



## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO N° 01/2012- DIMAT/CONIE/CONT/STC

**UNIDADE** : Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF  
**PROCESSO** : 480.000.436/2011  
**ASSUNTO** : Inspeção no Contrato n° 16/2007 – Manutenção - Consórcio METROMAN

Senhor Diretor,

1. Em atendimento às determinações contidas na Ordem de Serviço n° 117/2011, de 10 de maio de 2011, do Sr. Controlador-Geral da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal – STC, apresentamos relatório que trata da inspeção realizada em contrato de manutenção firmado entre o Metrô/DF e o Consórcio METROMAN, empresas Siemens e SERVENG-CIVILSAN (Processo n° 097.001.382/2005, Contrato n° 16/2007).

### I - INTRODUÇÃO

2. O trabalho foi desenvolvido na Entidade no período de 16/05 a 03/06/2011. Os referidos exames foram efetuados por amostragem, na extensão julgada necessária, com o objetivo de emitir opinião sobre a regularidade dos procedimentos correlatos ao contrato de manutenção do Metrô/DF.

3. Nenhuma restrição nos foi imposta quanto ao método ou à extensão de nossos trabalhos. O programa de trabalho de auditoria e respectivos procedimentos foram realizados de acordo com a natureza e as atividades da entidade auditada e abrangeram a execução financeira, licitação, execução contratual e exame físico.

### II - RESULTADO DOS EXAMES

#### 2. PROCEDIMENTO LICITATÓRIO

4. Em função das graves denúncias aventadas na mídia, vide publicação do Portal R7 de 15/02/2011 e Jornal de Brasília dos dias 17/02/2011 e 18/02/2011, analisamos o Edital da Concorrência n° 03/2005, apesar de já haver o pronunciamento do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF no âmbito do Processo n° 511/2003, notadamente a Decisão n° 2272/2006, sobre a continuidade e adequação com ressalvas da licitação para a contratação dos serviços de manutenção do Metrô - DF.





## 2.1 – AUSÊNCIA DE OBJETIVIDADE NO COMPONENTE “VISÃO DE MANUTENÇÃO” PARA JULGAMENTO DA PROPOSTA TÉCNICA

5. De acordo com o Edital de Concorrência nº 003/2005, o julgamento da proposta técnica se daria pelo número máximo de pontos composto pela “*Visão da Manutenção*” (500 pontos) e “*Equipe Técnica*” (500 pontos).

6. No quesito “*Visão de Manutenção*”, o proponente deveria apresentar um descritivo de como abordará a manutenção sob o ponto de vista técnico, administrativo, financeiro, de pessoal, dentre outros que julgar relevantes. Seria apresentado como texto, na forma de dissertação, de livre formatação. O edital no seu item 12.4 explicita que não estará em julgamento a precisão ou exatidão do descritivo, mas a abordagem dada pelo proponente ao sistema metroviário, sendo o documento composto dos seguintes itens: *o conhecimento do objeto e metodologia da execução; estrutura de manutenção; plano de mobilização e execução da manutenção.*

7. Para efetuar o julgamento da visão de manutenção foram utilizados critérios meramente subjetivos em afronta ao princípio do julgamento objetivo, elencados no item 12.3 do Edital, como uma planilha de pontuação com os itens “*não apresentou*”, “*apresentou porém incompleto*”, “*apresentou completo com dificuldades para execução*” e “*apresentou completo*”, em que foram avaliados: a abrangência de todos os sistemas e subsistemas do objeto, o detalhamento da manutenção dos sistemas, a concatenação das idéias, a coerência e a consonância para sistemas e subsistemas de relevante importância para a operação do Metrô - DF.

8. Nesse sentido conforme explana o doutrinador Marçal Justen Filho na obra Comentários a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 14ª Edição, página 632:

[...] o ato convocatório deverá estabelecer critérios adequados para eliminar o subjetivismo no julgamento. Deverão permitir uma apreciação homogênea das diversas propostas. A seleção da melhor técnica não pode se fazer por critérios aleatórios nem por preferências pessoais. A Administração deverá recorrer a postulados e acolher padrões de excelência para nortear o julgamento.

9. Mesmo entendimento observado no Acórdão do TCU nº 2171/2005, *in verbis*:

é necessário que estabeleça objetivamente a forma de avaliação da qualidade dos serviços, incluindo a definição da variável a ser avaliada, os critérios de avaliação, a escala de valores e o patamar mínimo aceitável

10. Não basta o edital eleger critérios de julgamento, é necessário o estabelecimento de parâmetros objetivos de avaliação das propostas, de modo que o julgamento reflita uma avaliação vantajosa das ofertas dos particulares.

11. Fica evidenciada a subjetividade no julgamento da proposta técnica, quanto ao item “*Visão da Manutenção*”, à medida que as propostas dos licitantes com alternativas



técnicas distintas receberam a mesma pontuação, nas quais indistintamente obtiveram pontuação máxima.

12. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) estabelecer nos editais, critérios de julgamento objetivos para mensurar a qualidade, na aceção da especialidade, e o rendimento, no conceito de qualidade e preço;
- b) incluir nos editais a escala de valoração e valores mínimos aceitáveis que deverão ser utilizados na aferição da proposta técnica; e
- c) fixar critérios objetivos proporcionais ao interesse administrativo.

**2.2 – PRESENÇA DE CLÁUSULAS RESTRITIVAS A HABILITAÇÃO E A QUALIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA – EXIGÊNCIA INDEVIDA DE VÍNCULO DE EMPREGO NO MOMENTO DA LICITAÇÃO**

13. Em observação ao item 8.3 do Projeto Básico, fls. 432 do Processo nº 097.001.382/2005, quanto à composição da equipe que seria apresentada na proposta técnica, tem-se o Gerente do Contrato (item 8.3.1) que teria sob sua responsabilidade a coordenação das equipes, técnica, comercial e administrativa do contrato. Este deveria deter, ainda, a experiência no gerenciamento de contratos do segmento metroviário, entretanto não havia necessidade de comprovação de vínculo permanente com a proponente na data prevista para entrega da proposta técnica.

14. Completavam a composição da equipe o Gerente Técnico (item 8.3.2), responsável técnico pela coordenação das atividades das diversas equipes, incluindo, sem se limitar, a engenharia, produção e controle de qualidade. Por sua vez o Gerente de Produção (item 8.3.3) seria o responsável técnico pela execução dos serviços. Foi exigido para esses profissionais, a comprovação do vínculo permanente com a proponente, na data prevista para entrega da proposta, por intermédio da apresentação da Carteira de Trabalho e de Previdência Social - CTPS ou quando sócio a cópia do contrato social.

15. A qualificação técnica deve se restringir apenas a quesitos que reflitam melhor desempenho e qualidade técnica da licitante no serviço a ser prestado, desde que, a restrição não comprometa a competitividade do certame.

16. As exigências de vínculo permanente do Gerente Técnico e do Gerente de Produção no momento da habilitação frustram a competitividade por obrigar os licitantes a manter em seus quadros profissionais renomados apenas com a finalidade de participar do processo licitatório. Tal entendimento já foi exposto na Decisão nº 4074/2009, TCDF item II 2.c.





(...) II- Determinar à Secretaria de Estado de Transportes que, observando a regra insculpida no art. 21, 4º, da Lei 8666/93, promova as seguintes modificações no Edital de Concorrência nº 01/09 – ST/DF e encaminhe cópia desse instrumento a esta Corte, com as alterações efetuadas: (...)

c) reescrever o subitem 10.4.4 do edital de forma a permitir a comprovação do vínculo dos profissionais de nível superior também por contrato de prestação de serviços, típico da legislação civil, não restringido ao quadro permanente da empresa;

17. Tal entendimento também pode ser verificado no Acórdão do TCU 126/2007:

[...] é vedada a exigência de a licitante possuir em seu quadro próprio de profissional técnico com a qualificação técnica exigida para execução do objeto pretendido, por impor ônus desnecessário antes da contratação e restringir o caráter competitivo do certame.

18. **RECOMENDAÇÃO:**

- retirar dos futuros editais a exigência de vínculo de emprego ou societário, permitindo que os licitantes apresentem contratos de prestação de serviços, com profissionais que tenham a necessária qualificação técnica profissional, cumprindo o entendimento firmado pela Corte de Contas do DF.

### **2.3 – PRESENÇA DE CLÁUSULAS RESTRITIVAS NA HABILITAÇÃO E PONTUAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA**

19. Observa-se no item 27.4 do edital a expressa restrição a qualificação da equipe técnica conforme transcrito a seguir:

27.4 – para demonstração da Capacidade Técnica Profissional e pontuação da Equipe Técnica serão considerados **somente os atestados relativos a serviços e obras contratados diretamente entre a Operadora e a Empresa** na qual o profissional mantém ou manteve o vínculo de trabalho durante a realização dos serviços ou fornecimento; para comprovação do vínculo de trabalho durante o período de aquisição da experiência, deverá ser apresentada cópia da CTPS ou contrato de prestação de serviços ou contrato social. (grifo nosso)

20. A necessidade de contratação direta não encontra amparo legal, visto que a capacidade técnica profissional requerida é regulada por emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, conforme a Resolução nº 1.025/2009 transcrita a seguir.

Art. 2º A ART é o instrumento que define, para efeitos legais, os responsáveis técnicos pela execução de obras ou prestação de serviços relativos às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/CREA.

[...]

Art. 30. A subcontratação ou a subempreiteira de parte ou totalidade da obra ou do serviço obriga ao registro de ART, da seguinte forma:

I – o profissional de pessoa jurídica inicialmente contratada deve registrar ART de gestão, direção, supervisão ou coordenação do serviço subcontratado, conforme o caso; e





II – o profissional da pessoa jurídica subcontratada deve registrar ART da obra ou serviço relativa à atividade que lhe foi subcontratada, vinculada à ART de gestão, supervisão, direção ou coordenação do contratante.

21. Convém registrar que na fase de habilitação da proposta, um dos itens de inabilitação do Consórcio Planalto foi fundamentado no descumprimento do item 27.4 do Edital, por não aceitar a documentação de Capacitação Técnica Operacional em atividades de subcontratação, em desacordo com o preconizado pela legislação quanto ao atestado de capacidade técnica, visto que, a subcontratada é também responsável técnica pelos serviços nos termos das normas supracitadas, não havendo porque diferenciar a capacidade técnica de uma empresa contratada ou de uma subcontratada, se ambas prestam o mesmo serviço.

22. **RECOMENDAÇÃO:**

- retirar dos futuros editais que a pontuação da equipe técnica exija atestados relativos a serviços e obras apenas por intermédio de contratação direta entre a Operadora e o Profissional ou entre a Operadora e a empresa.

