



Comissão de acompanhamento
das obras da Copa

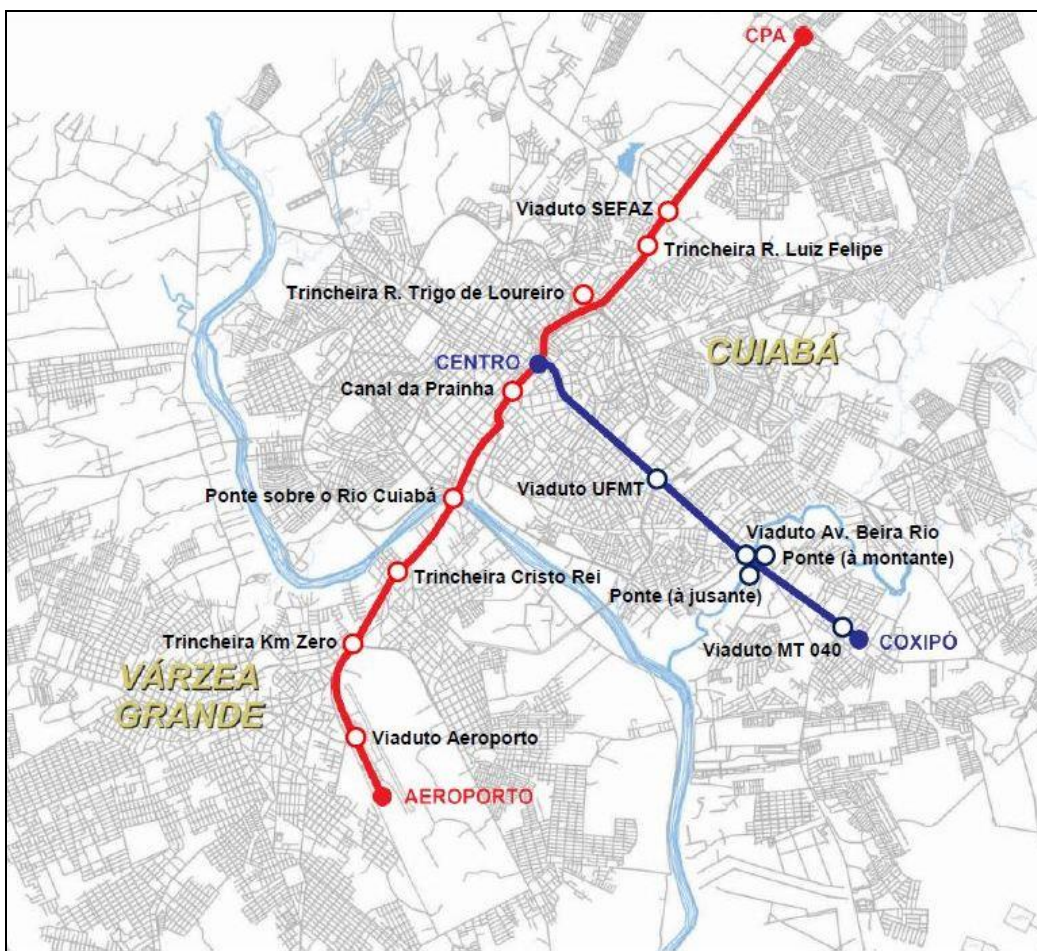
ASSUNTO	QUARTO (4º) RELATÓRIO DA COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO DAS OBRAS DA COPA DO MUNDO FIFA – 2014 (JULHO/2014)
MEMBROS DA COMISSÃO	CONSELHEIRO SUBSTITUTO RELATOR: JOÃO BATISTA DE CAMARGO JÚNIOR CONSELHEIRO SUPERVISOR: JOSÉ CARLOS NOVELLI PROCURADOR GERAL DE CONTAS: WILLIAN DE ALMEIDA BRITO JÚNIOR AUDITOR PÚBLICO EXTERNO: ANDRÉ LUIZ SOUZA RAMOS AUDITOR PÚBLICO EXTERNO: BENEDITO CARLOS TEIXEIRA SEROR
Data de emissão do Relatório	01/07/2014

Exmo. Conselheiro Presidente,

A Comissão de Acompanhamento das Obras da Copa do Mundo – FIFA – 2014, instituída pela Portaria nº 014/2014, de 07/02/2014, e alterada pela portaria nº 032/2014, de 14/03/2014, tem o objetivo de acompanhar e contribuir para a conclusão das obras essenciais ao evento Copa do Mundo.

Em continuidade aos trabalhos, a Comissão cuidará, nesta oportunidade, das obras relativas ao contrato nº 37/2012, celebrado entre a SECOPA e o Consórcio VLT Cuiabá – Várzea Grande, que trata das obras, instalações e equipamentos do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, certamente o maior de todos os contratos celebrados pelo Estado visando a Copa do Mundo.

O mapa abaixo apresenta as duas linhas do modal. A linha 1 tem aproximadamente 15 km e a linha 2 tem 7 km. Serão três terminais de integração (CPA, Aeroporto e Coxipó) nas extremidades das duas linhas e 33 estações. Ao longo da Linha 1 (CPA-Aeroporto), serão 22 estações de embarque; na Linha 2 (Centro-Coxipó), serão 11. Na estação do Morro da Luz ocorrerá a conexão entre as duas linhas.



