitação, objeto da Concorrência 001/2012, que trata da contratação dos serviços de manutenção metroviária do Distrito Federal, já tendo sido aprovado pelo Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia NFO, por meio da Informação nº 15/15, de 26/05/2015 e pelo Ministério Público de Contas - MPCTDF, Parecer nº 527/2015-ML, de 26/06/2015, Anexo II.

Informa-se ainda, inobstante ainda não ter sido aprovado, em plenário, a liberação do certame, pela Corte de Contas, o Ministério Público ajuizou Ação Civil Pública em face desta Companhia, e por força de deferimento da medida de antecipação de tutela, foi publicado, por esta Empresa, o aviso da Concorrência da citada manutenção, cuja data prevista para sua realização é 05/11/2015.

De forma a se evitar reincidência, tal achado, também, foi incluído na Circular, constante do Anexo IV.

Análise do Controle Interno

Atualmente a Companhia está realizando processo licitatório para contratação de empresa de manutenção preventiva e corretiva dos trens do Sistema Metroviário. Porém, quando da realização dos trabalhos de campo referentes a PCA 2014, a Unidade estava na 5ª contratação emergencial, após o encerramento do contrato de manutenção que teve a duração de 06 anos, incluída a prorrogação em caráter de excepcionalidade por mais 12 meses. Esse fato indica que os procedimentos adotados pelo Metrô em relação aos contratos de manutenção do sistema metroviário não vinham funcionando adequadamente. Ressalte-se que as suspensões do certame promovidas pelo TCDF confirmam que os responsáveis pela licitação não observaram na íntegra todos os



requisitos da Lei o que atrasou de sobremaneira a avaliação do processo por aquela Corte de Contas.

Recomendação

- Formalizar às unidades administrativas da Companhia, responsáveis por contratações de serviços de natureza continuada, para que sejam iniciados os processos licitatórios com a antecedência necessária para a sua conclusão antes do término de vigência do contrato, evitando-se a descontinuidade da prestação dos serviços. [...]"

Essas possíveis irregularidades no planejamento das contratações para manutenção do sistema metroviário fez com que o Tribunal de Contas do Distrito Federal emitisse Decisões suspendendo a continuidade das licitações a exemplo das Decisões nº 184/2013, 219/2014, 5057/2014 e 3034/2015. Esses contratos emergenciais ainda estão sendo investigados pelo TCDF no âmbito do Processo nº 17316/2014, em relação a possível desídia e inércia dos responsáveis pela gestão anterior a 2015.

Por conta dessas suspensões do TCDF, foram encontradas, ainda nesta auditoria relativa à Prestação de Contas de 2015, ocorrências de contratos emergenciais nos processos nº 097.000.542/2015, nº 097.000.543/2015, nº 097.000.053/2016 e nº 097.000.054/2016, em desconformidade com o que dispõe o Decreto Distrital nº 34.466/2013 e o inciso IV, do art. 24 da Lei nº 8.666/93:

“[...]

Art. 24. É dispensável a licitação:

[...]

IV - nos casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares, e somente para os bens necessários ao atendimento da situação emergencial ou calamitosa e para as parcelas de obras e serviços **que possam ser concluídas no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, contados da ocorrência da emergência ou calamidade, vedada a prorrogação dos respectivos contratos;**

[...]” (negrito nosso)

Registre-se que a atual administração do Metrô/DF já encontrou essa situação quando assumiu a gestão em 2015 e as consequentes contratos emergenciais citados. Entretanto, foram identificadas diversas ações por parte da atual Administração do Metrô DF no sentido de evitar a continuidade dessas irregularidades.

Citamos como exemplo de ações da atual administração a adoção de uma gestão baseada em riscos e, em especial, o mapeamento e sistematização de todos os processos de aquisição bem como ações desenvolvidas pela equipe técnica do Metrô-DF e comprovadas por meio do Ofício Nº 354/2017-PRE. Tais sistematizações são entendidas pela equipe de auditoria como altamente positivas e que devem ser monitoradas quanto aos seus resultados efetivos.



Causa

- Falta de planejamento das administrações anteriores a 2015 com ausência de procedimentos estruturados que garantissem a contratação dos serviços de manutenção por meio de procedimento licitatório regular;
- Descumprimento das recomendações do Controle Interno no Relatório de Auditoria PCA 2014;

Consequência

- Realização de sucessivas contratações emergenciais em desacordo com o inciso IV, do art. 24 da Lei nº 8.666/93 e Decreto Distrital nº 34.466/2013.

Recomendações

- a) Comprovar a conclusão do mapeamento e sistematização dos processos envolvidos na realização de aquisição de materiais, contratações de obras e serviços de manutenção, observando o disposto em lei e decisões do TCDF;
- b) Instaurar processo administrativo a fim de apurar responsabilidades pela infração às normas de licitações e contratos relacionados às contratações emergenciais em desacordo com o inciso IV, do art. 24 da Lei nº 8.666/93 e Decreto Distrital nº 34.466/2013, identificadas neste relatório e no Relatório de Auditoria nº 01/2016 DIRIN/CONAG/SUBCI/CGDF referente ao exercício de 2014, (art. 85 inciso III “b” da Portaria nº 47/2017) .

1.2 – FALTA DE PENALIZAÇÃO DO CONSÓRCIO METROMAN POR SUCESSIVOS DESCUMPRIMENTOS DO CONTRATO.

Não foram identificadas aplicações de penalidades administrativas no contrato emergencial nº 003/2015 mesmo tendo sido constatadas diversas irregularidades durante a vigência do contrato e no encerramento do mesmo.

Nas fls. 2267 a 2292 do processo nº 097.000.542/2015, por exemplo, existem Ordens de Serviço, apontadas pela Comissão Gestora do contrato, que não foram executadas pela METROMAN durante a vigência contratual.

A fim de que essas pendências fossem regularizadas, a Comissão Gestora suspendeu os pagamentos das últimas duas faturas do contrato nº 003/2015 que totalizam R\$11.321.124,11 (referentes aos meses de novembro e dezembro de 2015). Apesar de a empresa ter sido notificada diversas vezes, essas irregularidades persistem, e até o presente momento nenhuma penalidade contratual foi aplicada. O processo encontra-se, portanto, inconcluso embora o prazo de vigência de 180 dias tenha encerrado no dia 09/12/2015.

A equipe de auditoria entende que somente a suspensão dos pagamentos da última fatura não é suficiente, sendo também necessária a aplicação de multa contratual conforme prescreve os §§1º ao 22º da Cláusula Nona do Contrato.