**2.4 – FALTA DE PARCELAMENTO DO OBJETO LICITADO RESTRINGIDO A CONCORRÊNCIA NO CERTAME**

23. Em face da regra insculpida no § 1º do artigo 23 da Lei 8.666/1993, deve o gestor dividir o objeto a ser contratado em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis. Entretanto, o Metrô-DF optou por licitar a manutenção de todos os sistemas, a saber: Gerenciamento, Ventilação, Material Rodante, SCT, Energia, Via Permanente e Edificações; em um único lote. Tal opção gerou pelo menos duas dificuldades, a primeira é que devido a grande gama de serviços diversificados no objeto da Concorrência nº 03/2005, dificilmente alguma empresa seria capaz de executá-los integralmente, logo, restou apenas à opção de celebração de consórcios para concorrer no certame, fato que por si só já limitaria a concorrência. No mesmo sentido o TCU já sumulou a matéria:

É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo As exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade. (Súmula nº 247, Ata TCU nº 43/2004)

24. Em segundo lugar, ao se licitar em conjunto com os demais sistemas o sistema de Gerenciamento/Engenharia, permitiu-se que a contratada detivesse toda a informação relativa à manutenção, inclusive sendo esta a responsável por gerar os Relatórios de Progresso Mensal que servem para a fiscalização/penalização de si própria, fato que dificulta a fiscalização por parte do Metrô-DF do Contrato nº 16/2007.





25. As das demais irregularidades constatadas por esta Secretaria na Prestação de Contas do Exercício de 2009, Relatório nº 06/2011 DIRAG/CONT, PCA-2009 Metrô/DF, e dos pontos 3.10 e 3.11 deste relatório, relativas à deficiência na fiscalização e falta de controle dos custos do contrato, corroboram o entendimento de que a opção pela licitação de todos os sistemas em um único lote foi desfavorável ao Metrô-DF.

26. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) proceder ao parcelamento do objeto em tantas parcelas quanto se demonstre técnica e economicamente viável permitindo assim uma maior competição nos próximos certames, em vassalagem ao disposto no § 1º do artigo 23 da Lei 8.666/1993, de modo que cada sistema metroviário corresponda a um lote da licitação; e
- b) garantir no próximo edital que o Gerenciamento/Engenharia da manutenção do Metrô-DF não seja de competência da empresa responsável pela manutenção dos sistemas, trazendo tal competência para o Metrô-DF ou para uma terceira empresa contratada exclusivamente para esse fim, tendo em vista que as informações geridas por esse sistema são essenciais a correta fiscalização dos demais sistemas da manutenção.

**2.5 - EXIGÊNCIA INDEVIDA DE VISTO NA CERTIDÃO NO CREA/DF**

27. Na mesma linha defendida nos pontos anteriores, a exigência de **visto prévio** à licitação na Certidão do CREA/DF fere o caráter competitivo da licitação, sendo portanto vedada. O Metrô-DF não pode a pretexto de segurança criar vantagens ou facilidades para as licitantes locais em detrimento da isonomia e da ampla concorrência no processo licitatório. Assim o item 10.6.1. alínea 'a' do Edital da Concorrência nº 003/2005, que prescreve:

*a) As empresas não sediadas no Distrito Federal, deverão apresentar, na certidão expedida pelo CREA do seu estado de origem, visto do CREA-DF, dentro do prazo de validade, nos termos do que disciplina a resolução CONFEA Nº 413/97*

28. No sentido da impossibilidade de exigência no CREA-DF no âmbito do Processo nº 41.364/09 TCDF, em douto voto a presidente da Corte de Contas, [REDACTED], decidiu em caráter liminar:

*(...) II – determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do DF que:*

- a) *Suspenda a Concorrência nº 07/2009, até a apreciação desta Corte acerca do cumprimento das proposições listadas nas alíneas seguintes;*
- b) *Reformule a redação dos seguintes subitens 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.3. e Anexo I do edital de forma que:*



b.1) o visto do CREA/DF para licitantes de outra Unidade da Federação seja exigido somente quando da contratação da vencedora, a exemplo do deliberado nas Decisões nºs 6.667/09, 4.074/09 e 4.029/08, deste tribunal; (...)

## 29. RECOMENDAÇÃO:

- retirar dos editais a exigência de prévio registro no CREA/DF, reformulando os editais para que se proceda o visto antes do início dos serviços, e não previamente à licitação, cumprindo assim o entendimento deliberado nas Decisões nºs 6.667/2009, 4.074/2009 e 4.029/2008 do TCDF.

## 2.6 – INDEVIDA CLASSIFICAÇÃO DE DISCO DE FREIO DE DIÂMETRO 24” COMO MATERIAL SOBRESSALENTE DE GIRO TRAZENDO PREJUÍZOS AO METRÔ-DF

30. O Anexo I do Projeto Básico, item 4.3.3, h, apresenta a seguinte definição para o termo “sobressalente de giro”:

*são aqueles sobressalentes que, uma vez substituídos em atividade de manutenção, são reparáveis, retornando as suas características originais, e reutilizáveis pelo Sistema.*

31. Ao realizarmos um contraponto com a definição de sobressalente de consumo ou descartável disposta no Anexo I do Projeto Básico, item 4.3.3, g, temos:

*são aqueles sobressalentes que, uma vez substituídos por imposição de atividades de manutenção ou por término de vida útil, não são passíveis de reparação, portanto não mais utilizáveis no Sistema. Quando esses sobressalentes de consumo são utilizáveis em várias aplicações dentro do Sistema podem ser considerados como materiais de consumo. Exemplos: componentes de circuitos eletrônicos, parafusos, porcas e arruelas de uso geral, rebites e outros.*

32. Logo, ao se classificar os discos de freios como sobressalentes de giro, está se cometendo um equívoco porque não são materiais reparáveis e que retornam as suas características originais, ao contrário são materiais que por término de vida útil não são passíveis de reparação.

33. A afirmação é corroborada pela tabela de consumo de disco de freio fornecida pelo Metrô-DF, que demonstra a utilização constante e sistemática desse componente.

Período	jan/10	fev/10	mar/10	abr/10	mai/10	jun/10	jul/10	ago/10	set/10	out/10	nov/10	dez/10	Total
Qtd. Consumida	52	13	12	19	7	12	0	0	0	12	11	19	157



34. Como no Contrato nº 16/2007 a obrigação de fornecer os materiais de giro é do Metrô-DF enquanto a dos sobressalentes de consumo são da contratada tal falha tem impacto financeiro significativo, visto que, o custo unitário desse material é de R\$ 1.931,02 (valor de setembro de 2007).

35. **RECOMENDAÇÃO:**

- adotar a classificação de disco de freio diâmetros de 24” como material sobressalente de consumo de forma que a responsabilidade de reposição fique a cargo da contratada conforme item 8.4.1 do Anexo I do Projeto Básico.

### 3. GESTÃO CONTRATUAL

36. Neste ponto de controle tivemos como intuito observar se a execução e o acompanhamento do Contrato nº 16/2007 seguiu o prescrito no Contrato, Projeto Básico, Proposta da Contratada e ao que determina a Lei nº 8.666/1993, e outras normas correlatas.

#### 3.1 – AUSÊNCIA DA MANUTENÇÃO DOS REQUISITOS DA HABILITAÇÃO QUANDO DA SUBCONTRATAÇÃO

37. Consta no Edital de Concorrência nº 003/05, no item 17.5, a previsão de subcontratação, conforme descrito a seguir:

17.5 – a contratada poderá subcontratar partes dos serviços objeto do presente contrato até o limite de 35%, respeitado o descrito no item 7.6 do projeto básico, Anexo I do Edital.

38. De acordo com o item supracitado, segue a descrição do item 7.6 do projeto básico.

7.6 – Subcontratação – O METRÔ-DF admitirá subcontratações dos serviços de manutenção limitadas a 35% do valor do contrato, sendo cada subcontratação estará sujeito à aprovação do METRÔ-DF, tanto para o serviço em questão quanto para a empresa que estará sendo subcontratada. Todas as certidões exigidas pelo METRÔ-DF à contratada para pagamento de serviços, deverão também ser exigidas pela contratada às eventuais empresas subcontratadas na forma acima.

39. Foram encaminhadas cartas pelo Consórcio Metroman ao Metrô-DF para análise e pronunciamento sobre a subcontratação. Entretanto, não constam dos autos do processo a análise e aprovação por parte do Metrô, consta apenas a autorização para contratação das referidas empresas, nas quais há um alerta para obedecer o limite de 35%.

40. Observa-se que o Metrô-DF concedeu autorização para subcontratar indevidamente as empresas MGE, EBF e SDL, pois não exigiu a comprovação destas





possuírem a mesma capacidade técnica da empresa responsável pela execução da parcela do objeto subcontratado.

41. Tal entendimento já foi exposto nas Decisões nº 1346/2004 e nº 6158/2007 do TCDF.

Decisão TCDF 1346/04. O Tribunal decidiu: III – determinar àquela entidade jurisdicionada que, no caso da efetivação de subcontratação de empresa para realizar parte do objeto desse certame licitatório, exija da subcontratada, previamente, comprovação de possuir a mesma capacidade técnica da empresa responsável pela execução da parcela do objeto da subcontratação.

Decisão TCDF 6158/07. O Tribunal decidiu: III – determinar à jurisdicionada que inclua no Edital de Concorrência nº 002/2007 a exigência de comprovação de habilitação jurídica e da regularidade fiscal das empresas subcontratadas, nos termos previstos nos arts. 28 e 29 da Lei nº 8666/93, dispensando a republicação do referido edital com reabertura do prazo inicial, conforme autoriza o art. 21, 4º, da referida lei, remetendo, posteriormente, a este Tribunal cópia da alteração procedida.

42. **RECOMENDAÇÃO:**

- instaurar Sindicância, nos termos do art. 143 da Lei nº 8.112/1990, para apurar a responsabilidade pela irregularidade de subcontratar sem analisar a manutenção da capacidade técnica contratada em descumprimento à legislação supracitada neste subitem e caso fique configurado prejuízo ao erário, instaurar tomada de contas especial, conforme previsto na Resolução nº 102, de 15/07/1998, do Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF.

### **3.2 – AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DA MANUTENÇÃO DOS REQUISITOS DO CONSÓRCIO QUANDO DE SUA ALTERAÇÃO**

43. O Quinto Termo Aditivo ao Contrato nº 016/07 teve por objeto alterar a participação das empresas SIEMENS Ltda. e SERVENG-CIVILSAN S/A. empresas associadas na constituição do Consórcio METROMAN, além de retirar a CPMF do Contrato nº 16/2007. A liderança do Consórcio contratado, foi alterada para a consorciada SERVENG-CIVILSAN S/A.

44. Observa-se no item 4.2.7 do edital a condição para alteração do consórcio.

4.2.7 – o consórcio não terá composição ou constituição alterada ou, sob qualquer forma modificada, sem prévia anuência do Metrô – DF, até a conclusão dos serviços que vierem a ser contratados, sendo vedada a alteração da composição do consórcio durante o período da licitação

45. Entretanto, foi verificado que a nova empresa líder, SERVENG-CIVILSAN S/A, não manteve o disposto nos itens 8.3.1 e 8.3.3 do Projeto Básico combinado com o item





17.4 do Edital nº 003/2005 quanto à comprovação de vínculo do Gerente do Contrato e do Gerente de Produção.

46. Foi apresentado como comprovação de vínculo do Gerente Geral (Gerente de Contrato), [REDACTED], um instrumento particular de contrato de prestação de serviços da SERVENG-CIVILAN S/A com a LMM Engenharia e Gestão de Projetos, em que este figura como sócio-gerente.