A Comissão realizou inspeções nas diversas obras e equipamentos que compõem o referido contrato - tanto na Linha 1 (Aeroporto – CPA), quanto na Linha 2 (Centro – Coxipó), analisou documentos (medições, cronogramas) e outras informações apresentadas pela SECOPA.



1. HISTÓRICO DO VLT

Em 06 de março de 2012, a SECOPA publicou o edital no 001/2012/SECOPA/2012, referente ao Regime Diferenciado de Contratações - RDC – na modalidade Integrada, visando a *“Contratação de empresa para a prestação de serviços técnicos especializados de engenharia, arquitetura e sistemas ferroviários para a elaboração dos projetos básicos, executivos e as built, realização das obras, obtenção das licenças ambientais, fornecimento e montagem de sistemas e material rodante para implantação dos corredores estruturais de transporte coletivo na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – RMVRC, no modal Veículo Leve sobre Trilho – VLT”*, com tipo Técnica e Preço e regime de execução “Contratação Integrada”, nos termos da Lei Federal 12.462/2011 (Lei do Regime Diferenciado de Contratações).

Tanto o projeto básico de engenharia quanto o definitivo ficaram a cargo do contratado. À SECOPA coube fornecer aos licitantes apenas o objeto mínimo (escopo), por meio de projetos preliminares insertos no Anexo XII do edital, contendo 4 (quatro) volumes. A SECOPA estimou o valor para a contratação em R\$ 1.632.893.004,38 e fixou o prazo de vigência em 720 (setecentos e vinte) dias e o de execução em 630 (seiscentos e trinta) dias.

A licitação teve como vencedor o Consórcio VLT Cuiabá – Várzea Grande, constituído pelas empresas CR Almeida SA Engenharia de Obras, CAF Brasil Indústria e Comércio SA, Santa Bárbara Construções SA e Astep Engenharia Ltda. O referido consórcio ofertou proposta de R\$ 1.477.617.217,15, com desconto de R\$ 155.275.727,31 em relação ao valor estimado, equivalente a 9,5%. Desse certame, decorreu o contrato no 37/2012, celebrado em 20/06/2012, mantendo-se os prazos de vigência e de execução acima referidos.

A Tabela 1 resume as 12 (doze) etapas definidas no edital, a serem executadas, observando-se na coluna (1) os valores orçados pela SECOPA e na coluna (2) os preços do Consórcio vencedor. Da análise da tabela, verifica-se a ocorrência de descontos de até 32,5%, bem como acréscimos de até 41,4%, com



Comissão de acompanhamento
das obras da Copa

desconto médio de 9,5%. As etapas que tiveram desconto são, basicamente, as referentes à construção (obras de arte especiais e instalações). Já as com acréscimos são, principalmente, as relativas ao Centro de Operação e Manutenção, Reforço do canal da Prainha, Material Rodante e Projetos.

Tabela 1 (Etapas – valor orçado pela SECOPA x valores do consórcio vencedor)

ITEM	ASSUNTO	PREÇOS (R\$)		% DESCONTO (2)/(1)
		(1) SECOPA	(2) CONSÓRCIO	
1	CPA-AEROPORTO (obras de arte especiais)			
	SUB TOTAL	125.607.000,00	95.623.317,21	-23,9%
2	COXIPÓ-CENTRO (obras de arte especiais)			
	SUB TOTAL	118.743.040,00	80.192.221,08	-32,5%
3	AEROPORTO-CPA (estações e terminais)			
	SUB TOTAL	24.120.000,00	26.521.958,46	10,0%
4	COXIPÓ-CENTRO (estações e terminais)			
	SUB TOTAL	11.160.000,00	11.488.716,13	2,9%
5	Melhoramentos em avenidas			
	SUB TOTAL	138.625.000,00	151.750.015,00	9,5%
6	Reforço Prainha			
	SUB TOTAL	16.447.572,82	21.589.560,04	31,3%
7	Inst. Elétrica + Sub-estações			
	SUB TOTAL	329.715.316,00	205.473.733,24	-37,7%
8	Centro de Comando e Operação			
	SUB TOTAL	15.000.000,00	19.669.941,17	31,1%
9	Pátio de Manutenção e Oficina - PMO			
	SUB TOTAL	30.000.000,00	39.339.882,35	31,1%
10	Material Rodante			
	SUB TOTAL	410.665.920,00	497.999.999,99	21,3%
11	Via Permanene Catenária			
	SUB TOTAL	382.809.155,65	285.552.474,52	-25,4%
12	Projeto Básico, Executivo, As Built, Licenciamento Ambiental e Estudo de Impacto de Vizinhança			
	SUB TOTAL	30.000.000,00	42.415.457,97	41,4%
	TOTAL	1.632.893.004,47	1.477.617.277,16	-9,5%

O artigo 9º, da Lei 12.462/2011¹, permite que nas contratações integradas os editais utilizem somente do anteprojeto de engenharia. A elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de

¹ Instituidora do RDC



Comissão de acompanhamento das obras da Copa

engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto ficam a cargo do contratado. Vejam a transcrição do citado dispositivo:

“Art. 9º Nas licitações de obras e serviços de engenharia, **no âmbito do RDC, poderá ser utilizada a contratação integrada**, desde que técnica e economicamente justificada e cujo objeto envolva, pelo menos, uma das seguintes condições: [\(Redação dada pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)

I - inovação tecnológica ou técnica; [\(Incluído pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)

II - possibilidade de execução com diferentes metodologias; ou [\(Incluído pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)

III - possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado. [\(Incluído pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)

§ 1º A contratação integrada compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto.