Com o intuito de entender o motivo do não encerramento do processo supracitado e da falta de anexação de possíveis documentos que comprovassem ações no sentido de penalizar a empresa por descumprimento contratual foi emitida a Solicitação de Auditoria nº 09/2016.

Em resposta, por meio do Despacho nº 057/2016 – AUD/PRE, o documento mais recente apresentado foi o despacho nº 347/2016-OMT do Departamento de Manutenção, datado de 25/04/2016 cujo teor encontra-se reproduzido abaixo:

[...]
Senhores Gestores,

Solicitamos conhecer o Despacho nº 172/2016-OGE/DOM, de 22/04/2016 e entendo necessário que a Comissão se reúna no dia 03/05/2016 para tratar do assunto, relativo à possível indicação de aplicação das penalidades previstas na Cláusula Nona do Contrato Nº 003/2015, bem como demais medidas que se entendam necessárias para que se viabilize a conclusão dos trabalhos no Trem 16, paralisado há mais de 200 dias, causando dificuldades à manutenção e menor disponibilidade de trens para rotatividade da frota em operação comercial.

Brasília, 25 de abril de 2016

[...]

É importante registrar que no Memorando nº 018/2016-OMMR datado de 06/04/2016 o Chefe da Divisão de Materiais Rodantes já alertava sobre diversas pendências deixadas pelo Consórcio METROMAN:

[...]
“Se considerarmos o fato que o Consórcio Metroman, formado pelas empresas Serveng e MGE, **além do TUE 16, deixou indisponível também o TUE 09 e várias pendências relativas a sobressalentes de giro importantes para a continuidade da manutenção da frota, constatamos um cenário insustentável** que põe em risco a prestação de transporte da população do Distrito Federal.

Saliento que, apesar das reuniões realizadas com o Consórcio Metroman para solução das pendências contratuais, até o momento não se chegou a qualquer conclusão a cerca da possibilidade de conclusão do encerramento da ordem de serviço supracitada e a disponibilização para operação comercial do TUE 16.

[...]” **(negrito nosso)**

A falta de aplicação de multas contratuais ocorreu durante todo o período em que o Consórcio METROMAN atuou nos serviços de manutenção corretiva e preventiva do METRÔ/DF entre 2007 e 2015, e não somente no contrato nº 003/2015.

A **Tabela II** abaixo mostra que entre 2007 e 2014 há um montante de **R\$ 137.997.311,40** (Cento e Trinta e Sete Milhões, Novecentos e Noventa e Sete Mil, Trezentos e Onze Reais e Quarenta Centavos) referentes a **multas contratuais** e perdas e danos sendo reclamada pelo METRÔ/DF em ação de RECONVENÇÃO contra o Consórcio METROMAN. Esta ação encontra-se ajuizada no processo (em andamento) nº 2015.01.1.130843-7 que corre na 1ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal:

**TABELA II – MULTAS E PERDAS E DANOS APURADAS CONTRA O CONSÓRCIO METROMAN ENTRE 2007 E 2014**

Contrato 016/2007						
Irregularidade	Multa de 20%	Multa de 15%	Multa de 5%	Multa de 0,66%	Perdas e danos	Reequilíbrio /ressarcimento
II.3.1	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ -	R\$ 11.510.019,88	R\$ 5.404.849,90	R\$ -
II.3.2	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.6	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 556.141,83
II.3.7	R\$ 25.450.988,13	R\$ 93.044,73	R\$ -	R\$ 5.113.365,44	R\$ -	R\$ -
II.3.8	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 311.973,08
II.3.9	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ 6.362.747,03	A apurar	A apurar	R\$ 4.152.133,90
II.3.10	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 578.059,31	R\$ -
II.3.11	R\$ -	R\$ 247.572,24	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.650.481,62
II.3.13	R\$ -	a apurar	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar
II.3.15	R\$ -	a apurar	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar
II.3.16	R\$ -	R\$ 275.336,45	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.835.576,35
II.3.17	R\$ -	R\$ 132.786,72	R\$ -	R\$ -	R\$ 885.244,80	R\$ -
II.3.19	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -
II.3.20	R\$ 25.450.988,13	R\$ -	R\$ 6.362.747,03	A apurar	A apurar	R\$ -
					Total	R\$ 70.923.068,45

* Ainda há perdas e danos a serem apurados rem perícia no item III.5.1
 ** Itens a apurar deverão ser objeto de perícia e acrescidos ao total.
 *** Multa de 20% não cumulativa.

Contrato 022/2013						
Irregularidade	Multa de 20%	Multa de 15%	Multa de 5%	Multa de 0,66%	Perdas e danos	Reequilíbrio /ressarcimento
II.3.2	R\$ 8.916.400,42	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.3	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.5	R\$ 8.916.400,42	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.2.9	R\$ 8.916.400,42	R\$ -	R\$ 2.229.100,10	A apurar	A apurar	R\$ 4.152.133,90
II.2.14	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.206.614,46
II.2.18	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.2.20	R\$ 8.916.400,42	R\$ -	R\$ 2.229.100,10	A apurar	A apurar	R\$ -
					Total	R\$ 18.733.348,98

* Itens a apurar deverão ser objeto de perícia e acrescidos ao total.
 ** Multa de 20% não cumulativa

Contrato 009/2014						
Irregularidade	Multa de 20%	Multa de 15%	Multa de 5%	Multa de 0,66%	Perdas e danos	Reequilíbrio /ressarcimento
II.3.2	R\$ 9.629.711,77	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.5	R\$ 9.629.711,77	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.9	R\$ 9.629.711,77	R\$ -	R\$ 2.407.427,94	A apurar	A apurar	R\$ 4.152.133,90
II.3.14	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 3.803.806,08
II.3.18	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.20	R\$ 9.629.711,77	R\$ -	R\$ 2.407.427,94	A apurar	A apurar	R\$ -
					Total	R\$ 22.400.507,63

* Ainda há perdas e danos a serem apurados rem perícia no item III.5.1
 ** Multa de 20% não cumulativa

Contrato 025/2014						
Irregularidade	Multa de 20%	Multa de 15%	Multa de 5%	Multa de 0,66%	Perdas e danos	Reequilíbrio /ressarcimento
II.3.2	R\$ 9.631.517,77	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.4	R\$ -	R\$ -	R\$ 2.407.879,44	R\$ 250.876,01	R\$ -	R\$ -
II.3.5	R\$ 9.631.517,77	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.9	R\$ 9.631.517,77	R\$ -	R\$ 2.407.879,44	A apurar	A apurar	R\$ 4.152.133,90
II.3.12	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 786.521,79
II.3.14	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 3.895.698,54
II.3.18	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	A apurar	R\$ -
II.3.20	R\$ 9.631.517,77	R\$ -	R\$ 2.407.879,44	A apurar	A apurar	R\$ -
					Total	R\$ 25.940.386,33

* Ainda há perdas e danos a serem apurados rem perícia no item III.5.1
 ** Multa de 20% não cumulativa

Total Geral					R\$ 137.997.311,40
--------------------	--	--	--	--	---------------------------

Fonte: Folha 10 do Processo nº 2015.01.1.130843-7, ação de RECONVENÇÃO, que corre na 1ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal



Os valores das multas acima reclamadas na ação de RECONVENÇÃO já deveriam ter sido cobrados durante a vigência dos contratos e a falta destas cobranças demonstra falha na fiscalização.