47. Porém, o contrato com a LMM foi de prestação de serviços na elaboração de proposta ao Edital nº 003/05, abrangendo: análise e elaboração do edital; elaboração da documentação para participar do edital, aplicação de seu conhecimento técnico quanto ao teor do objeto da licitação, apresentação de recursos e outras peças necessárias à defesa dos interesses do consórcio; coordenação e apresentação da proposta técnica. Diante desses fatos, fica evidenciado que a prestação de serviço foi pontual, apenas de suporte para participação do processo licitatório, não logrando assim demonstrar o vínculo atual com a empresa líder do Consórcio METROMAN, em desacordo com o item 17.4.1 do Edital.

48. Também não há documentação demonstrando que o [REDACTED], atual Gerente de Produção, mantém vínculo permanente com a consorciada responsável pela manutenção dos sistemas eletromecânicos, em desconformidade com os itens 17.4.3 do Edital e 8.3.3 do Projeto Básico.

49. O relatado afronta ao estampado no art. 33, II, da Lei nº 8666/1993.

art. 33. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

II – indicação da empresa responsável pelo consórcio que deverá atender às condições de liderança, obrigatoriamente fixadas no edital.

50. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) determinar que a empresa líder do consórcio apresente a documentação de comprovação de vínculo atual com o Gerente do Contrato, conforme disposto no item 8.3.1 do Projeto Básico;
- b) determinar que o Consórcio comprove o vínculo com o atual Gerente de Produção, conforme disposto no item 8.3.3 do Projeto Básico;
- c) atender às condições de liderança, fixadas no edital; e
- d) instaurar sindicância, nos termos do art. 143 da Lei nº 8.112/1990, para apurar o descumprimento de cláusulas do edital e do contrato, caso fique configurado prejuízo ao erário, instaurar tomada de contas especial,





conforme previsto na Resolução nº 102, de 15/07/1998, do Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF.

### 3.3 - INEFICIÊNCIA DO SISTEMA DE INTRUSÃO.

51. O sistema de energia vem sendo alvo de constantes furtos de cabos nas entradas das subestações.

52. Em Memorando nº 059/10 – OMSF, a manutenção de sistemas fixos afirma que o roubo de cabos de 400mm<sup>2</sup> nas SR (Subestações Retificadoras) 07 e 08 ocorreram devido à vulnerabilidade causada pela falha do sistema de intrusão e entende que o fornecimento dos cabos e o restabelecimento do sistema de energia sejam de responsabilidade do Consórcio.

53. A Diretoria de Operações e Manutenção – DOM emitiu carta ao Consórcio METROMAN no intuito de determinar que a contratada repusesse os cabos, em virtude da falta de funcionamento do sistema de intrusão e pela forte degradação do sistema de energia.

54. A Contratada apresentou as ocorrências policiais, e manifestou-se no sentido de que foram atos de vandalismo e solicitou a autorização para a execução do serviço com consequente emissão de fatura.

55. A Contratante reavaliou o problema e concordou com a Contratada no sentido de que se configurava ato de vandalismo e que, portanto, não seria razoável imputar esta reposição de material à contratada.

56. Entretanto, ao se analisar a justificativa apresentada pela Contratada de que o furto de cabos foi no talude, e que a diferença de nível entre a SR e a via dificultava a visualização da presença de pessoas, observou-se que não seria motivo suficiente para eximir a contratada de falhas no seu sistema de intrusão, pois não houve um esgotamento das alternativas para o sistema ser mais eficiente, como a instalação de câmeras de vídeo. Verifica-se que tal justificativa teve a intenção de fugir do escopo da área de cobertura contratual, então não procederia a mudança de enquadramento do fato para ato de vandalismo. Restando claro a procura da Contratada de valer-se da cláusula prevista no Projeto Básico, vandalismo, para passar a responsabilidade pelas reposições dos cabos para o Metrô-DF. Porém, ninguém pode se valer da sua própria torpeza, ou seja, se havia falha no sistema de intrusão que propiciou o furto a responsabilidade seria da contratada.

#### 57. **RECOMENDAÇÃO:**

- verificar se haviam falhas no sistema de intrusão de responsabilidade do Consórcio contratado, o que pode ter contribuído para o furto. Em caso positivo buscar o ressarcimento ao erário via Tomada de Contas Especiais,





responsabilizando a Contratada por atuações provenientes de falhas indevidas de manutenção.

### 3.4 - EXECUÇÃO CONTRATUAL EM DESACORDO COM O PROJETO BÁSICO IMPLICANDO EM MENORES CUSTOS À CONTRATADA

58. O Edital da Concorrência nº 003/2005 trazia em seu Anexo I-B – Lista de Atividades de Manutenção Preventiva, fls. 461 a 478 do Processo nº 097.001.382/2005, no qual se exigia que fosse executada a manutenção preventiva de menor periodicidade no Material Rodante (trens=TUEs), a cada  $10.000 \pm 1.000$  km rodados ou um mês. No mesmo sentido a proposta da contratada item 4.3.2, subitem 4.3.2.1, fls. 5675 a 5679 do referido processo. Entretanto, verificando os relatórios de Progresso Mensal se constata que a primeira manutenção preventiva tem sido executada a uma periodicidade de  $12.500 \pm 1.000$  km, ou seja, houve uma redução indireta de 25% desse serviço.

59. Destacamos que a manutenção preventiva, além da indiscutível importância operacional, tem impacto financeiro significativo nos custos envolvidos na manutenção. A Carta do Consórcio nº 173/2008, fls. 8018 a 8022 do Processo nº 097.001.382/2005, demonstra o custo na manutenção preventiva dos TUEs, que representa 80% do custo variável da manutenção, sendo que o custo variável representa 96% do custo da manutenção do Sistema “Material Rodante”. Como os valores atuais do Contrato nº 16/2007 pagos para manutenção dos 20 TUEs Série 1000, perfazem um montante mensal de R\$ 1.604.596,06 (Data Base set/2010), o valor pago a título de manutenção preventiva representa R\$ 1.232.329,77 (por mês). A manutenção preventiva de menor periodicidade apesar de sua maior simplicidade ocorre em número significativamente maior de vezes, logo se estima que representa mais que 30% desse custo (não há no projeto ou na documentação do Metrô-DF dados suficientes para deduzir o custo unitário desse serviço, vide ponto 3.11 deste relatório). Assim, utilizando o referido percentual sobre o custo da manutenção preventiva tem-se que o custo mensal da manutenção preventiva de menor periodicidade seria de R\$ 369.698,93. Agora utilizando o desconto indireto de 25% dado pela permissão de realização da manutenção a cada 12.500 km, ao invés de 10.000 km, como ora definido no projeto básico/proposta, tem-se hoje um **desconto mensal na ordem de R\$ 92.424,73**, concedido ao Consórcio contratado sem a celebração de qualquer aditivo, ou justificativa acostada nos autos do processo sob análise.

60. Da mesma forma utilizando a metodologia de cálculo constante do Anexo XIII da resposta à Solicitação de Auditoria nº 03/2011, para demonstrar o custo da manutenção dos trens da Série 2000, tem-se que o custo do item 2.2 Manutenção Preventiva seria de R\$ 697.293,57 mensais (Data Base set/2007). Tomando como referência a manutenção preventiva de menor periodicidade, ela representaria 30% desse valor, sendo concedido indiretamente um desconto de 25% sobre o custo, o desconto mensal foi de R\$ 52.297,02 (Data Base set/2007). Em valores atuais do contrato tem-se um **desconto mensal na ordem R\$ 61.407,16** (17,42% - Data Base set/2010).



61. Em resposta ao item 3 da Solicitação de Auditoria nº 04/2011 o METRÔ-DF informou que:

*"A experiência adquirida na manutenção (prática) mostrou-nos que o aumento do intervalo entre as preventivas leves para 12.500 Km, não acarretaria perda de eficiência nos equipamentos. Os efeitos da alteração da quilometragem das manutenções preventivas de 10.000 km para 12.500 km foram acompanhados e verificou-se que não houve alterações no quantitativo de falhas do sistema Material Rodante. Tal intervenção teve início por solicitações frequentes da Operação na disponibilização dos trens mesmo com a chegada dos trens da série 2000, e proporcionou ganho significativo na disponibilidade, além de proporcionar uma redistribuição que atendeu melhor a macroprogramação de manutenção preventiva. Ressalte-se que, após a alteração efetuada pelo Metrô-DF, a frota dos trens da série 2000, já foi entregue com as preventivas de nível I em 12.500km."*

62. A resposta demonstra que a alteração é tecnicamente justificável, porém houve redução das obrigações assumidas pela contratada sem uma contrapartida de redução de preço, deslocando o equilíbrio econômico inicial do Contrato a favor dos particulares. Caberia então à Administração Pública restabelecer o equilíbrio contratual por meio de termo aditivo reduzindo proporcionalmente o valor dos pagamentos no Sistema de Material Rodante.

63. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) observar que as alterações contratuais, de projeto ou das especificações técnicas devem ser devidamente justificadas nos autos dos processos em vassalagem ao art. 65 caput da Lei de Licitações e Contratos;
- b) celebrar imediatamente termo aditivo reduzindo a contraprestação do Metrô-DF no contrato proporcionalmente a facilidade concedida à contratada, ao menos R\$ 61.407,16 mensais;
- c) glosar, nos pagamentos futuros, o valor do desconto devido desde a concessão fática da facilidade à Contratada, após conceder à mesma o devido contraditório;
- d) instaurar Sindicância para apurar a responsabilidade pela celebração de alteração contratual, aumento do período de manutenção predefinido no Projeto Básico Anexo I-B, sem a celebração de termo aditivo em desacordo com o art. 65 da Lei nº 8.666/93; e
- e) instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para reparar os danos causados ao erário pela alteração contratual que beneficiou a





contratada sem que houvesse sido pleiteado desconto nos valores pagos por esse serviço.