§ 2º No caso de contratação integrada:

I - o instrumento convocatório deverá conter anteprojeto de engenharia que contemple os documentos técnicos destinados a possibilitar a caracterização da obra ou serviço, incluindo:

a) a demonstração e a justificativa do programa de necessidades, a visão global dos investimentos e as definições quanto ao nível de serviço desejado;

b) as condições de solidez, segurança, durabilidade e prazo de entrega, observado o disposto no caput e no § 1º do art. 6º desta Lei;

c) a estética do projeto arquitetônico; e

d) os parâmetros de adequação ao interesse público, à economia na utilização, à facilidade na

II - o valor estimado da contratação será calculado com base nos valores praticados pelo mercado, nos valores pagos pela administração pública em serviços e obras similares ou na avaliação do custo global da obra, aferida mediante orçamento sintético ou metodologia expedita ou paramétrica. [\(Redação dada pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)

III - ~~(Revogado)~~. [\(Redação dada pela Lei nº 12.980, de 2014\)](#)”

(grifo nosso)

Por outro lado, devido a essa fragilidade na definição do objeto pela Administração, ou seja, apenas um anteprojeto, o contratado tem a obrigação de



cumprir o pactuado sem possibilidade de celebrar termos aditivos, nos termos do artigo 9º, § 4º, da Lei nº 12.462/2011, exceto nas hipóteses elencadas nos incisos do mesmo § 4º:

“Art. 9º

...

§ 4o Nas hipóteses em que for adotada a contratação integrada, **é vedada a celebração de termos aditivos aos contratos firmados**, exceto nos seguintes casos:

I - para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de caso fortuito ou força maior; e

II - por necessidade de alteração do projeto ou das especificações para melhor adequação técnica aos objetivos da contratação, a pedido da administração pública, desde que não decorrentes de erros ou omissões por parte do contratado, observados os limites previstos no § 1o do art. 65 da Lei no 8.666, de 21 de junho de 1993.”

(grifo nosso)

Como se vê, há expressa vedação ao aditamento do contrato, exceto nas hipóteses de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de caso fortuito ou força maior ou de necessidade de alteração do projeto ou das especificações, desde que não decorrente de erros ou omissões por parte do contratado.

2. CONTRATO Nº 37/2012

Em 20 de junho de 2012, foi celebrado o contrato nº 37/2012, no valor da proposta vencedora, qual seja de R\$ 1.477.617.277,16. Todavia, percebe-se que as etapas constantes nas planilhas de medição (Tabela 2) não guardaram correspondência com as da proposta (Tabela 1), pois enquanto esta continha 12 (doze) etapas, a planilha utilizada nas medições pela SECOPA contém 7 (sete) etapas. A Tabela 2 sintetiza essas etapas inovadas.



Comissão de acompanhamento
das obras da Copa

Tabela 2 (planilha de medição de ABRIL/2014)

ETAPA	DESCRIÇÃO	VALOR CONTRATUAL (R\$)	% MEDIDO ACUMULADO	VALOR MEDIDO ACUMULADO (R\$)
1	PROJETO BÁSICO E AS BUILT	8.353.501,09	96,74%	8.080.908,41
2	PROJETO EXECUTIVO E AS BUILT	22.646.908,32	44,47%	10.070.999,59
3	FORNECIMENTO DE MATERIAL RODANTE	497.999.873,30	95,10%	473.597.879,51
4	FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DOS SISTEMAS	255.511.057,18	48,26%	123.305.167,64
5	ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E COMPLEMENTARES	11.414.593,47	84,95%	9.696.158,43
6	EXECUÇÃO DA OBRA	606.709.654,00	48,23%	292.598.115,24
7	MOBILIZAÇÃO, DESMOBILIZAÇÃO, INSTALAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE CANTEIROS E ALOJAMENTOS E ADMINISTRAÇÃO LOCAL	74.981.689,79	66,27%	49.688.583,74
	TOTAL	1.477.617.277,15	65,45%	967.037.812,56

Não há justificativas para essa alteração das etapas contratadas, nem tampouco o correspondente termo aditivo e respectivo cronograma físico-financeiro compatível com a mudança, fato que, sem dúvida, distorce o objeto, prejudicando o controle da execução do contrato e eventual aplicação de penalidades ao Consórcio por atraso na execução.