Conforme documentação encaminhada via SEI (Processo 00480-00006495/2017-63), a Unidade informou que:

[...] esta Diretoria entende não ser cabível a abertura de PAF, no âmbito do METRO-DF, mas sim, da Secretaria de Fazenda, considerando que tal processo implica na resolução de conflitos de matéria tributária, entre a autoridade fiscal, detentora do direito de exigir o tributo, e o contribuinte, conforme Lei Distrital no. 4.567/2011 e Decreto Distrital no 33.269/2011, o que não se relaciona com o objeto ora abordado[...]

Acatada a explicação do METRÔ-DF e corrigida a recomendação. Em reunião com a Auditoria Interna do Metrô-DF ficou esclarecido que houve erro material no Informativo de Ação de Controle - IAC 01/2017-DIGOV/COIPG/COGEL/SUBCI/CGDF, subitem “c” das recomendações do item 1.1, pois onde consta “PAF-Processo Administrativo Fiscal”, leia-se “PAR- Processo Administrativo de Responsabilização” o qual está disciplinado no Distrito Federal por meio do Decreto nº 37.296, de 29 de abril de 2016 o qual recepcionou na esfera Distrital a Lei Federal nº 12.846/2013 que dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências.

Causa

- Fragilidades na fiscalização do contrato;
- Sucessivos descumprimentos do Contrato pela METROMAN.

Consequência

- Falta de aplicação das penalidades contratuais;
- Falta de responsabilização dos envolvidos na esfera administrativa.

Recomendações

a) Instaurar processo administrativo a fim de apurar responsabilidades quanto a não aplicação das multas contratuais ao Consórcio METROMAN no período de 2007 a 2014 conforme detalhado na Tabela II deste relatório (art. 85, inciso III “b” da Portaria nº 47/2017);

b) Instaurar Processo Administrativo de Responsabilização – PAR, Decreto nº 37.296, de 29 de abril de 2016, em desfavor do Consórcio METROMAN, pelo não cumprimento do objeto acordado, dando ciência à Subcontroladoria de Correição Administrativa desta Controladoria-Geral do Distrito Federal.



1.3 – PROBLEMAS DE ACESSIBILIDADES NAS ESTAÇÕES DO METRÔ/DF.

1.3.1 - PROBLEMAS DE ACESSIBILIDADE NA ESTAÇÃO 114 SUL MESMO APÓS A CONCLUSÃO DA REFORMA (PROCESSO Nº 097.001.869/2013).

Fato

Tanto o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios quanto a própria Administração do Metrô/DF reconhecem que é necessário adequar as Estações para que estas sejam mais acessíveis.

Esta adequação de acessibilidade é exigida em um arcabouço de normas e ordenamentos jurídicos que têm como base o direito de ir e vir garantido em nossa Lei Maior (artigo 5º, XV), bem como na Declaração Universal dos Direitos Humanos, assinada em 1948. Na Constituição Federal, além do artigo 5º, podemos citar:

Art. 227, §2º, da Constituição Federal - CF:

“[...]
A lei disporá sobre normas de construção de logradouros e dos edifícios de uso e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.
[...]”

E, ainda: o Art. 244 da CF, diz que:

“[...]
A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme disposto no art. 227, §2º.[...]”

As Leis nºs 10.048/00 e 10.098/00, juntamente com o Decreto nº 5.296/04, tiveram o condão de disciplinar esta matéria.

Também vale ressaltar a importância da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (ratificada pelo Decreto Legislativo nº 186/08 e promulgada por meio do Decreto nº 6.949/09), incorporada ao nosso ordenamento jurídico com status de Emenda Constitucional, a qual trouxe o capítulo 9 específico sobre o tema acessibilidade, além de a ela se referir em seu preâmbulo e outros dispositivos.

Ressalte-se, ainda, a existência de comandos presentes nas Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (NBR 9050:2004).

/ 16

Tendo em vista toda a regulamentação existente para garantir a acessibilidade à portadores de necessidades especiais, foi solicitada, por meio da Solicitação de Auditoria nº



03/2016, uma descrição resumida das condições de acessibilidade de cada uma das estações e quais providências estão sendo tomadas e as dificuldades encontradas para a realização das obras.

Em resposta, a Companhia informou que foi realizado um diagnóstico pela Diretoria Técnica com base nos laudos elaborados pela Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS, complementado pelos projetos do Metrô e vistorias técnicas.

Este diagnóstico serviu de resposta para atender a Recomendação nº 011/2015-PROPED do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, expedida nos autos do Procedimento Administrativo nº 08190.037182/09-34, transcrita abaixo:

[...]

RECOMENDAR ao Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF que:

I. Identifique todas as inadequações de acessibilidade nas estações do metrô⁶, situadas no Distrito Federal, nos termos da legislação e das normas vigentes, bem assim observe este mesmo arcabouço normativo na construção de estações a partir da presente data, devendo, para tanto, contar com a orientação, acompanhamento e supervisão da Agefis-Agência de Fiscalização do Distrito Federal;

II. Estabeleça plano de ação para as adaptações necessárias, devendo-se dar prioridade, na programação orçamentária do órgão público, às inserções das verbas necessárias à execução das obras de reforma e adaptação das estações, conforme o item anterior; e

III. Apresente, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, à Promotoria de Justiça da Pessoa com Deficiência – PROPED, programação detalhada a respeito da elaboração do projeto básico, que deve abranger toda obra e possuir os requisitos estabelecidos na Lei de Licitações, inclusive o cronograma físico-financeiro, com a indicação de etapas e prazos, preferencialmente em mídia digital.