### 3.5. FALTA DE CONTROLE DOS ESTOQUES DE CONSUMÍVEIS DA CONTRATADA IMPLICANDO EM DEMORA NA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS E NÃO APLICAÇÃO DE MULTAS

64. Na amostra de Ordens de Serviço analisadas constatamos que nas de nº SF10026727, SF10026728 e SF10026729, referentes à solda de cabos das Z-Bond, ficaram pendentes 185 dias, pois foram abertas em 03/09/2010 e fechadas apenas em 07/03/2011. O Contrato nº 16/2007 prevê multa diária para Ordens de Serviço abertas e sem atendimento em tempo superior a 60 dias, Parágrafo Décimo Quarto da Cláusula Décima. Entretanto as penalidades não foram aplicadas conforme a resposta ao item 2 da Solicitação de Auditoria nº 05/2011: (...) *por se tratar de material importado foi enquadrado pelo Departamento de Manutenção nas exceções previstas no terceiro parágrafo do item 9.6, baseado em pedido de compra do Consórcio e nota fiscal nº 199.172 da SIEMENS.*

65. Contudo, em visita ao almoxarifado do Metrô-DF, em 25/05/2011, constatou-se que desde 07/06/2010 não houve nova entrada desse material, “*kit para soldar cabo flex 240mm c/ acess*”, sendo que o estoque deste material estava zerado desde 09/08/2010. Ou seja, não seria possível ter se utilizado o material em 07/03/2011 para atender as Ordens de Serviço indicadas acima, pois este não teria sido entregue no almoxarifado. Cabe ressaltar que o item 8.1.14 – ALMOXARIFADO do Projeto Básico determina um rígido controle dos materiais utilizados pelo Consórcio:

***Todos os materiais*** (de uso eventual ou de estoque, de compras exclusivas, ***materiais de consumo***, sobressalentes, para aplicação no SISTEMA Metrô aqui definido), ***deverão dar entrada no Sistema de Manutenção - módulo Materiais***, sendo toda e qualquer saída necessariamente lançada com quantitativos através do Módulo Ordem de Serviço - OS, com os respectivos Centros de Custos e demais informações ali contidas, de forma a ***permitir rastreabilidade, baixas justificadas de inventário e evitando-se a perda dos históricos de Manutenção.*** (grifou-se sobre o original)

66. Entretanto, ao prestar a informação referente ao item 3.3 da Solicitação de Auditoria nº 05/2011, a Diretoria de Operação e Manutenção do Metrô-DF alegou que:

*A informação sobre a última movimentação do GI 07306 - KIT P/ SOLDAR CABO FLEX 240MM C/ ACESS está correta, pois conforme relatório MER5600p de 30/05/2011 o estoque está zerado. Pela urgência do restabelecimento das condições originais de projeto, os materiais utilizados nas ordens de serviço mencionadas foram comprados e **aplicados diretamente em campo, sem passagem pelo Almoxarifado**, mas com registro*



*de pedido de compra de junho de 2010 (anexo I) e; por este motivo, não houve a movimentação de entrada e saída de materiais depois de 09/08/2010. (grifou-se)*

67. As informações trazidas acima demonstram o descumprimento do item 8.1.14 do Projeto Básico, pois revelam a utilização de materiais no sistema do Metrô-DF sem registro no Sistema de Manutenção, comprometendo os dados históricos de consumo de materiais. Como o almoxarifado é responsável pelo recebimento e verificação da qualidade dos materiais, há o risco de que materiais inadequados sejam utilizados no sistema. Além disso, a Nota Fiscal nº 199.792-1 traz o quantitativo de 30 unidades do referido kit, porém foram utilizadas nas Ordens de Serviço citadas apenas 6 kits, dois para cada Ordem de Serviço, não estando claro onde estariam os outros 24 kits. Por fim, a falta de controle dos estoques de consumíveis inviabiliza a aplicação de penalidades e implica em maior tempo de atendimento às Ordens de Serviço. Em resposta ao item 3.1 da Solicitação de Auditoria nº 05/2011:

*O METRÔ-DF fiscaliza toda movimentação de materiais a partir do processo de recebimento, armazenamento e entrega de materiais para aplicação na manutenção. **O processo de compra de materiais consumíveis não é fiscalizado**, pois de acordo com o contrato 016/2007, a responsabilidade de manter o estoque de materiais consumíveis é da contratada, durante a vigência do contrato. **Ressalte-se que não há no contrato a obrigatoriedade (e sim a responsabilidade) de a contratada manter estoque mínimo de materiais**; os materiais serão adquiridos de acordo com a programação de necessidades do sistema em manutenção. Vale ressaltar que o contrato de manutenção, vigente, é de serviços, onde as atividades executadas são avaliadas por índices de desempenho, **impossibilitando a Contratada de justificar o não cumprimento das metas por falta de estoque.** (grifou-se)*

68. Entretanto, na Proposta Técnica, item 2.2, fls. 5649 e 5650, o Consórcio contratado se comprometeu a:

*"Política de Estoque: A política adotada será a de manter em **estoque quantidades mínimas** de equipamentos/materiais, porém **adequadas** à demanda requerida para um período estabelecido **em função dos prazos de entrega destes equipamentos ou materiais.***

*(...)*

***Para assegurar que não haverá falta de material, ocasionada por fatos não controláveis tais como: consumos fora de previsão, não cumprimento de prazos de reposição, etc., serão estabelecidos níveis de Estoques de Segurança - ES, com Pontos de reposição pré determinados. (...)"** (grifo nosso)*





69. No mesmo sentido o item 8.1.4 do Projeto Básico determina que:

*Os estoques disponíveis deverão ser **compatíveis com os prazos de execução dos serviços de reparo ou revisão e ajustados às necessidades operacionais**, evitando prejuízos nos tempos de liberação dos equipamentos e instalações. Eventuais desajustes no estoque não poderão ser utilizados como justificativa para indisponibilidade ou baixa disponibilidade dos sistemas envolvidos, ressalvados os casos em que o METRÔ-DF for responsável pela reposição. (grifou-se sobre o original)*

70. Assim, a interpretação do terceiro parágrafo do item 9.6 do Projeto Básico deve ser entendida em conformidade com os demais elementos citados, de forma restrita, inclusive é o que a expressão “*as exceções para a regra são poucas.*” quer denotar. Transcreve-se o item em comento:

*“Independente do sistema, do nível, do estado ou da classificação, qualquer Ordem de Serviço deve ser encerrada, concluída num prazo de 60 dias corridos.*

*Falta de estoque de consumíveis no almoxarifado, tempos para aquisição dilatados por problemas administrativos ou burocráticos, falta de programação ou mesmo discordâncias técnicas entre METRÔ-DF e Contratada com relação a providências para atuação da manutenção no Sistema (que constarem nos catálogos e manuais), não podem ser justificativas para que Ordens de Serviço fiquem pendentes além desse prazo.*

*As exceções para a regra são poucas. Estão ligadas a importações, tempos de fabricação solicitados pelo fornecedor (se for exclusivo), greves, problemas em transportes, pendências ligadas à obra e similares. Tais exceções serão tratadas via solicitação, com justificativas, ao METRÔ-DF que, a seu critério, poderá excluir ou não a CONTRATADA da responsabilidade e conseqüentemente da penalização.”*

71. Logo, a simples alegação por parte da contratada de que o item é importado, e de que efetuou o pedido de compra de material apresentando uma Nota Fiscal, que inclusive não deu entrada no almoxarifado até o final dos trabalhos de campo dessa inspeção, não pode ser considerada suficiente para elidir a aplicação da multa pelos 125 dias de atraso no atendimento das três Ordens de Serviço, notadamente quando há estoque insuficiente de material de consumo, que é de responsabilidade do Consórcio METROMAN.

72. Cabe ressaltar que, mesmo não havendo cláusula contratual estipulando quais seriam os estoques mínimos, o acompanhamento dos “*Níveis de estoque de Segurança-ES*” referenciados na proposta da contratada em conformidade com o item



8.1.4 do Projeto Básico, não é faculdade para Administração que tem o dever-poder de fiscalizar o fiel cumprimento da avença, art. 67 da Lei nº 8.666/1993.

*Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.*

*§ 1º O representante da Administração anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, determinando o que for necessário à regularização das faltas ou defeitos observados.*

*§ 2º As decisões e providências que ultrapassarem a competência do representante deverão ser solicitadas a seus superiores em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes. (grifo nosso)*

73. Assim, discorda-se da remissão das penalidades referentes às essas Ordens de Serviço, e do posicionamento exarado pela Comissão de Sindicância instaurada para apurar o item 3.3.1 do TAA 44/2010-DIRAG/CONT, Processo nº 097.000.504/2011, que no Relatório Final, em relação ao item 218, alínea a do Relatório de TAA, se posicionou no seguinte sentido:

*a) comissão concorda com a recomendação, observando que os estoques já se encontram dimensionados nos anexos do Projeto Básico. Porém, a aquisição de sobressalentes de giro é de responsabilidade do Metrô-DF e depende de recursos externos não alocados até a presente data. Quanto aos sobressalentes descartáveis ou consumíveis e demais materiais de consumo, de fornecimento do contratado, a estratégia de suprimento adotada é exclusiva do mesmo não havendo no contrato nenhuma ferramenta de controle direto desta atividade por parte do Metrô-DF.” (grifo nosso)*

74. Como transcrito acima, a Contratada comprometeu-se a disponibilizar um estoque adequado, inclusive com “*pontos de reposição pré determinados*”, logo cabe à fiscalização do Metrô-DF fazer cumprir a Proposta Técnica (que foi pontuada por se tratar de licitação do tipo técnica e preço). Também se discorda da parte final da conclusão da Comissão em relação aos itens 216 e 217 do retro mencionado TAA, no qual se alega:

*(...) A retirada de sobressalentes consumíveis de um trem para outro, cujo fornecimento é de responsabilidade da contratada, é sempre autorizada pelo gestor e tem a ver com os prazos de fornecimento estabelecidos pelos fabricantes destes sobressalentes, tendo sido apurado ser este um problema bem menor que a falta de sobressalentes de giro.*

75. Vale repisar que em sua proposta o Consórcio vencedor da licitação se comprometeu a manter estoque mínimo, “*porém adequadas à demanda requerida para*





*um período estabelecido em função dos prazos de entrega destes equipamentos ou materiais.”*, logo não pode durante a execução contratual se valer de estoques inadequados complementados por peças de consumo retiradas dos sistemas, notadamente dos trens parados em manutenção. Não se trata de ser ‘*problema menor*’ e sim de descumprimento contratual.

76. Esses equívocos da Comissão de Sindicância estão sintetizados no último parágrafo do item 2.1 do Relatório Final, fl. 04 do Processo nº 097.000.504/2011:

*A Proposta METROMAN não foi analisada por não haver cláusula vinculante da mesma ao contrato 016/2007.*

77. Ao dizer que não há vinculação da proposta, a Comissão de Sindicância está negando a própria finalidade do procedimento licitatório que é justamente selecionar a melhor proposta para a administração. Essa afirmação vai em sentido diametralmente oposto ao prescrito pelo inciso XXI, art. 37 da Constituição Federal que determina a manutenção das condições das propostas. No caso ora sob análise o descumprimento da proposta é especialmente grave, por se tratar de licitação do tipo técnica e preço, na qual, inclusive, tais itens da proposta foram pontuados e auxiliaram a determinar o vencedor do certame.

Ordem de Serviço	Descrição	Data de Abertura	Data p/ início da aplicação penalidade	Data de Conclusão	Multa Diária até 90 dias (R\$ 11,82208)	Multa Diária a partir 90 dias (R\$ 29,5552)	Multa Total
SF-10026727	Refazer 02 Soldas dos Cabos das Z-BOND próxima ao sinaleiro	03/09/2010	02/11/2010	07/03/2011	R\$ 354,66	R\$ 2.807,74	R\$ 3.162,41
SF-10026728	Refazer 02 Soldas dos Cabos das Z-BOND próxima ao sinaleiro	03/09/2010	02/11/2010	07/03/2011	R\$ 354,66	R\$ 2.807,74	R\$ 3.162,41
SF-10026729	Refazer 02 Soldas dos Cabos das Z-BOND próxima ao sinaleiro	03/09/2010	02/11/2010	07/03/2011	R\$ 354,66	R\$ 2.807,74	R\$ 3.162,41
<b>Penalidade a ser aplicada a contratada relativa as OSs em comento</b>							<b>R\$ 9.487,22</b>

## 78. RECOMENDAÇÕES:

- a) registrar a entrada de todos os materiais de consumo no Sistema de Manutenção que controla o consumo e estoque de materiais em conformidade com o item 8.1.14 do projeto Básico, a fim de manter um correto histórico de consumo;
- b) aplicar à Contratada multa referente às Ordens de Serviço SF10026727, SF10026728 e SF10026729, por terem sido solucionadas



apenas 185 após a abertura, por falta de material de sua responsabilidade, o valor total da penalidade é R\$ 9.487,22;

- c) acompanhar integralmente a execução do Contrato nº 16/2007, inclusive se a contratada mantém estoques mínimos de materiais, e se está efetuado a compra de materiais de consumo para manter esses níveis de estoque;
- d) instaurar Processo de Sindicância para verificar porque a Nota Fiscal nº 199.792-1 e os Kits de solda não deram entrada no estoque/almojarifado de manutenção, comprometendo assim o histórico de manutenção, descumprindo o determinado no item 8.1.14 do Projeto Básico; e
- e) reabrir ou instaurar novo Processo de Sindicância a fim de analisar os fatos relatados no item 3.3.1 do TAA nº 44/2010-DIRAG/CONT, levando-se em conta todos os elementos pertinentes, inclusive a proposta do Consórcio vencedor.