3. MEDIÇÕES DO CONTRATO Nº 37/2012

Até o dia 23 de junho de 2014 foram inseridas 21 (vinte e uma) medições no sistema GeoObras, totalizando R\$ 967.037.812,56 ou 65,45 % do valor contratual, conforme a Tabela 2. Isto representa uma média de 3,11% de avanço por mês. **Nesse ritmo, será necessário no mínimo mais um ano para conclusão das obras.**

A Ordem de Serviços foi expedida em 21 de junho de 2012. Assim, o prazo de execução do contrato expirou em 13 de março de 2014 e o de vigência, em

11/06/2014. Desta forma, **A CONTRATADA NÃO CUMPRIU O PRAZO AVENÇADO**. Porém, conforme já apontado no item 2 deste relatório, **NÃO CONSTA NO SISTEMA GEOBRAS ADITIVO CONTRATUAL ACERCA DE EVENTUAL PRORROGAÇÃO DO PRAZO, o que deixa o contrato sem suporte jurídico**, evidenciando atraso injustificável. Ressalta-se que **o Governo do Estado tem declarado à imprensa e informou a este TCE que o contrato será concluído em dezembro deste ano**.

Analisando-se a Tabela 2 nota-se que foram medidos, até a 21ª medição (abril de 2014), 95,10% da Etapa 3 (Fornecimento de material Rodante), a qual teve seu preço majorado em 21,3% por ocasião da licitação (ver Etapa 10 da Tabela 1), podendo vir a caracterizar o denominado **Jogo de Cronograma**.

Jogo de Cronograma ocorre quando a construtora **prioriza a execução dos serviços que lhe proporcionam maior retorno econômico** e, posteriormente, relaxa sua conduta para conter seus custos, **reduzindo seu comprometimento com a execução da obra nas etapas que representam menor faturamento, ou mesmo abandonando o contrato**, afetando negativamente o cumprimento dos prazos, o custo e a qualidade do empreendimento (TCU - Acórdão no 3.341/2012, Plenário).

Ademais, questiona-se a utilidade da **aquisição precoce dos vagões** (já foram entregues cerca de 90% do total), que além de se encontrarem estacionados no pátio, **ainda poderão apresentar obsolescência por ocasião de sua entrada em operação**.


A Figura 1 ilustra os vagões estacionados no Pátio de Operação e Manutenção em Várzea Grande.

Figura 1



Outro item medido que chama atenção, ao analisar a planilha completa elaborada pela contratada, é a Estação do Porto (Tuffik Affi), orçada em R\$ 3.970.067,62. Com relação a este item, já foram medidos (até abril/2014) R\$ 685.713,29, equivalente a 19,2%, sendo que R\$ 673.048,15 referem-se à infraestrutura, conforme se vê na planilha ilustrada na Figura 2, extraída da 21ª medição da SECOPA (que compreende o período de 01 a 30 de abril de 2014).

Figura 2

 Governo do Estado de Mato Grosso Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo - FIFA 2014										
Obra:	Veículo Leve sobre Trilhos - VLT	Nº Contrato:	037/2012 - SECOPA	Prazo de Execução	630	dias				
Local:	Mato Grosso	Data Assinatura:	20/06/12	Prazo Restante	-48	dias				
Trecho:	Cuiabá e Várzea Grande	Publicação:	20/06/12	Valor Contratual P.I.	R\$	1.477.617.277,15				
Extensão:	22,2 Km	Processo Orig.:		Valor Desta Medição P.I.	R\$	39.821.688,06				
Referência:	21ª Medição	Ordem início:	21/06/12	Termo(s) Aditivo(s) PI						
Período Medição:	01/04/2014 a 30/04/2014	Acumulado:	21/06/2012 a 30/04/14	Empresa:	Consórcio VLT Cuiabá - Várzea Grande					
ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR DO CONTRATO			% EXECUTADO			PREÇO TOTAL (R\$)		
		% SOBRE O VALOR TOTAL	% SOBRE O VALOR TOTAL PARCIAL	VALOR (R\$)	% ACUM. ANTERIOR	% MÊS	% ACUM.	ACUM. ANTERIOR (R\$)	MÊS (R\$)	ACUM. (R\$)
6.3.9.	ESTAÇÃO INTEGRAÇÃO PORTO (TUFFIK AFFI)	0,2418%	100,0000%	3.572.878,58	0,00	0,00	19,1922%	12.665,14	673.048,15	685.713,29
6.3.9.1	ESTAÇÃO PORTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.3.9.2	INFRAESTRUTURA	0	3,4274%	122.456,84	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.3	SUPERESTRUTURA E VEDAÇÕES	0	1,5798%	56.444,34	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.4	ESTRUTURAS METÁLICAS	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.5	CONFIRMAÇÃO DO PEDIDO	0	0,5196%	18.564,66	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.6	DETALHAMENTO DE PROJETO	0	0,0520%	1.867,90	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.7	FABRICAÇÃO DAS ESTRUTURAS	0	0,8660%	30.941,13	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.8	MONTAGEM DAS ESTRUTURAS	0	0,2945%	10.522,13	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.9	TELHAS	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.10	FORNECIMENTO	0	1,1816%	42.217,13	30,0000%	0,0000%	30,0000%	12.665,14	0,00	12.665,14
6.3.9.11	MONTAGEM	0	0,2954%	10.554,28	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.12	FORRO	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.13	FORNECIMENTO	0	0,9800%	35.014,21	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.14	MONTAGEM	0	0,2450%	8.753,55	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.15	ACABAMENTOS	0	6,8930%	246.278,52	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
0	0	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.16	INTEGRAÇÃO PORTO	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.17	INFRAESTRUTURA	0	18,8377%	673.048,15	0,0000%	100,0000%	100,0000%	0,00	673.048,15	673.048,15
6.3.9.18	SUPERESTRUTURA E VEDAÇÕES	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.19	EXECUÇÃO DAS ESTRUTURAS DE CONCRETO	0	0,19	681.683,80	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.20	EXECUÇÃO DAS ESTRUTURAS DE VEDAÇÃO	0	0,08	292.150,71	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.21	DETALHAMENTO DE PROJETO	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00
6.3.9.22	FABRICAÇÃO DAS ESTRUTURAS	0	0,00	0,00	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00	0,00