O não atendimento da presente **RECOMENDAÇÃO** sujeitará o notificado às medidas judiciais e extrajudiciais cabíveis, inclusive a responsabilização por improbidade administrativa dos gestores que lhe derem causa, se for o caso. [...]”

A **Tabela III** resume a situação de acessibilidade nas estações do Metrô/DF informada pela Diretoria Técnica – DTE em resposta à Recomendação do Ministério Público:

TABELA III – CLASSIFICAÇÃO DAS ESTAÇÕES OPERACIONAIS SEGUNDO AS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

GRUPO	ESTAÇÃO	OBSERVAÇÃO
TIPO I (14)	<ul style="list-style-type: none">▪ Central▪ Galeria▪ 114 Sul▪ Asa Sul▪ Shopping▪ Feira▪ Águas Claras▪ Arniequeiras▪ Concessionárias▪ Praça do Relógio▪ Taguatinga Sul▪ Furnas▪ Samambaia▪ Samambaia Sul▪ Terminal Samambaia	<ul style="list-style-type: none">• Estações implantadas antes do ano 2000• Normativos aplicáveis: Lei nº 2.105/98, Decreto nº 19.915/98 e como orientação a NBR 9050/98.• Estas estações por serem mais antigas, envolvem uma maior quantidade de ajustes e, conseqüentemente, maior custo para execução das obras (corrimãos; pisos táteis; grelhas; rebaixamento meio-fio; bilheteria; sanitários; altura dos mobiliários – copa; sinalização sob extintor; inexistência de escada rolante nas Estações Arniequeiras e Concessionárias)



TIPO II (06)	<ul style="list-style-type: none">▪ Centro Metropolitano▪ Ceilândia Sul▪ Ceilândia Centro▪ Ceilândia Norte▪ Guariroba▪ Terminal Ceilândia	<ul style="list-style-type: none">• Estações implantadas entre os anos de 2000 e 2004.• Normativos aplicáveis: Lei nº 2105/98, Decreto nº 19.915/98 e como orientação a BR 9050/2000• Envolve os seguintes ajustes: piso direcional (área externa); rebaixamento meio-fio nas calçadas; bilheteria; altura da copa; sanitários.
TIPO III (04)	<ul style="list-style-type: none">▪ 102 Sul▪ 108 Sul▪ 112 Sul▪ Guará	<ul style="list-style-type: none">• Estações mais recentes implantadas a partir de 2004. Normativos aplicáveis: Lei nº 2105/98, Decreto 19.915/98 e a NBR 9050/2004. Esta última passa a ter caráter obrigatório em 2004, mediante o Decreto Federal 5.296/2004.• Envolve os seguintes ajustes: Luminárias no piso da área pública; faixa tátil direcional na área pública

Fonte: Memorando nº 225/2016 – DTE de 23/05/2016

Portanto, conforme Tabela acima existem problemas de acessibilidade em todas as Estações do Metrô/DF em grau variado, em função do ano em que estas estações foram construídas, e existe um arcabouço de normas relacionadas ao direito à acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida que devem ser cumpridas pelo Metrô/DF.

Dentro dessa perspectiva de adequação da acessibilidade nas Estações do Metrô/DF, foi contratada a empresa RTZ EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES LTDA (CNPJ: 11.382.760/0001-27) por meio do processo de Tomada de Preços nº 097.001.869/2013, no valor de R\$ 601.173,96, para realizar obras de adaptação às normas de segurança e saúde do trabalho e de acessibilidade na Estação 114 Sul. Essas obras foram concluídas e recebidas definitivamente no dia 05 de outubro de 2015, fls. 1856 a 1857 do processo.

Conforme consta na fl. 1856, foram feitas obras de adequação e reformas nas seguintes áreas: Administração, Sanitários 01, 02 e 03, reforma nas escadas 09 e 10, rampas internas 01 e 02, reformas na passarela, praça, piso podotátil, rebaixamento de meio fio 1 e 2, piso tátil dos acessos, copa, sala de supervisão e apoio, área de circulação e desníveis da loja.

Entretanto, mesmo após essas obras, foi constatado em vistorias de realizadas ao longo desta auditoria que ainda existem problemas de acessibilidade para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida adentrarem na estação.

Enquanto os não-deficientes têm várias formas de acesso nas diversas estações do Metrô, como: escadas, escadas rolantes, rampas e elevadores, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzidas, na grande maioria das estações, e em particular na Estação 114 Sul, só conseguem adentrar por uma única via: os elevadores.

Essa única via de entrada impede uma acessibilidade plena para os deficientes nas situações em que estes elevadores não puderem ser utilizados.

Na Estação 114 Sul existem 3 elevadores para acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Um em cada extremidade da Estação, na entrada da SQS 214/215 outro na EQS 114/115 e um terceiro nas entradas da EQS 214/214 (área central).



Observou-se que ao lado de tais elevadores não existe uma rampa para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida como uma segunda alternativa de acesso.

A **Figura 1** abaixo mostra que na saída 214/215 Sul existe um vão que está obstruído com uma espécie de tapume onde poderia no local ser construída uma rampa.



Figura 1 – Ao lado do elevador (foto da esquerda) existe tapume bloqueando o vão (foto da direita) onde poderia ser construída uma rampa para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzidas.

Por isso, a equipe de auditoria considera que não existe acessibilidade plena na Estação 114 Sul mesmo após a reforma.

Entende-se que, a fim de tornar as estações do Metrô/DF mais acessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida não basta apenas a existência dos elevadores, pois nas situações em que estes não puderem ser utilizados, como nos casos de falta de energia ou quando os mesmo estiverem em manutenção, os deficientes não têm como adentrar nestas estações.

Para ilustrar essa situação, coincidentemente, em uma das vistorias realizada na Estação 112 Sul, encontramos uma situação de limitação de uso do elevador, ver **Figura 2**.