### **3.6. FALTA DE DETERMINAÇÃO DO PRAZO DE ENTREGA**

79. O já citado Relatório nº 06/2011-DIRAG/CONT, referente à Prestação de Contas do Metrô-DF/2009, traz no item 3.3.4.2 a recomendação de inclusão no Contrato nº 16/2007 de cláusula prevendo prazo de entrega dos materiais sobressalentes, em função do mandamento legal contido no inciso IV do art. 55 da Lei nº 8.666/1993. Tal recomendação ainda não foi cumprida pelo Metrô-DF que alegou no TAA:

*Informamos que, devido à complexidade do sistema metroviário, existe a possibilidade de atender à recomendação nas peças de produção em série, absorvida pelo mercado rotineiro de trens. No entanto, há peças que não estão disponíveis no mercado para entrega imediata e que necessitam de encomenda para industrialização personalizada; neste caso não há como prever o tempo de entrega, uma vez que existem procedimentos industriais não controlados pela Companhia.*

80. Da mesma forma na resposta ao item 4 da Solicitação de Auditoria nº 01/2011 o Metrô-DF informou que:

*Não foi introduzida cláusula no contrato com prazo para entrega dos materiais (sobressalentes) conforme previsto no Projeto Básico, tendo em vista a COMPLEXIDADE de nosso sistema, pois só poderemos atender a recomendação no caso das peças com produção em série e DISPONÍVEIS no mercado. No caso das peças INDISPONÍVEIS no mercado, há necessidade de*





*encomendas, o que impossibilita a definição de prazos, já que para estes casos, existem procedimentos industriais ALHEIOS aos controles da Companhia.*

81. Apesar da informação prestada acima explicar a dificuldade, a estipulação de prazo é obrigatória nos contratos administrativos, não sendo faculdade do gestor cumprir o determinado na lei. Além disso, a falta desse prazo é extremamente desfavorável ao Metrô-DF, cita-se o exemplo do ocorrido com as “Caixas de Lógica”.

82. Em 09/12/2009, por meio da Nota Fiscal de Fatura nº 38255 (Processo de Pagamento 097.001.867/2009) foi faturado R\$ 505.852,27 referente a 4 (quatro) “Caixas de Lógica Completas c\ Cartões”, Nota de Remessa nº 42145 da Siemens, acompanhada da Carta nº 304/2009, de 10 de dezembro de 2009, do Consórcio Metroman, informando que tal material havia sido então entregue no almoxarifado do Metrô-DF, sendo inclusive atestadas as Notas Fiscais pela fiscalização do Metrô-DF. Entretanto, conforme descrito no item 3.3.4.6 do Relatório de Prestação de Contas de 2009 o atesto foi irregular por que esse material não havia sido entregue no almoxarifado da Companhia, sendo que as Caixas de Lógica só deram entrada no almoxarifado em 12/07/2010. Após essa data esse material ainda foi rejeitado pela fiscalização do Metrô-DF por não atender a especificação técnica.

83. Após todas as irregularidades constatadas pela então CGDF durante o trabalho de campo para análise da Prestação de Contas do Exercício de 2009, o Metrô-DF glosou o valor de R\$ 505.852,27, complementado pelo montante de R\$ 18.149,47, Notas de Lançamento: 2010NL04699 e 2010NL05731, relativo aos juros, taxa TJLP (taxa de juros de longo prazo), em razão do adiantamento de valores a contratada. Não foi aplicada multa ou penalidade ao Consórcio apesar das falsas informações e da diferença de 215 dias entre a data do faturamento e da entrega, ou mesmo pela rejeição do material, visto que o Contrato nº 16/2007 não estabelece prazo para entrega dos materiais.

84. O procedimento é danoso a Companhia, visto que, a Contratada pode postergar indefinidamente a entrega de materiais que constem do registro de preço, Anexo II do Contrato nº 16/2007, mas apresente custos pouco atraentes, priorizando a entrega daqueles materiais que tenham melhores preços, independentemente da relevância destes para a manutenção. Além disso, dá azo para que situações semelhantes à relatada nos parágrafos acima voltem a acontecer, por falta de aplicação de quaisquer penalidades ao Consórcio.

85. Nesse ponto, cabe ressaltar que se faz premente nomear uma comissão para proceder ao recebimento dos materiais, conforme recomendado no parágrafo 284, alínea “a” do Relatório nº 06/2011-DIRAG/CONT, relativo à PCA-2009, em vassalagem ao previsto art. 73 e art. 15, § 8º da Lei de Licitações e Contratos, também tentando evitar que situações como a descritas voltem a se repetir.





86. Por fim, frisa-se que a aquisição via Anexo II do Contrato nº 16/2007 é verdadeiro Sistema de Registro de Preços para fornecimento de peças que deveria ter validade máxima de um ano, art. 15, § 3º, inciso III, logo não deveria estar vigendo. Também cabe observar que a aquisição destas peças por meio de um intermediário, Consórcio METROMAN, ao invés de diretamente no mercado com os fabricantes via licitação ou inexigência, conforme o caso, só se justificaria se demonstrado o benefício de tal procedimento para a Administração, §4º do mesmo dispositivo, sendo que no caso fático as evidências apontam em sentido contrário.

87. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) atender prontamente as recomendações desta Secretaria de Transparência e Controle inserindo no Contrato nº 16/2007 o prazo para entrega e nomeando a comissão para recebimento desses materiais, notadamente a alínea “a” dos itens 3.3.4.2 e 3.3.4.6 do Relatório de Prestação de Contas de 2009;
- b) dar prosseguimento no processo de sindicância para responsabilizar os responsáveis pelo atesto inverídico de recebimento dos sobressalentes;  
e
- c) suspender a aquisição de qualquer material sobressalente pelo Contrato nº 16/2007 até que as recomendações dessa Controladoria-Geral sejam atendidas, a fim de resguardar o Metrô-DF.

**3.7. REMISSÃO DE PENALIDADES SEM FUNDAMENTO NO CONTRATO Nº 016/2007**

88. Na Ata de Reunião Nº 01/2011, de 05/01/2011, entre a OMVP e o Consórcio METROMAN, aquele órgão da Companhia perdoou a aplicação de penalidades pelo não atendimento das Ordens de Serviço nºs 10020058, 10014227, 10014228, 10014229, 09037049 e 09036869 no prazo contratual de 60 dias, item 9.6 do Projeto Básico, fls. 61 e 63 do Anexo I, sob a alegação de que estas estariam em efetivo andamento com previsão para conclusão em janeiro de 2011.

89. Entretanto, o citado dispositivo do contrato é cristalino a determinar que:

*Independentemente do sistema, do nível, do estado ou da classificação, qualquer Ordem de Serviço deve ser encerrada, concluída, num prazo de 60 dias corridos.*

90. Assim, as Ordens de Serviço devem ser concluídas/encerradas em 60 dias, e não simplesmente iniciadas. Logo, a alegação de que as mesmas estão em andamento,





ou sendo executadas, não é justificativa para não aplicação da referida penalidade, ainda mais quando se analisa lapso temporal para conclusão das referidas Ordens de Serviço.

Ordem de Serviço	Descrição	Data de Abertura	Data de Conclusão	Tempo para Conclusão da OS	Data início aplicação penalidade	Penalidade Devida**
SF- 09036869	NO SE-14, DORMENTE 70+11 COM AS BUCHAS ESTOURADAS E NÃO ACEITANDO APERTO	17/12/2009	31/01/2011*	410	15/02/2010	7.641,83
SF-09037049	PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO SUPORTE DO 3 TRILHO NÃO ATARRACHA	18/12/2009	31/01/2011*	409	16/02/2010	7.618,81
SF-10014227	SUPORTE DE SUSTENTAÇÃO DO 3 TRILHO, CORMENTE DE CONCRETO COM A ROSCA ESPANADA	11/05/2010	12/01/2011	246	10/07/2010	3.866,95
SF-10014228	SUPORTE DE SUSTENTAÇÃO DO 3 TRILHO, CORMENTE DE CONCRETO COM A ROSCA ESPANADA	11/05/2010	12/01/2011	246	10/07/2010	3.866,95
SF-10014229	SUPORTE DE SUSTENTAÇÃO DO 3 TRILHO, CORMENTE DE CONCRETO COM A ROSCA ESPANADA	11/05/2010	07/01/2011	241	10/07/2010	3.751,86
SF-10014293	SUPORTE DE SUSTENTAÇÃO DO 3 TRILHO, CORMENTE DE CONCRETO COM A ROSCA ESPANADA	11/05/2010	07/01/2011	241	10/07/2010	3.751,86
SF-10020058	EFETUAR SOLDA APROPRIADA NA TRINCA DO 5 PARAFUSO DO JACARÉ DA MAQUINA 2A	01/07/2010	31/01/2011	214	30/08/2010	3.130,39
<b>Total de Multas devidas</b>						<b>33.628,64</b>

Observação:\*A documentação apresentada não demonstra a data de encerramento dessas OS's, assim essa equipe assumiu que estas foram concluídas em 31/01/2011, pois não reaparecem no RPM de Jan/2011\*\*A penalidade devida foi calculada para todo o período com os valores do Sétimo Aditivo, quando da aplicação das mesmas e devem ser calculadas mensalmente e reajustadas pela TJLP.

#### 91. RECOMENDAÇÕES:

- a) justificar adequadamente quando da não aplicação das penalidades, a fim de que o mérito da remissão possa ser analisado pelos órgãos de controle interno e externo;
- b) aplicar multa a contratada em relação às Ordens de Serviço citadas anteriormente, pois foram perdoadas em desconformidade com o prescrito no item 9.6 do projeto básico que determina que as Ordens de Serviço sejam concluídas em até 60 dias;
- c) caso os valores não sejam restituídos ao erário instaurar Processo de Tomadas de Contas Especial; e
- d) instaurar Sindicância para apurar a responsabilidade pela remissão indevida de multa contratual.