Contudo, em vistoria realizada no local destinado à Estação Tuffic Affi, em 11 de junho de 2014, cerca de 40 (quarenta) dias após a 21ª medição, esta Comissão

não observou a execução da infraestrutura. Havia apenas entulho na área, conforme se pode observar na Figura 3.

Figura 3



4. VISTORIA NAS OBRAS DO CONTRATO Nº 37/2012

Nos dias 11 e 12 de junho, a Comissão vistoriou as obras do VLT, em especial:

a) em Várzea Grande: o Centro de Operação e Manutenção, o viaduto do Aeroporto e a estação do Aeroporto;

b) em Cuiabá: a Estação Tuffic Affi no bairro do Porto, o viaduto da UFMT e a trincheira Luiz Felipe, na av. do CPA.

De modo geral, percebe-se que as obras tiveram um avanço significativo entre abril e junho, com destaque para a liberação da av. João Ponce de Arruda, da trincheira Zero Km e da Av. da FEB, principal corredor de ligação entre o centro da Capital e o Aeroporto Marechal Rondon.

O Centro de Operação e Manutenção apresenta-se com as estruturas das edificações e os trilhos do pátio em execução. As Figuras 4 e 5 ilustram essas constatações.

Figura 4
















Figura 5



Foi constatado, no pátio do Centro de Operação e Manutenção, a presença de 36 composições (cada uma contendo 7 vagões), de um total de 40. A equipe não constatou a presença das composições de nº 3000, 3060, 3260 e 3380. A Figura 6 ilustra essas constatações.

Figura 6

30	31	32	33
3000	3100 	3200 	3300 
3010 	3110 	3210 	3310 
3020 	3120 	3220 	3320 
3030 	3130 	3230 	3330 
3040 	3140 	3240 	3340 
3050 	3150 	3250 	3350 

3060		3260	
			
			3380
			

Relativamente ao viaduto do Aeroporto, este apresenta-se concluído. Contudo, observou-se a inexistência de juntas de dilatação nos trilhos (que deveria seguir as juntas da estrutura de concreto). Tal patologia impedirá a livre movimentação da estrutura de concreto, causando-lhe fissuras. A Figura 7 ilustra essa constatação.

Figura 7



A estação aeroporto encontra-se praticamente concluída, conforme pode se observar nas Figuras 8 e 9 e é fato já amplamente divulgado pela imprensa.