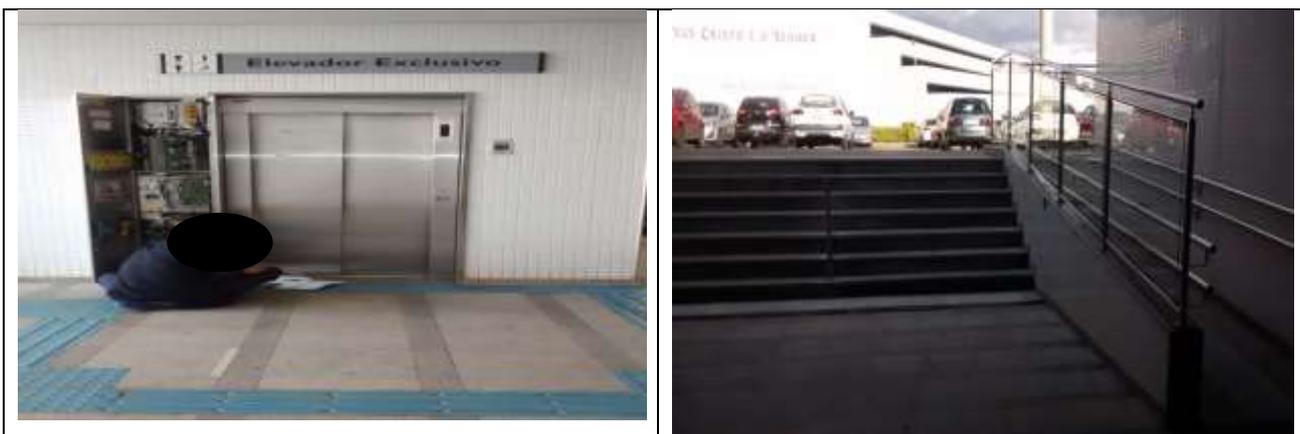


Figura 2 – Saída da EQS 212/213 – mostra elevador em manutenção no momento da vistoria e na figura à direita uma escada e uma rampa que fica ao lado do elevador que possibilita à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida adentrar na estação mesmo quando este elevador está fora de funcionamento.



Uma solução possível e econômica, se considerarmos os prováveis custos de manutenção a médio e longo prazos para uma acessibilidade plena, seria, **salvo melhor juízo**, a colocação de rampas como uma segunda alternativa de acesso, ao lado desses elevadores. Tal arranjo arquitetônico existe na saída da EQS 212/213 Sul, conforme exemplificado na **Figura 2**.

Deve-se atentar para o fato de que essa limitação de acessibilidade contrapõe-se ao direito de ir e vir assegurado na própria Constituição Federal, já mencionado neste relatório. Além disso, as normas de acessibilidade, as leis e decretos apontam para uma **obrigatoriedade** de acessibilidade nos projetos arquitetônicos, como se pode observar do disposto no artigo 10, caput, do Decreto nº 5.296/04, que assim dispõe:

[...]

Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos **devem atender aos princípios do desenho universal**, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto.

[...]

Este conceito de Desenho Universal, definido pelo já referido decreto como sendo a “concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade”.

Já a NBR 9050:2004 define-o como sendo “o desenho que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população”. São princípios básicos do desenho universal: a) o uso equitativo (utilizado por pessoas com habilidades diversas; b) o uso flexível (acomoda uma ampla faixa de preferências e habilidades; c) o uso simples e intuitivo (fácil compreensão e independente de experiência); d) informação de fácil percepção (comunica a informação de modo claro e independente de habilidades específicas; **e) tolerância ao erro (minimiza os efeitos de riscos e erros); f) baixo esforço físico; e g) dimensão e espaço para aproximação e uso (permite a aproximação, o alcance e uso, independente das características do usuário).**

Portanto, a existência de elevadores como único meio de acesso à Estação 114 Sul pode ter acontecido por uma falha no Projeto Básico. A construção de rampas constituiria uma opção de acesso que não dependeria de elementos eletromecânicos, que necessitam de constante manutenção preventiva e corretiva e de energia elétrica para funcionamento, permitindo uma maior perenidade de acesso aos portadores de necessidades especiais. Contudo, essa possível falha pode ser corrigida neste e nos próximos Projetos de reforma das demais estações.

Além disso, foram observadas algumas outras inconformidades na vistoria que afetam diretamente a acessibilidade plena dos deficientes tais como: a falta de passeio na entrada do Metrô, lado da estação do eixo ERL; alguns pisos sem grelhas (possivelmente vandalizados) dentro da Estação e corrimões ainda em fase de conclusão no dia da vistoria. ver **Figura 3**:



Figura 3 – As imagens acima mostram que na Estação 114 Sul (da esquerda para direita) falta piso na parte externa da estação, pisos internos sem grelhas (possivelmente vandalizados) e corrimões inacabados.

Quanto a estas inconformidades acima mencionadas, foi explicado que a obra para colocação dos corrimões já foi contratada e está em fase de conclusão e as obras nos passeios da entrada da estação não são de responsabilidade do Metrô/DF.

Com base no disposto, verificamos que a reforma realizada na estação 114 Sul apesar de ter melhorado muito a acessibilidade por meio de colocação de pisos táteis, reforma de banheiros e adequações de uma forma geral, não atingiu de forma plena o objetivo de oferecer maior acessibilidade aos portadores de necessidades especiais.

Conforme documentação encaminhada via SEI (Processo 00480-00006495/2017-63), a Unidade informou que:

Conforme já informado em documentos anteriores remetidos ao Tribunal de Contas do Distrito Federal TCDF, ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios - MPDFT e à Controladoria Geral do Distrito Federal - CGDF, esta Companhia definiu um Plano de Ação para Acessibilidade das Estações Metroviárias, composto das seguintes ações: (1) Acessibilidade: 11 Estações Operacionais; (2) Acessibilidade: demais estações e entorno; (3) Acessibilidade: Estação Arnieiras e (4) Acessibilidade: Praça do Relógio:

Quanto à Ação (1) encontra-se em execução o Contrato nº 003/2017, firmado entre esta Companhia e a Empresa RTZ Empreendimentos e Construções Eirelli - EPP, que tem como objeto o fornecimento e instalação de corrimões, guarda-corpos e pisos táteis nas Estações 102 Sul, 108 Sul, 112 Sul, 114 Sul (complementação de alguns guarda-corpos), Guarará, Centro Metropolitano, Ceilândia Sul, Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte e Ceilândia.

No que se refere à Ação (3), foi lançada a Concorrência nº 01/2017 para "Contratação de empresa para Reforma da Estação Arnieiras visando melhorias de Acessibilidade", cuja licitação encontra-se em andamento, tendo sido publicado o resultado de julgamento da habilitação no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF fl.0 172, de 06 de setembro de 2017.

Também foi registrado em manifestações anteriores que, diante do atual cenário de escassez de recursos, esta Diretoria está ajustando as ações à questões orçamentárias, o que inclui a reformulação de termos de referência/projetos básicos e respectivos objetos, pelo que não é razoável, no momento, a apresentação para todas as estações de programação detalhada, conforme já informado ao MPDFT, em virtude do item III da Recomendação nº 11/2015.