### **3.8. NÃO REGISTRO DOS REAJUSTES DE PREÇO NOS AUTOS DO PROCESSO 097.001.382/2005**

92. A redação do § 8º do art. 65 da Lei de Licitações e Contratos é cristalina quanto à desnecessidade de celebração de aditamento para indicar o reajuste de preços previsto no próprio contrato, entretanto tal reajuste deve ser registrado por apostilamento. A Cláusula Décima Primeira do Contrato nº 16/2007 estabelece o índice de reajustamento a ser aplicado a cada doze meses, entretanto, nenhum dos três reajustamentos concedidos, setembro/2008, setembro/2009 ou setembro/2010, foi registrado nos autos do processo em epígrafe por meio de apostilamento, também não se encontra nos autos a demonstração do cálculo dos reajustes ou outro documento que indique diretamente esse índice.

#### **93. RECOMENDAÇÃO:**

- registrar nos autos dos processos os respectivos reajustes dos valores contratuais via apostilamento em obediência § 8º do art. 65 Lei 8.666/93.

### **3.9. FALTA DE SOBRESSALENTES DE GIRO**

94. O Relatório de Auditoria nº 06/2011 – DIRAG/CONT denunciou o tempo excessivo de manutenção dos trens e a retirada de peças dos trens parados para utilização nos demais em seu item 3.3.1. A Comissão de Sindicância instaurada para analisar o item 3.3.1, Processo 097.000.504/2011, concluiu que a principal causa desses problemas é a falta de sobressalentes de giro, que estão sob responsabilidade de fornecimento do Metrô-DF. Essa falta seria decorrente de causa externa, a saber, falta de recursos financeiros de origem externa (orçamento do GDF), demonstrado no Anexo V, por vários documentos solicitando recursos ao GDF, fls. 40 a 65, porém apesar de demonstrarem a falta de recursos para custeio da Companhia, nenhum desses documentos cita diretamente o problema de falta de peças sobressalentes, alguns, apenas citam o Contrato nº 16/2007, no qual a compra de sobressalentes é apenas um dos fins possíveis desses recursos. Também não há qualquer documento emitido pelo Departamento de Manutenção solicitando orçamento para aquisição de tais sobressalentes. A Comissão fez a seguinte observação, item 2.2, fl. 04, do processo supramencionado:

*Esta documentação, considerada suficiente, atesta que a reivindicação de recursos financeiros para o cumprimento dos compromissos do Metrô-DF não foi negligenciada pela empresa, sendo correto supor que o Gestor do Contrato, apesar de não documentar suas ações, teve participação nestas providências.*

95. A Comissão deve apurar os fatos, além disso, os documentos trazidos não fazem menção explícita a sobressalentes no Contrato nº 16/2007. Apesar disso, entende-se que a falta de recursos seria realmente a maior razão da falta desses sobressalentes.





Porém, os responsáveis não podem se furtar a documentar adequadamente estas solicitações sob pena de responderem posteriormente por omissão, visto que, a falta de materiais tem impactado significativamente de forma negativa a manutenção, tanto nos índices de desempenho dos sistemas, quanto dificultando a aplicação de penalidades. Pois, a contratada frequentemente alega que não atendeu adequadamente ao Metrô-DF por falta de materiais sob a responsabilidade desta Companhia. Esse entendimento é corroborado em parte pela posição da Comissão de Sindicância do Processo 097.000.504/2011, transcrito abaixo:

(...)

*A comissão reconhece que a justificativa do Metrô-DF foi equivocada, uma vez que a paralisação de trens tem a ver com a concentração de falhas e um mesmo trem e com o fornecimento de sobressalentes de giro para os demais. Estes problemas de gestão do contrato 016/2007 só serão resolvidos com a aquisição de toda a lista de sobressalentes de giro, além da adoção de um sistema de suprimento adequado por parte do Metrô-DF, possibilitando inclusive a aplicação das penalidades contratuais. (...)*

96. Acrescente-se ainda que materiais que não atendem ao conceito de giro, não podem ser reparados, por consumirem-se com o tempo, item projeto básico 4.3.3 f e h, como freios de disco (“Disco de Freio Diâmetro 24” REF. 1760.679.2027”), estão incluídos na lista do Anexo II do Contrato nº 16/2007, implicando em maiores ônus para o Metrô-DF na aquisição periódica desses itens. (ver ponto 2.6)

97. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) solicitar explicitamente recursos para a compra de sobressalentes ao GDF, demonstrando os impactos negativos que a falta destes tem causado a manutenção do Metrô-DF; e
- b) ao adquirir sobressalentes de giro garantir que os preços sejam compatíveis com os de mercado.

### **3.10. DESEQUILÍBRIO CONTRATUAL EM DESFAVOR AO METRÔ-DF RELATIVO AO SISTEMA DE EDIFICAÇÕES**

98. Em virtude da entrada em operação da Estação Guará no Sexto Termo Aditivo, houve um acréscimo de R\$ 33.712,04 mensais (data base/set 2010) no Sistema de Edificações/Terminal Asa. Esse valor foi calculado segundo resposta da Solicitação de Auditoria nº 03/2011 da seguinte maneira:





1. Valor mensal Edificação Quarto Termo Aditivo com expurgo da CPMF Contrato	R\$ 764.609,63
2. Retirada Reajuste Set/2008 (8,06%)	R\$ 707.578,78
3. Retirada Reajuste Set/2009 (2,87%)	R\$ 687.859,21
4. Valor Mensal de Edificações 23 Estações (3.)	R\$ 687.859,21
5. Custo Variável (96% de 4.)	R\$ 660.344,84
6. Número de Edificações 23 Estação (5./6.)	23,00
7. Valor Total mensal por Estação (5./6.)	28.710,65 (R\$/mês)
8. Valores atuais do Contrato (set/2010) 17,42%	33.712,04 (R\$/mês)

99. Tal metodologia de cálculo é inadequada, tendo em vista que:

a) ao simplesmente dividir o valor global do sistema pelo número de edificações está se supondo que o custo de manter as edificações é igual, entretanto isso não é correto, a Estação Feira tem apenas 1.722,39 m<sup>2</sup> de área útil, enquanto o Centro Administrativo Operacional tem 191.708 m<sup>2</sup>;

b) não está se levando em conta que parte substancial deste valor global se refere a manutenção das Obras Civas na Via Permanente (viadutos, túneis, trincheiras, pontes, taludes, entre outros), e outros subsistemas, a exemplo o de drenagem, previsto no item 6.6 do Projeto Básico, sendo que o custo relativo a esses itens não foi alterado com a entrada de uma estação intermediária no sistema.

100. Logo, é evidente a inadequação na concessão de um aditivo de 4,35% (1/23) quando se acrescenta 2.017,11 m<sup>2</sup> de área útil a um sistema de que tem 1.144.964,97 m<sup>2</sup> de área útil, ou seja, só foi acrescentado 0,18% de área ao sistema.

101. A falha é resultado do reiterado descumprimento pelo Metrô-DF das decisões do TCDF, no âmbito do Processo nº 511/2003 daquela Corte, que determinam que a Companhia se aproprie dos custos unitários referentes aos serviços de manutenção realizados pelo Consórcio METROMAN, o que permitiria ao Metrô-DF realizar os cálculos dos valores de aditamentos de maneira adequada, ou seja, com base no custo por metro quadrado de estação. Nesse sentido: item IV da Decisão 2272/2006, item III da Decisão 6290/2008 e item III da Decisão 1298/2010, todas do TCDF.

102. **RECOMENDAÇÕES:**

a) elaborar imediatamente um banco de dados com o custo dos serviços de manutenção em cumprimento as Decisões 2272/2006, Decisão 6290/2008 e Decisão 1298/2010 todas do TCDF;





- b) juntar ao Processo nº 097.001.382/2005 toda documentação que justifique a celebração dos aditivos, inclusive com a respectiva memória de cálculo;
- c) realizar estudo pormenorizado do custo por m<sup>2</sup> para manutenção das estações, e celebre posteriormente novo termo aditivo reduzindo a contraprestação do Metrô-DF paga a título do Sistema de Edificações;
- d) glosar das próximas faturas o montante pago a maior em função do acréscimo concedido, após de concessão do devido contraditório ao Consórcio;
- e) instaurar Sindicância para apurar as responsabilidades pelo descumprimento das decisões do TCDF e pela celebração de termo aditivo desfavorável ao Metrô-DF.

### 3.11. DESEQUILÍBRIO CONTRATUAL EM DESFAVOR AO METRÔ-DF RELATIVO AO SISTEMA DE MATERIAL RODANTE

103. O Sexto Termo Aditivo ao Contrato nº 016/2007 adicionou valores ao contrato citado em epígrafe, relativos ao Sistema de Material Rodante, em função do aumento do escopo, alteração do horário de funcionamento (quadro 1) e chegada dos 12 novos TUEs (trens da Série 2000). O Sétimo Aditivo apenas escalonou a forma de pagamento conforme cronograma de entrada em operação dos novos trens. Entretanto, cometeram-se algumas falhas nos cálculos dos valores do aditivo em relação ao Material Rodante. Primeiramente não se manteve o custo fixo constante ao longo do contrato, em segundo lugar ao se ampliar o custo variável em função da maior quilometragem contou-se em duplicidade os valores referentes à quilometragem percorrida pelos novos TUE's, pois não se levou em conta que devido à entrada destes no sistema a quilometragem dos trens da Série 1000 seria reduzida proporcionalmente a quilometragem dos primeiros, há também erro de cálculo em uma das operações para determinar o custo de manutenção de cada TUE Série 2000. Demonstram-se pormenorizadamente as falhas a seguir.

Cálculo do Aditivo em função da mudança de horário incrementando a quilometragem média em 20.000km/mês

1. Quilometragem média registrada anterior a julho de 2010 = 250.000 Km/mês			
2. Quilometragem registrada com o aumento da frota = 270.000Km/mês		Metrô-DF	Corrigido
3. Valor mensal material Rodante 20 TUEs Quarto Termo Aditivo Com Expurgo da CPMF		1.519.068,47	1.519.068,47
4. Retirada Reajustamento Setembro/2008		8,06	1.405.763,90





5. Retirada Reajustamento Setembro/2009	2,87	1.366.544,08	1.366.544,08
6. Valor mensal Material Rodante 20 TUEs		1.366.544,08	1.366.544,08
<b>7. Custo Variável (Cálculo Metrô-DF=0,96*item 6 - Cálculo Correto= item 6 -0,04*1.097.405,41)</b>	<b>96,00</b>	<b>1.311.882,32</b>	<b>1.322.647,87</b>
8. km Média anterior		250.000,00	250.000,00
9. Custo por km		5,25	5,29
10. Incremento da km pela extensão*		20.000,00	20.000,00
11. Custo Adicional		104.950,59	105.811,83
12. Valor mensal com extensão dos serviços		1.471.494,67	1.472.355,91

\*Nesse item deveria ter sido subtraída a quilometragem a ser percorrida pelos novos trens.

104. Em relação ao custo fixo que representa 4% do custo do Sistema de Material Rodante, a falha se encontra em aplicar a percentagem de 96% sobre o custo do Serviço do Material Rodante do Quinto Termo Aditivo, desta maneira o custo fixo não corresponde ao inicial do Contrato nº 16/2007, visto que, no Quarto Termo Aditivo foi concedido um aumento dos valores em função da mudança de escopo que impôs maior quilometragem. Assim, o custo variável deveria ter sido calculado subtraindo-se do valor total do Sistema de Material Rodante do Quinto Termo Aditivo 4% do valor inicial do contrato para esse sistema, R\$ 1.097.405,41.