Figura 8



Figura 9

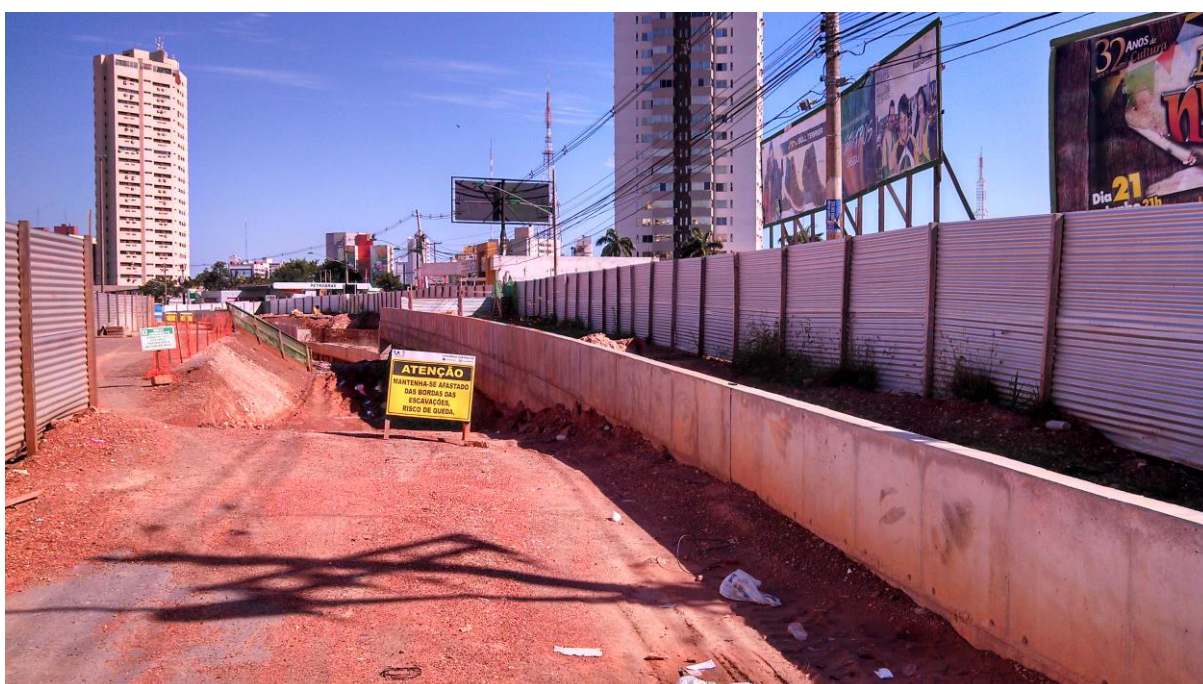


O viaduto da UFMT encontra-se também concluído e apresentando a mesma patologia observada no viaduto do Aeroporto.

Quanto à estação do Porto (Tuffic Affi), remete-se ao comentário inserto no capítulo 3 deste relatório.

Por fim, a trincheira Luiz Felipe apresentava as cortinas de concreto armado concluídas, restando executar os serviços de escavação e bota-fora do solo. A Figura 10 ilustra essa constatação.

Figura 10





5. CRONOGRAMA ATUALIZADO DO CONTRATO Nº 37/2012

Como se sabe, o compromisso do Governo do Estado, em concluir o trecho Aeroporto-Porto até 31/05/2014 não foi cumprido. Diante deste e de outros descumprimentos de prazos na execução das obras de mobilidade urbana, este Tribunal tem demonstrado preocupação com a finalização dessa grandiosa obra. Principalmente por se tratar de obra com custo elevado, muito acima das demais contratadas pelo Estado, e que tem gerado frustração na população, não apenas devido ao atraso já consolidado, como também pelo temor coletivo de se tornar mais uma obra inacabada a engrossar as estatísticas deste Estado.

Assim, o Relator da SECOPA requisitou do titular da Pasta, por meio do Ofício 453/2014/GAB/AJ/TCE, de 06 de junho corrente, o que segue:

- Foi celebrado aditivo ao referido contrato? Em caso afirmativo, enviar cópia do mesmo;
- Enviar Cronograma Físico-Financeiro **DETALHADO** e **REALISTA**, com todas as etapas, até o **FINAL** das obras, considerando a disponibilidade orçamentária e financeira, problemas com desapropriações, licenças, sítios arqueológicos e demais interferências;
- Encaminhar cópia da 22ª medição (relativa a maio de 2014), em via impressa assinada e em meio digital e - Justificativa técnico-jurídica sobre as diferenças de valores nas etapas de serviços, constatadas ao comparar os valores indicados na proposta vencedora com aqueles constantes nas medições, em especial as diferenças abaixo, que apresentaram significativa variação:
 - (a) Itens com diminuição **RELEVANTE** de valores: Instalações Elétricas + Subestações e Via Permanente Catenária;
 - b) Itens com acréscimo **RELEVANTE** de valores: Material Rodante.

Solicito, com relação ao cronograma físico-financeiro supracitado, que Vossa Excelência, em conjunto com o Governador do Estado e o Consórcio VLT defina, de maneira clara e precisa, quais as etapas que serão concluídas até o final de 2014 (final de mandato do atual Governador) e apresente cronograma, também preciso e detalhado das etapas que somente serão concluídas a partir de 01 de janeiro de 2015.

Em 27 de junho de 2014, o titular da SECOPA, Sr. Maurício Guimarães, protocolou neste Tribunal, em resposta à requisição do Relator, o ofício



Comissão de acompanhamento
das obras da Copa

702/GS/SECOPA/2014, encaminhando apenas um documento denominado Cronograma Físico-Financeiro, sem, contudo, enviar a 22ª medição.

O mencionado cronograma prevê A CONCLUSÃO INTEGRAL DAS OBRAS EM DEZEMBRO DE 2014 e encontra-se assinado pelo Gerente de Contrato do Consórcio VLT – Cuiabá/Várzea Grande.

O documento chama atenção nos seguintes aspectos:

- Não há indicação de ter sido assinado por engenheiro e nem se há a necessária Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) junto ao CREA-MT, presumindo-se inidôneo a produzir efeitos jurídicos;
- **A DATA DE CONCLUSÃO INDICADA, dezembro de 2014, evidentemente É IMPOSSÍVEL DE SE CONCRETIZAR E TECNICAMENTE INEXEQUÍVEL,** considerando-se a evolução do contrato nº 37/2012 ao longo desses 2 (dois) anos e as obras que ainda restam a executar. Revela-se, assim, um prazo sem qualquer consistência técnica, provavelmente **FRUTO DE UM DESEJO e não de técnicas adequadas de engenharia e gerência de projeto;**
- O cronograma, sem o correspondente termo aditivo, não tem validade jurídica, podendo ser no máximo uma declaração de intenções.

Assim, tal atitude do Sr. Secretário denota falta de respeito para com esta Comissão, ao enviar cronograma com total e incontestável incapacidade de cumprimento. Desse modo, pairam dúvidas sobre a idoneidade das informações prestadas.