E, mais especificamente quanto a acessibilidade na Estação 114 Sul, a DTE fez alguns esclarecimentos técnicos justificando por meio da NBR 14021:2005 , pag. 8, que:



[...] Observa-se que não há previsão de "rampa" como equipamento de circulação e que existem três formas de utilização: autônoma (uso de equipamento com autonomia total em todas as etapas do percurso); assistida (uso de equipamento com auxílio de pessoal habilitado para acionamento dos comandos do mesmo através de monitoramento local ou remoto em qualquer uma das etapas do percurso) e acompanhada (uso de equipamento com presença de pessoal habilitado em todas as etapas do percurso). Assim, o elevador vertical ou inclinado é o equipamento que permite a utilização autônoma para um maior número de portadores de deficiência.

Na inoperância dos equipamentos de circulação, a mesma norma define que deve haver procedimento e pessoal habilitado para auxiliar o embarque e desembarque da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (item 5.3.1 da NBR 14021:2005). Dessa forma, os empregados do Departamento de Operação do Metrô/DF recebem treinamento para atuar em tais circunstâncias.

Já as rampas consomem muito mais área do que outras formas de circulação vertical, como escadas e elevadores, uma vez que devem atender a uma inclinação mínima. Dessa forma, nem toda edificação disporá de espaço suficiente. Por exemplo, observe-se a comparação entre uma escada e uma rampa, ambas projetadas e construídas dentro dos parâmetros normativos e legais vigentes: (a) para vencer uma altura de 70 cm (setenta centímetros) são necessários 03 (três) degraus e, no máximo, 04 (quatro) espelhos com altura de 17,5 cm (dezesete vírgula cinco centímetros), resultando em 0,90m (noventa centímetros) de deslocamento/percurso; (b) por outro lado, para vencer o mesmo desnível (setenta centímetros) seriam necessários, no mínimo, quase 9,00m (nove metros) de deslocamento/percurso em rampa. Considerando que as estações metroviárias subterrâneas do Plano Piloto apresentam um desnível do acesso até a plataforma de aproximadamente 15,00m (quinze metros), pode-se imaginar a extensa metragem de rampa que seria exigida até o usuário (idoso, gestante, pessoa com deficiência) adentrar no trem.

[...]

A legislação e as normas aplicáveis ao tema não impõem a oferta de mais de um recurso de acessibilidade, ou seja: (I) caso tenha elevador, não precisa instalar rampa; (II) caso tenha rampa normatizada, não precisa instalar elevador; (III) caso existam vários elevadores, apenas um precisa oferecer acessibilidade; (IV) caso tenha rampa normatizada, os elevadores não precisam atender acessibilidade. Assim, a avaliação e a decisão de projeto são tomadas caso a caso, visando oferecer a acessibilidade universal mediante um desenho universal de qualidade. Além disso, em se tratando de recurso público, outros critérios balizam a decisão de projeto: economia, vantajosidade e evitar desperdício.

[...]

Ante todo o exposto, solicito que as Recomendações constantes das alienas "a" e "b" do item 1.2 sejam revistas.

Foram acatadas e revistas as recomendações "a" e "b" constantes no IAC nº 01/2017-DIGOV/COIPG/COGEI/SUBCI/CGDF solicitadas pela Diretoria Técnica do Metrô DF - DTE conforme explicações/manifestação acima. Entretanto, com base nesta mesma norma citada (ABNT NBR 14021:2005) pela DTE, é importante a comprovação da habilitação/treinamento, bem como a forma de disponibilidade dos empregados do Departamento de Operação do Metrô DF, para os casos de inoperância do equipamento (Item 5.3.1 da Norma), bem como a regularidade dos acessos, (item 5.4 da NBR 14021:2005) em todas as Estações do Metrô o que



poderá ser solicitado em auditoria de monitoramento ou em futuras auditorias/inspeções desta Controladoria Geral .

Causa

- Falta de acessibilidade nas estações do Metrô/DF;
- Recursos orçamentários destinados ao Metrô/DF não priorizam a solução dos problemas de acessibilidade das Estações.

Consequência

- Dificuldade para a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida adentrarem nas Estações do Metrô/DF;
- Possível descumprimento de normas de acessibilidade e da Recomendações do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios;

Recomendações

- a) Comprovar a habilitação/treinamento dos empregados do Departamento de Operação do Metrô/DF e a disponibilidade de atendimento para as pessoas com necessidades especiais, nos casos de inoperância do equipamento, em todas as estações do Metrô (Item 5.3.1 da Norma da NBR 14021:2005);
- b) Comprovar a elaboração de cronograma e levantamento do orçamento para realização das adaptações necessárias das reformas das estações do Metrô para facilitar o acesso a portadores de necessidades especiais (item 5.4 da NBR 14021:2005).

2 – GESTÃO DE SUPRIMENTO DE BENS E SERVIÇOS

2.1 – PREJUÍZOS DEVIDOS ÀS LIBERAÇÕES DE CANCELAS NAS ESTAÇÕES DO METRÔ/DF NO EXERCÍCIO DE 2015

Fato

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, por meio do Despacho nº 043/2016 – AUD/PRE encaminhou tabela demonstrativa dos desbloqueios de cancelas do Metrô/DF no exercício de 2015. A **Tabela IV** abaixo contém um resumo sintético citada tabela:

TABELA IV – RESUMO SINTÉTICO DOS DESBLOQUEIOS DE CANCELAS NO EXERCÍCIO DE 2015

ABERTURA DE CANCELAS - METRÔ			
Ocorrência	Quantidade de bilhetes não pagos	Prejuízo Causado	Prejuízo Causado/Prejuízo Total
Ausência de Empregado	751.412	R\$ 2.345.350,00	91,35%
Falha SBA	75.163	R\$ 202.854,00	7,90%
Falha Energia Elétrica	3.759	R\$ 12.661,00	0,49%
Falha SBE	1.374	R\$ 3.432,00	0,13%



Incidente Notável	300	R\$ 883,00	0,03%
Erro de Procedimento	87	R\$ 261,00	0,01%
Bilheteria Fechada	433	R\$ 1.299,00	0,05%
Evento Especial	387	R\$ 774,00	0,03%
Total	81.503	R\$ 2.567.514,00	100,00%

Fonte: Memorando 0396/2016 – FCAT de 20/05/2016

Assim, durante o exercício de 2015 houve a falta de arrecadação de R\$ 2.567.514,00, onde a ausência de empregado é a causa majoritária (91,35%) do prejuízo registrado.