105. Quando da feitura do Sexto Termo Aditivo partiu-se do pressuposto de que em virtude da alteração de horário do sábado e da disponibilidade de um maior número de trens neste dia da semana, a frota andaria 20.000 km a mais por mês. Assim, seria necessário um aditivo para equilibrar o contrato, além disso, acresceu-se o valor da manutenção dos 12 novos trens da Série 2000. Porém no cálculo do custo da manutenção desses trens utilizou-se o mesmo custo variável dos antigos trens, Série 1000 descontada o custo da Manutenção Corretiva Nível 3 (de responsabilidade da fabricante via garantia). Logo, quando se utilizou o custo variável dos trens da Série 1000 para o cálculo do custo mensal dos trens da Serie 2000, embutiu-se no custo, R\$ 38.144,38/mês/TUE, a quilometragem de 12.500km/mês ( $250.000\text{km} \div 20$ ), que era rodada pela frota antiga. Entretanto, não se levou em conta que parte da quilometragem que era rodada pela antiga frota estaria sendo coberta pelos novos trens, assim está havendo pagamento em duplicidade. Há também um erro no cálculo do Custo Unitário da Manutenção de cada trem, da Série 2000, demonstrado no quadro abaixo, vide item 2.2:

<b>Cálculo do Custo Unitário Manutenção TUEs 2000</b>	<b>%</b>	<b>Cálculo Metrô-DF</b>	<b>Cálculo Corrigido</b>
1. Valor Mensal Material Rodante 20 TUEs (Setembro/2007)		1.366.544,08	1.366.544,08
2. Composição de Custo para 20 TUEs			





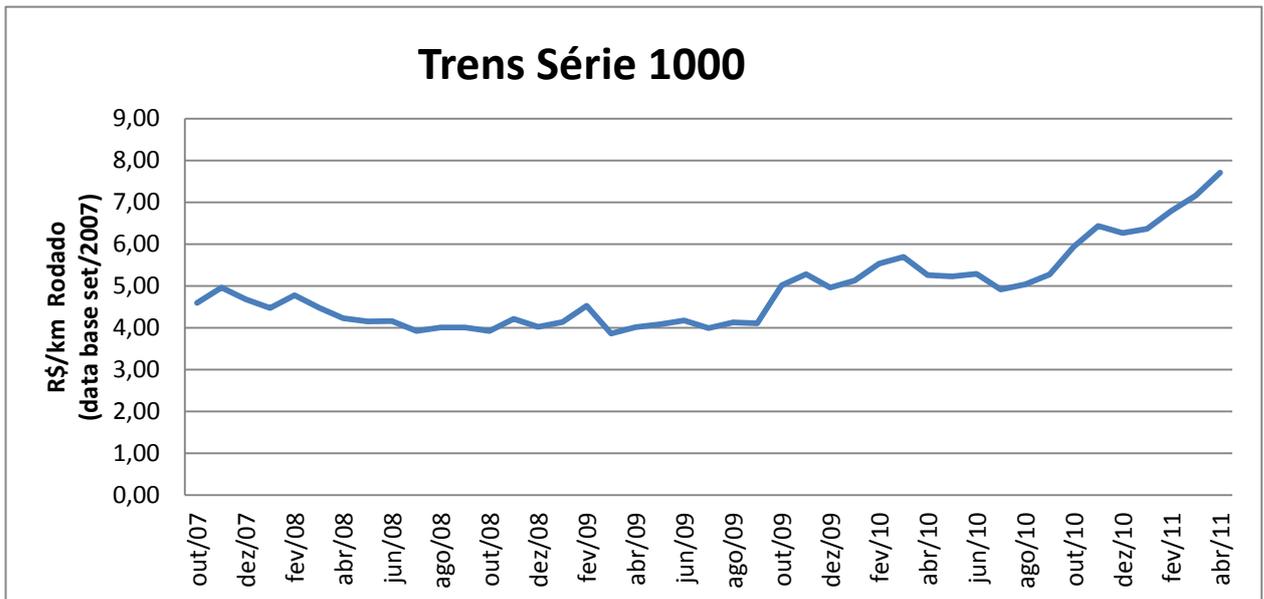
<b>Cálculo do Custo Unitário Manutenção TUEs 2000</b>	<b>%</b>	<b>Cálculo Metrô-DF</b>	<b>Cálculo Corrigido</b>
2.1 Custo Variável (96% de 1)*	96,00	1.311.882,32	1.311.882,32
<b>2.2 Manutenção Preventiva (53% de 2.1)</b>	53,00	<b>697.293,57</b>	<b>695.297,63</b>
2.3 Manutenção Corretiva Nivel 1 e2 (5% de 2.1)	5,00	65.594,12	65.594,12
2.4 Manutenção Corretiva Nivel 3 (43% de 2.1)	42,00	550.990,57	550.990,57
2.5 Custo mensal de 20 TUEs (2.3+2.4)		762.887,69	760.891,75
3. Quantidade TUEs Serie 1000		20,00	20,00
4. Valor Mensal de 1 TUE		38.144,38	38.044,59
5. Diferença (data base set/2007)			99,80
6. Diferença (data base set/2010)			117,18
<b>7. Diferença Mensal 12 TUEs</b>		<b>R\$</b>	<b>1.406,18</b>

Observação: \* Ao assumir esse custo variável está se embutindo o valor da quilometragem percorrida média de 12.500 km/mês.

106. Analisou-se a resposta referente ao item 1 da Solicitação de Auditoria nº 04/2001 e constatou-se que a quilometragem dos trens da Série 1000 foi reduzida sensivelmente com a entrada gradativa dos novos trens. Com base no custo unitário do km rodado utilizado no cálculo apresentado pelo Metrô-DF, 5,25 R\$/km rodado, obtido na resposta do item 14 da Solicitação de Auditoria nº 03/2011, multiplicado pela quilometragem dos trens da frota da Serie 1000 obtem-se um prejuízo no período posterior a celebração do Sexto Aditivo, outubro/2010 a abril/2011, no montante de R\$ 2.790.056,18. Entende-se que deve ser utilizado o valor do quilômetro rodado de 4,66 R\$/km, como se constata a seguir, além disso, a tendência é que o prejuízo mensal seja ainda maior com a entrada em operação do último TUE.

107. Para demonstrar o desequilíbrio contratual após a celebração dos referidos aditivos, construímos o gráfico que segue demonstrando o custo da manutenção por quilômetro rodado, pago pelo Metrô-DF, dos trens da Série 1000 ao longo de todo o período de vigência do Contrato nº 16/2007.





Observação: os valores estão na data base de set/2007 e foram obtidos dividindo-se o custo variável do Sistema de Material Rodado pela quilometragem mensal, os cálculos se encontram no Anexo I desse Relatório

108. O desequilíbrio gerou um prejuízo ao Metrô-DF de R\$ 663.001,48 apenas, para o mês de abril/2011, tomando como base o valor da manutenção por quilometro rodado de dezembro/2007, primeiro mês de operação exclusiva do Consórcio, conforme demonstrado abaixo:

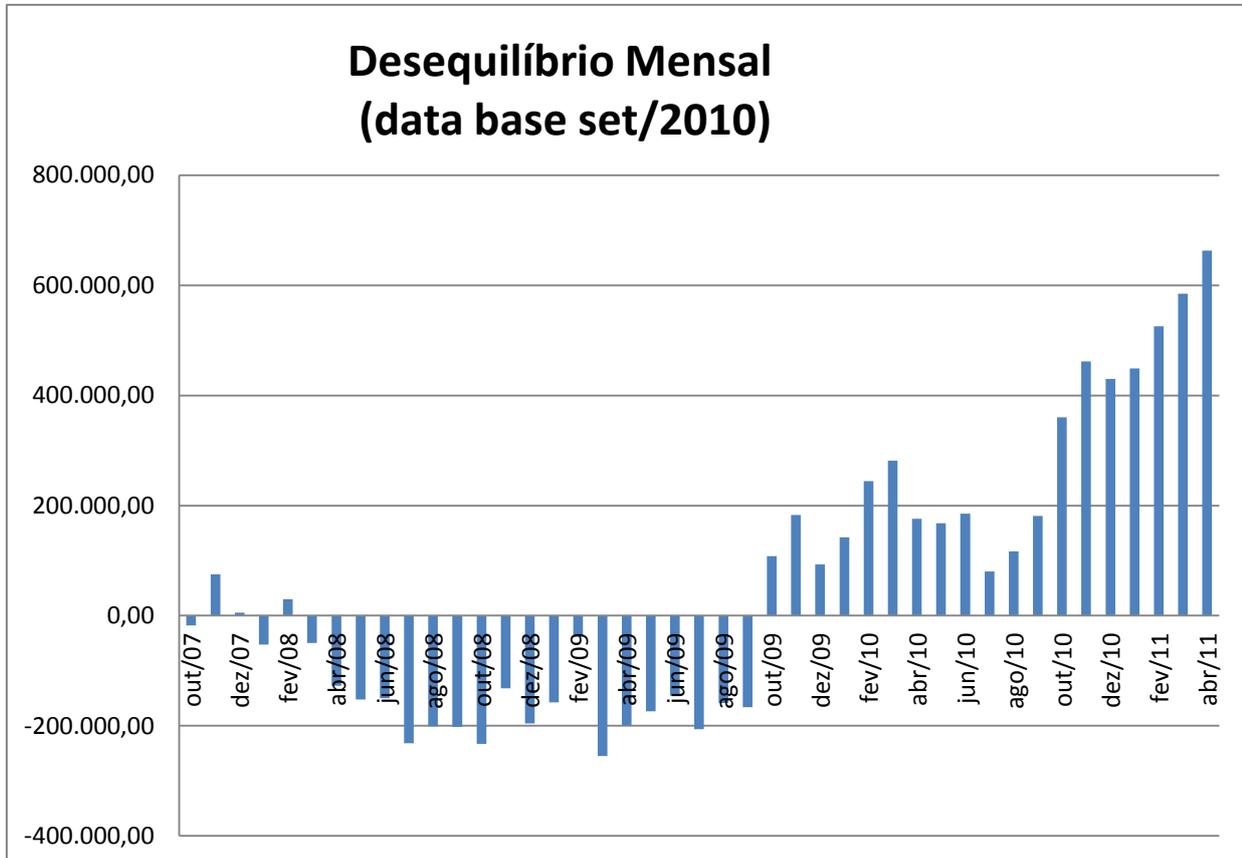
1. Quilometragem rodada trens Série 1000 no mês de abril/2011 =	185.184,00 km
2. Preço do quilometro rodado em dez/2007	4,66 R\$/km
3. Custo variável incorrido pelo Consórcio (1x2)	R\$ 862.957,44
4. Valor pago pela manutenção dos trens da Série 1000 (data base set/2007)	R\$ 1.471.494,67
5. Custo fixo inicial do contrato (4% de R\$ 1.097.405,41)	R\$ 43.896,22
6. Custo Variável Pago pelo Metrô-DF para os TUEs da Série 1000 (4 -5)	R\$ 1.427.598,45
7. Prejuízo na data base de set/2007	R\$ 564.641,01
<b>8. Prejuízo Valores atuais (17,42%)</b>	<b>R\$ 663.001,48</b>

109. Os cálculos para os demais meses do contrato são trazidos no Anexo I desse Relatório e sintetizados no gráfico abaixo. Percebe-se que após o início do contrato, em out/2007, o preço da manutenção por km rodado foi diminuindo trazendo uma economia ao Metrô-DF, movimento que foi mantido até a celebração do Quarto Aditivo, out/2009, aonde em função do aumento de escopo/reequilíbrio concedido o custo do km/rodado subiu deslocando o equilíbrio contrariamente ao Metrô-DF. Essa situação se





agravou sobremaneira com a celebração dos dois últimos aditivos, Sexto e Sétimo, devido às falhas aqui relatadas.