Ressalta-se que, até a 21ª medição, foram medidos 65,45% do valor contratual, sendo que apenas a etapa relativa ao material rodante (composições) corresponde a 48,97% desse total medido, evidenciando não apenas o **Jogo de Cronograma** mencionado anteriormente, como também cria elevado risco para a Administração receber o objeto contratado no prazo pactuado. Restam pendentes obras relevantes, como o viaduto e as pontes sobre o rio Coxipó, diversas estações, a maior parte das linhas férreas (Linha 1 e Linha 2), com respectivas instalações, além da conclusão do Centro de Manutenção e Operação. **Todas as obras**



remanescentes certamente não serão concluídas em 2014 e têm pouca probabilidade de serem finalizadas no primeiro semestre de 2015.

6. **ARTIGO 45 DA LRF: CONTINUIDADE DAS OBRAS**

O Governo Estadual deve observar o artigo 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000 – LRF), ao enviar o projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA) para o exercício de 2015:

*“Art. 45. Observado o disposto no § 5º do art. 5º, a lei orçamentária e as de créditos adicionais **só incluirão novos projetos após adequadamente atendidos os em andamento** e contempladas as despesas de conservação do patrimônio público, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.*

Parágrafo único. O Poder Executivo de cada ente encaminhará ao Legislativo, até a data do envio do projeto de lei de diretrizes orçamentárias, relatório com as informações necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo, ao qual será dada ampla divulgação.”

(grifo nosso)

Enquanto o *caput* deste artigo impede o Executivo de incluir na LOA (e o Legislativo de aprovar) novos projetos sem antes atender adequadamente os em andamento, o parágrafo único do mesmo artigo impõe ao Executivo o dever de encaminhar ao Legislativo, por ocasião do envio do projeto da LDO, relatório com informações necessárias ao cumprimento da exigência indicada no *caput*. Ou seja, **a finalização das obras do VLT, bem como sua operacionalização**, exige atenção especial não apenas do Legislativo e do Executivo, do atual e do próximo governo, como também dos órgãos de controle, especialmente deste Tribunal de Contas e dos Ministérios Públicos de Contas e Estadual, para que sejam garantidos os meios necessários à conclusão do VLT.

7. **DESAPROPRIAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DO VLT**

Para a implantação das linhas 1 e 2 do VLT, ainda é necessário se efetuar a desapropriação de vários imóveis na Grande Cuiabá.



Comissão de acompanhamento das obras da Copa

Ao tomar conhecimento, por meio de notícia veiculada no jornal “A Gazeta”, de 26/05/2014, com o título “42% dos imóveis ainda não foram desapropriados”, o Relator da SECOPA requisitou do titular dessa Pasta, por intermédio do ofício 454/2014/GAB/AJ/TCE, de 06 de junho de 2014, as seguintes informações sobre desapropriações de imóveis para execução das obras de interesse da SECOPA:

- *Lista completa dos imóveis (desapropriados e a desapropriar), contendo, por exemplo, nome do proprietário, endereço do imóvel, valor da avaliação pela SECOPA, valor proposto pelo proprietário;*
- *Situação atualizada dos respectivos processos judiciais (como por exemplo, se houve acordo e respectivo valor, identificação da Vara, Decisão de Primeiro Grau, se houve recurso) e*
- *Outras informações que essa Secretaria entender relevantes.”*

Por meio do ofício 702/GS/SECOPA/2014, de 23 de junho de 2014, o titular da SECOPA encaminhou informações sobre andamentos dos processos judiciais, em planilhas anexas ao ofício, destacando que “conforme levantamento realizado, totalizam-se até a presente data, 681 áreas liberadas”. Encontra-se no ofício, também, um quadro resumo das desapropriações das obras contratadas pela SECOPA (Figura 11).

A Figura 11 mostra que, das 948 desapropriações previstas até o momento, apenas as obras de duplicação da Estrada Guarita e do VLT totalizam **511 áreas a desapropriar**, ou 53,90% do total (respectivamente 18,25% e 35,65% do total). Como mencionado no ofício, foram liberadas 681 desapropriações, ou seja, ainda restam 267 imóveis a serem desapropriados, sendo que as principais pendências, mais uma vez, estão nas obras da Estrada da Guarita e do VLT (respectivamente 14,23% e 73,40%, totalizando 87,63 % das pendências).

Figura 11

Trecho	Áreas Atingidas	Situação
Jurumirim	22 áreas	Todas as áreas liberadas
Senegal	28 áreas	Áreas Liberadas – Trecho sem Obras
Mangueiras	7 áreas	Todas as áreas liberadas
Santa Rosa	34 áreas	Todas as áreas liberadas
Despraiado	28 áreas	Todas as áreas liberadas
Verdão	47 áreas	Todas as áreas liberadas
Trabalhadores	34 áreas	Todas as áreas liberadas
Juliano Costa Marques	6 áreas	Áreas Liberadas – Trecho sem Obras
Mario Andreazza	79 áreas	Todas as áreas liberadas
Barão de Melgaço	25 áreas	Áreas Liberadas – Trecho sem Obras
Jurumirim – Fora de Decreto	13 áreas	Áreas Liberadas – Trecho FORA de Decreto
Eucaliptos	17 áreas	Todas as áreas liberadas
Guarita	173 áreas	135 áreas liberadas
Antônio Dorilêo	5 áreas	Todas as áreas liberadas
Tijucal	5 áreas	Todas as áreas liberadas
Dom Orlando Chaves	41 áreas	Todas as áreas liberadas
Onze de Maio	6 áreas	5 áreas liberadas
VLT	338 áreas	142 áreas liberadas
Oito de Abril	25 áreas	4 áreas liberadas
Archimedes Pereira Lima	7 áreas	Aguardam pagamento para liberação das áreas
Dom Carlos	2 áreas	Todas as áreas liberadas
Parque do Barbado	6 áreas	2 áreas liberadas