A ausência de empregados deve-se principalmente:

- a) ao déficit de empregados e agravamento do absenteísmo;
- b) ao cumprimento da Decisão Judicial nº 41900-02.2004.5.10.00007, que decretou o retorno das atividades relativas à venda de créditos nas bilheterias aos empregados efetivos.
- c) ao cumprimento do Decreto nº 36.032/2014, que dispõe de normas e medidas para a contenção de despesas no âmbito do Poder Executivo;
- d) à compensação de feriados trabalhados em data subsequente, pelos empregados operativos.

Observa-se que o total de receitas perdidas pelo desbloqueio das cancelas em 2015 cresceu em torno de 1.280,3% em relação ao ano de 2014, onde foi registrada uma perda de R\$ 200.538,00.

Cabe, todavia, considerar que o problema de pessoal nas estações poderia ser equacionado com a implantação de serviços de autoatendimento para compra de bilhetes. Este sistema de compra de bilhetes é adotado por Companhias de Metropolitanos de vários países, criando, com isso, uma menor necessidade de empregados nas estações.

Além disso, a perda de receita por falhas no Sistema de Bilhetagem Automática totalizou R\$ 202.854,00, superando o total de perdas registradas no exercício de 2014 (R\$ 200.538,00).

Conforme documentação encaminhada via SEI (Processo 00480-00006495/2017-63), a Unidade informou que:

[...]

Em atenção ao Memorando 069/2017 AUD/PRE de 25 de agosto de 2017, que trata do Informativo de Ação de Controle nº 01/2017-DIGOV/COIPG/COGEI/SUBCI/CGDF, com relação ao subitem 2.1, letra "a" e "b", esclarecemos:

- a) *Implantar Sistemas de autoatendimento nas estações do METRO-DE de forma a criar mais uma alternativa de acesso ao METRO e diminuir a necessidade de atendimento pessoal nas estações.*



O contrato do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE terminou em seu 6º (sexto) ano e além da impossibilidade de nova prorrogação, perduram diversas pendências contratuais e inexecuções parciais do contrato, desde sua assinatura, motivo pelo qual penalizações e advertências foram impostas a empresa desenvolvedora do sistema.

A impossibilidade de continuação do SBE impôs a necessidade de automação de todas as etapas possíveis na comercialização dos créditos de viagem do METRO-DF. A mudança do sistema de bilhetagem permitiria a contratação de qualquer equipamento de autoatendimento, desde que prevista a integração, por meio de protocolos padrão, em qualquer nova solução de bilhetagem desenvolvida.

Foi ponderado, ainda, sobre a escassez de mão de obra nas estações do METRO-DF, que dificultava a realização das atividades inerentes à operação dessas estações, prejudicando a qualidade do atendimento ao usuário. Esse problema estava sendo agravado pela impossibilidade de contratação de pessoal, devido à situação fiscal do Governo do Distrito Federal em relação ao limite, imposto pela Lei Complementar n.º 101, de 04 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, para despesa com

pessoal e encargos sociais.

Nessa situação, foi comum a abertura de cancelas por falta de pessoal para manter em operação as bilheterias das estações, acarretando perda de receita significativa. A automação de vendas de créditos seguramente facilitaria, em um primeiro momento, a gestão da escala de funcionamento das bilheterias no cenário da escassez de mão de obra. Também permitiria a priorização de atividades de apoio e orientação ao usuário, bem como das atividades de gestão administrativa e operacional da companhia, em detrimento do trabalho mais simples da bilheteria, após a contratação de pessoal, quando o empecilho da atual situação fiscal seria superado. Também esperava uma redução de filas nos horários de pico, com a implantação dos terminais de autoatendimento.

Dado esse quadro, através do processo 0970.001.243/14, foi iniciado o processo a licitação para que o METRÔ-DF pudesse adquirir Terminais de Auto vendas - ATM's, cuja a publicação do Pregão Eletrônico n.º 22/2016, se deu em 03 de novembro de 2016, tendo como empresa vencedora do Pregão Eletrônico a Perto S/A Periféricos para Automação. Nesse processo, a instalação das ATM's se faria em três etapas, na primeira com a instalação de 44 equipamentos nas estações, na segunda com instalação de 26 e a terceira com a instalação de 4, totalizando 74 equipamentos instalados. O processo ainda previa a instalações, nas estações a serem inaugurada.

Ocorre que, o processo de licitação para contratação da empresa Perto S/A, estava quase que finalizado, quando foi publicado o Decreto n.º 38.010 de 15/02/2017, sobre o qual vale tecer algumas considerações:

O mencionado decreto aprova o novo Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA e estabelece diretrizes para a implementação e operação do Sistema de Inteligente de Transporte - SIT e do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal - STPC/DF, o qual prevê a implantação e transição em até 180 (cento e oitenta) dias.

O Sistema de Bilhetagem Automática - SBA e o Sistema Inteligente de Transportes - SIT, terão como principais produtos a implantação do Bilhete Único do Distrito Federal, o controle das gratuidades e benefícios tarifários através de biometria facial, o gerenciamento do Sistema através de rastreamento da frota via GP5 e a disponibilização dos horários dos ônibus em tempo real, para todos os usuários.

O decreto dispõe, dentre outras questões, sobre criação de uma Entidade Associativa, que terá como uma de suas competências disponibilizar os validadores nos Terminais, estações do BRT e Metrô, bem como equipamentos de bilhetagem de autoatendimento, conforme seu art. 3º, inciso X e art. 9º, § 2º, inciso XV:

[...]

Desta forma, visando o cumprimento do Decreto n.º 38.010 de 15/02/2017 os trabalhos dessa contratação pelo METRÔ-DF foram interrompidos, acolhendo a revogação do Tribunal de Contas do Distrito Federal, do Pregão Eletrônico n.º 22/2016- Contratação de



serviços especializados de comercialização de créditos de viagem por meio de Terminais de Auto Atendimento - ATM's, conforme DECISÃO nº 1587/2017 e o processo foi arquivado.

Quanto à recomendação “b” foi respondido que:

[...]visando o melhor atendimento a população e controle de acesso às informações, através do processo 097-000.789/2015, buscava-se a contratação de um Sistema de Gestão de Bilhetagem para o METRÔ-DF, que assim como o processo para contratação ATM's, foi paralisado, em virtude da publicação do Decreto nº 38.010 de 15/02/2017. Desta forma a manutenção vem sendo realizada por de forma precária pelos empregados do METRÔ-DF. Com o início da implantação do Bilhete único, apontado pelo Decreto nº 38.010 de 15/02/2017, estão sendo providenciadas algumas correções aos problemas nos apresentados nos validadores fornecidos pela TRANSDATA SMART, o que, já diminuiu substancialmente a abertura de cancelas por problemas nos validadores SBA. Conforme mapa comparativo de abertura de cancelas por falhas no sistema SBA

[...]