110. Assim, entende-se que devido às falhas aqui apontadas, principalmente as relativas à contagem em duplicidade da quilometragem rodada pelos novos trens, os referidos aditivos são desfavoráveis ao Metrô-DF, sendo que o prejuízo para o período de outubro de 2010 a abril de 2011, estimado para esse ponto é de R\$ 3.474.931,96.

#### 111. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) celebrar novo termo aditivo reduzindo a contraprestação do Metrô-DF paga a título do Sistema de Material Rodante, pois a quilometragem dos trens da Serie 1000 foi reduzida em função da entrada dos novos TUEs da Serie 2000;
- b) glosar das próximas faturas o montante de R\$ 3.474.931,96, relativo ao desequilíbrio contratual do período posterior a celebração do Sexto e Sétimo Aditivos, outubro 2010, acrescido dos juros e atualização monetária, depois de concedido ao Consórcio contratado o devido contraditório;



- c) fazer o mesmo descrito na alínea “b” acima, em relação aos meses posteriores a abril de 2011, os quais não foram analisados por essa Equipe por não ter havido pagamento até a data de conclusão dos trabalhos na unidade;
- d) caso não haja a glosa, instaurar Tomada de Contas Especial para ressarcir ao erário o dano pelo pagamento de valores superiores ao devido;
- e) quando da próxima licitação, dar-se preferência à contratação por preço unitário, ao invés de preço global, ao menos para o Sistema de Material Rodante, o que pode evitar as falhas aqui relatadas; e
- f) instaurar Sindicância para apurar as responsabilidades pela celebração de Termo Aditivo desfavorável ao Metrô-DF.

#### **4. PROVIDÊNCIAS TOMADAS EM RELAÇÃO ÀS RECOMENDAÇÕES DESTA CONTROLADORIA**

112. Em relação às providências tomadas frente às recomendações do Relatório nº 06/2011 - DIRAG/CONT PCA-2009 Metrô/DF, relativas ao Contrato nº 16/2007, observou-se que os valores referentes à CPMF foram glosados, e que também houve glosa de valores pagos em adiantado a título de sobressalentes, bem como o processo de análise dos Relatórios de Progresso Mensal estavam mais transparentes, porém os processos administrativos disciplinares e sindicâncias não têm caminhado adequadamente.

##### **4.1. NÃO APLICAÇÃO DE SANÇÃO ADMINISTRATIVA A SERVIDOR APESAR DA CONCLUSÃO DA SINDICÂNCIA INDICANDO A CONDUTA DELITIVA DE PREVARICAÇÃO**

113. Por meio do Processo de Sindicância nº 097.000.329/2011, instaurada pela Instrução de Serviço nº 10/2011, 10/01/2011, apurou-se os fatos e responsabilidades administrativas relacionados à análise intempestiva dos Relatórios de Progresso Mensal, relacionado ao item 3.3.3 do Relatório nº 06/2011-DIRAG/CONT, PCA-2009 Metrô/DF. Entretanto, apesar das evidências de que o então gestor do contrato praticou o delito capitulado no art. 319 do Código Penal, qual seja, prevaricação, pois retardou indevidamente atos que deveria praticar de ofício em desfavor do Metrô-DF, não foi instaurado Processo Administrativo Disciplinar.

114. A folha 12 do processo citado em epígrafe traz o total de penalidades referentes ao exercício de 2009, indicadas pelas Divisões do Departamento de





Manutenção, responsáveis pela fiscalização/controle dos sistemas, e não aplicadas, ou mesmo analisadas, pelo gestor do contrato, e o valor total indicado é de R\$ 1.980.024,00. Como o referido servidor, fiscalizou o contrato de 28/09/2007, data em que foi firmado, até 17/05/2010, quando pediu exoneração por meio da Carta nº 001/2010-MPBO, e em todo esse período somente foi aplicada uma penalidade no valor de R\$ 1.935,00, fls. 20, o prejuízo ao erário pode ser significativamente maior.

115. A Comissão de Sindicância em função das evidências concluiu que:

*O parágrafo quarto cláusula oitava do contrato N° 016/2007 estabelece o trâmite de atesto do serviço. Conforme verificado por esta Comissão, este procedimento não foi seguido pelo gestor do contrato, uma vez que, não há documentação relativa à apresentação por parte da Contratante (Metrô-DF) à Contratada quanto as eventuais glosas/multas, no exercício de 2009. Diferentemente do entendimento exposto pelo Sr. Marcos Paulo, segundo o item 9 do projeto básico o Metrô-DF é responsável pela análise, solicitação de eventuais alterações e aprovação do RPM. Portanto uma vez constatado divergências entre o RPM (relatório emitido pela Contratada) e os dados apresentados nos RAM's (relatórios emitidos pelas Divisões do Departamento de Manutenção), o gestor deveria solicitar as alterações junto ao Consórcio e assim dar continuidade ao estabelecido no parágrafo 4º cláusula oitava do contrato N° 016/2007. (grifou-se sobre o original)*

116. Apesar dessa conclusão, as recomendações da comissão limitaram-se a recomendar a instauração de Tomadas de Contas Especial, a sugerir uma nova análise nos valores das penalidades indicadas pelas Divisões da Manutenção indicadas nos Relatórios de Avaliação Mensal (RAMs), fl. 12, e a corroborar o entendimento dessa Secretaria que toda documentação referente à análise dos Relatórios de Progresso Mensal (RPM) deve ser arquivada no Processo nº 097.001.382/2005, o que ainda não havia sido atendido quando da conclusão dos trabalhos de campo.

117. Assim, as recomendações da Comissão foram omissas em relação à responsabilidade administrativa do Gestor do Contrato, apesar de haver evidências de crime contra a Administração Pública. Logo, deveria ter-se instalado imediatamente o Processo Administrativo Disciplinar contra o [REDACTED], que apesar de ter sido exonerado, a pedido, deve responder ao processo disciplinar. Além disso, diante das evidências de Crime Contra a Administração Pública, não resta outra alternativa ao agente público, senão dar ciência dos fatos ao *Parquet*, no caso, ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios.

118. Em resposta ao item 6 da Solicitação de Auditoria nº 02/2011 o presidente da Comissão informou que:



*Não foi instaurado Processo Administrativo Disciplinar, contra o [REDACTED], ex-servidor do METRÔ/DF, pois a Comissão de Sindicância ao recomendar a Tomada de Contas no seu Relatório Final, teve o intuito de levantar os fatos e as responsabilidades administrativas, sendo que as ações disciplinares aplicáveis seriam feitas após as conclusões da Tomada de Contas Especial recomendada, instrumento este que definiria a individualização do dano ao erário praticado.*

*Conforme Despacho nº077-A/2011 a PJU do METRÔ-DF orienta que é possível a instauração dos Processos Administrativos Disciplinares para apuração de infrações disciplinares, após a conclusão da Tomada de Contas Especial, desde que observado os prazos prescricionais indicados no artigo 142 da Lei nº 8.112/90.*

119. Apesar da possibilidade da instauração do Processo Administrativo Disciplinar após, ou mesmo na superveniência de novos fatos apurados no âmbito do processo de Tomada de Contas Especial, a responsabilidade administrativa é independente da responsabilidade de recomposição de dano ao erário. Logo o METRÔ/DF deve instaurar imediatamente o processo disciplinar, pois fatos podem ser alcançados pela prescrição no decorrer da apuração da TCE, principalmente quando levamos em conta que o contrato foi firmado em setembro de 2007.

120. **RECOMENDAÇÕES:**

- a) instaurar imediatamente Processo Administrativo Disciplinar a fim de apurar as responsabilidades do executor do contrato, quanto a sua omissão na análise dos Relatórios de Progresso Mensal, e conseqüentemente, a não aplicação das penalidades devidas ao Consórcio METROMAN;
- b) encaminhar cópia desse relatório ao egrégio Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) para apuração de indícios do crime de Prevaricação praticado pelo servidor [REDACTED];
- c) adotar os procedimentos necessários a efetivação das penalidades ao Consórcio em todo o período contratual, estendendo assim a análise feita sobre o exercício de 2009, a todo o período de setembro de 2007 a junho de 2010; e
- d) atender às recomendações da Secretaria de Estado de Transparência e Controle - STC arquivando, no processo 097.001.382/2005, toda documentação relativa à análise dos RPM, item 3.3.3, alínea “d”, do Relatório nº 06/2011-DIRAG/CONT-PCA-2009 Metrô/DF.





#### **4.2 – INCONSISTÊNCIA NO RESULTADO DA SINDICÂNCIA PARA APURAR A EXISTÊNCIA NO ALMOXARIFADO DE PEÇAS DE REPOSIÇÃO SOBRESSALENTES**

121. O Metrô-DF ao realizar o levantamento e a contagem do material armazenado no almoxarifado de peças de reposição para manutenção da operação, em 30 de abril de 2010, constatou que havia diversos registros de peças em estoque que efetivamente nunca entraram em estoque, embora existam documentos que comprovem as entregas acompanhados de atestado de recebimento, diante dos fatos narrados foi instaurada uma sindicância.

122. O resultado dessa sindicância apontou para instauração de Tomada de Contas Especial - TCE, entretanto é sabido que a TCE apura apenas dano civil. Diante dos fatos, da mesma forma que o ponto 4.1 deste Relatório, caberia a instauração de Processo Administrativo Disciplinar - PAD para aplicar sanção administrativa aos responsáveis pelo dano.

#### **123. RECOMENDAÇÃO**

- instaurar Processo Administrativo Disciplinar – PAD para apurar as responsabilidades pelas irregularidades apontadas.

### **III – CONCLUSÃO**

124. Diante do exposto, e tendo em vista os fatos descritos nos subitens: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 4.1 e 4.2, deste Relatório, conclui-se que não houve integral cumprimento da legislação vigente quando da realização da licitação, também há evidências de pagamentos de valores acima dos devidos ao Consórcio, e que, apesar da melhora na fiscalização do Contrato nº 16/2007 ainda está aquém do necessário e que o Metrô - DF não se apropriou das informações necessárias para estabelecer parâmetros adequados para estimar os custos de sua manutenção, o que culminou na celebração de termos aditivos desfavoráveis a Companhia.

125. Assim, submete-se o presente Relatório de Inspeção à apreciação superior com sugestão, se de acordo, de que seja remetida ao Excelentíssimo Secretário de Estado da Transparência e Controle, para conhecimento e aprovação.

**SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPARÊNCIA E CONTROLE**