Assim, não se faz necessário ao METRÔ-DF a contratação de um novo sistema de bilhetagem, haja vista que já estamos na transição para execução do Decreto nº 38.010 de 15/02/2017, com a implantação do Sistema único de Bilhetagem do Distrito Federal.

Foram acatadas e revistas as recomendações “a” e “b” constantes no IAC nº 01/2017-DIGOV/COIPG/COGEI/SUBCI/CGDF. Entretanto, entendemos que após a implementação e operação do Sistema de Inteligente de Transporte - SIT e do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal - STPC/DF, a instalação dos Terminais de Autoventas serviriam como um complemento a mais. Estes Terminais iriam modernizar ainda mais o sistema de bilhetagem e evitaria o colapso em momentos de impossibilidade de funcionamento da bilheteria por falta de pessoal. Além do mais a compra direta em terminais de autoventas simultaneamente à venda nos balcões é vista em metrôs do mundo inteiro inclusive em outras unidades da federação.

Portanto, recomenda-se fazer gestão junto ao Órgão Regulador (SEMOB) e o DFTRANS no sentido de viabilizar a instalação dos Terminais de Autoventas - ATM's. Fica mantido este ponto de auditoria pois é recorrente a situação de prejuízo anuais causados pela liberação das cancelas por falta de pessoal, identificado nesta e em outras auditorias.

Causa

- Ausência de sistema de autoatendimento para compra de bilhetes do Metrô;
- Sistema de bilhetagem automática falho.

Consequência

- Prejuízo apurado de R\$ 2.567.514,00;
- Menos recursos para investimentos em obras de manutenção e expansão do

Metrô.



Recomendação

- Atuar junto ao Órgão Regulador, de que trata Decreto nº 38.010/2017, DFTRANS e Tribunal de Contas do Distrito Federal para que seja viabilizado o processo licitatório de instalação dos Terminais de Autovendas, pois, mesmo com o SBA em funcionamento é possível a utilização simultânea das duas formas de compra dos bilhetes. Com isso pode-se minimizar ou até mesmo eliminar os prejuízos com a liberação das cancelas nas estações do metrô.

2.2 - PERIODOS DO CONTRATO DESCOBERTO PELA GARANTIA CONTRATUAL

Fato

Em análise ao Processo nº 097.001.591/2010 cujo objeto é a prestação de serviços de limpeza e conservação, resultante do Pregão nº 03/2010, **não foram localizados documentos que comprovassem a garantia contratual no período entre junho/2011 a dezembro/2012**, caracterizando assim descumprimento da Nona Cláusula Contratual.

Portanto, a falta de documentos nos autos que comprovem a cobertura contratual nos períodos entre junho/2011 e dezembro/2012, constituindo-se um descumprimento contratual.

Conforme documentação encaminhada via SEI (Processo 00480-00006495/2017-63), a Unidade informou que:

As Apólices de Seguro Garantia do Contrato nº 018/2011, firmado com a empresa DINAMICA Administração, Serviço e Obras LTDA, referentes ao período de 19/06/2015 a 19/07/2017, não constam no processo 0097.001.591/2010, visto que as originais foram encaminhadas, como de praxe, à Divisão de Execução Financeira - FFEX, área responsável pela guarda e controle das cauções, fianças bancárias e seguro garantia proveniente das licitações e contratos, conforme disposto no art. 37 do Regimento Interno da Companhia.

Cumprir informar, que atualmente os gestores são orientados a encaminhar as apólices originais à FFEX e incluir as cópias nos respectivos processos de contratação.

Dessa forma, encaminhamos cópias das apólices 02-775-02-1004176 (período de 19/06/2015 a 19/07/2016) e 02-0775-02-1006053 (período de 19/06/2016 a 19/07/2017), para que sejam anexadas ao processo de contratação, que se encontra na Auditoria – AUD.

Quanto ao período de junho/2011 a dezembro/2012, as apólices não foram localizadas.

Após análise da manifestação do gestor, verifica-se que permanecem pendentes de regularização a anexação das apólices supracitadas do período de junho/2011 a dezembro/2012.

Causa



- Não anexação aos autos dos documentos probantes da garantia no período apontados (junho/2011 a dezembro/2012).

Consequências

- Descumprimento da Clausula Nona do Contrato;
- Descumprimento dos incisos I, II e III do § 1º, art. 56 da Lei de Licitações.

Recomendação

- Estabelecer procedimento de acompanhamento das garantias contratuais de forma a assegurar a proteção do interesse público, definindo responsabilidade no Metrô/DF pelo acompanhamento da inserção e da validade das garantias apresentadas e instituição de multas no ajuste às contratadas que não atenderem a esta obrigação contratual nos prazos fixados.

IV EFICIÊNCIA E EFICÁCIA

Os exames foram realizados por meio de amostragem, com o julgamento fundamentado na documentação comprobatória dos atos e fatos praticados nas referidas gestões e pelas informações obtidas no Sistema Integrado de Gestão Governamental (SIGGo).

Conforme disposto no Anexo I da Portaria nº 226/2015 - CGDF, vigente à época de organização das contas, é apresentado a seguir a aferição da eficiência e eficácia das gestões orçamentária, financeira, patrimonial e contábil referente à Tomada de Contas Anual do (a) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF.

TABELA 1 – EFICIÊNCIA E EFICÁCIA POR GESTÃO

	GRAU DE EFICÁCIA	GRAU DE EFICIÊNCIA
GESTÃO ORÇAMENTÁRIA	EFICAZ	EFICIENTE
GESTÃO FINANCEIRA	POUCO EFICAZ	POUCO EFICIENTE
GESTÃO PATRIMONIAL	EFICAZ	EFICIENTE
GESTÃO CONTÁBIL	EFICAZ	EFICIENTE



V - CONCLUSÃO

Em face dos exames realizados foram constatadas as seguintes falhas:

GESTÃO	SUBITEM	CLASSIFICAÇÃO
GESTÃO DE SUPRIMENTO DE BENS E SERVIÇOS	1.1 e 1.2	Falhas Graves
GESTÃO DE SUPRIMENTO DE BENS E SERVIÇOS	1.3.1	Falha Média
GESTÃO FINANCEIRA	2.1 e 2.2	Falhas Médias

Brasília, 16 de janeiro de 2018.

CONTROLADORIA GERAL DO DISTRITO FEDERAL.