Tal situação é preocupante, diante do fato de que as desapropriações não concretizadas foram uma das principais causas de atrasos nas demais obras. Como exemplo, temos o atraso nas obras da Estrada da Guarita, que teve como causa determinante as desapropriações não concretizadas. Assim, com relação ao VLT, é necessário que o Governo do Estado assegure recursos financeiros e tome todas as providências ao seu alcance para fazer frente às desapropriações pendentes, sob pena de ocorrerem mais atrasos e, conseqüentemente, mais transtornos para a população.



8. EXTINÇÃO DA SECOPA

A imprensa vem noticiando que a SECOPA será extinta no final deste ano. Em entrevista concedida ao site Mobilize², em 14 de maio de 2014, o titular daquela Secretaria, Sr. Maurício Guimarães, assim afirmou:

*“Passada a Copa, será dada continuidade aos projetos que compõem o conjunto de obras para a instalação do VLT, modal de transporte que deveria ter ficado pronto no início de março deste ano, conforme contrato firmado com o consórcio de empresas responsável pela execução do projeto. Contudo, houve atrasos e o VLT só deve ser entregue em 2015. **Com a extinção da Secopa, em dezembro deste ano, o acompanhamento do projeto deve ficar por conta de outra secretaria, segundo o secretário.**”*

(grifo nosso)

A extinção da SECOPA está prevista no artigo 15 da Lei Complementar 434/2011. Entretanto, está vinculada à plena liquidação da totalidade de suas obrigações. Vide transcrição do dispositivo legal:

*“**Art. 15** A criação da SECOPA tem caráter excepcional em função de seus objetivos e **ficará extinta até 31 de dezembro de 2014**, sendo, entretanto, a **sua extinção vinculada necessária e obrigatoriamente à plena liquidação de todas as suas obrigações.**”*

(grifo nosso)

Desse modo, diante da certeza da não conclusão das obras relativas ao contrato do VLT até o final de 2014, há impedimento legal para a extinção da SECOPA, nos termos do artigo 15 da referida Lei Complementar.

Deve-se ressaltar a importância dessa exigência legal. Caso a SECOPA seja extinta poderá haver o risco de as obras do VLT sofrerem solução de continuidade, devido ao “vácuo técnico”, ou seja, a equipe técnica envolvida na gestão da obra poderá não ser totalmente realocada na eventual sucessora da SECOPA, com a consequente possibilidade de transtornos na sequência de execução das obras.

² <http://www.mobilize.org.br/noticias/6359/mt-governo-diz-que-vlt-e-mais-3-obras-nao-ficaro-prontas-ate-a-copa.html>



9. A OPERACIONALIZAÇÃO DO VLT e os contratos nº 35 e 45 de 2013

Este item, no entender desta Comissão, é considerado de suma importância: como será a operacionalização do VLT ?


Provavelmente, a operacionalização do VLT ocorrerá apenas após a definição do modelo a ser adotado: se será operado pelo próprio Estado, por intermédio de uma empresa estatal, ou por terceiros, por meio de concessão.

Mas será que a definição desse modelo se dará ainda em 2014 ? Quais os estudos que estão sendo feitos nesse sentido ? Essa é uma questão que preocupa. A população Cuiabana questiona “quando o VLT ficará pronto”. Mas essa não deve ser a ÚNICA preocupação. **Devemos questionar se o modelo a ser adotado é economicamente viável e SE OS ESTUDOS REALIZADOS TERÃO UM GRAU DE PROFUNDIDADE COMPATÍVEL COM O ALTO CUSTO DESTE MODAL.**

A SECOPA contratou, ainda em 2013, duas empresas para elaboração de estudos técnicos, acerca do modelo de operacionalização do VLT, como segue:

- **Contrato 35/2013:** celebrado em 05 de agosto de 2013, entre a SECOPA e a Oficina - Engenheiros Consultores Associados Ltda, sediada em São Paulo, SP, **NO VALOR DE R\$ 143.200,96** e prazo de execução de 90 dias, para “*Estudo de **planejamento da rede de transporte coletivo, modelo de integração, modelo operacional e custos** para a operação do sistema VLT Cuiabá – Várzea Grande*”. Consultando o GeoObras em 24 de junho de 2014, constatou-se a existência de um termo aditivo, prorrogando o prazo por 30 dias, porém inexistente qualquer medição no sistema, conforme se observa na Figura 12.

Figura 12



Código	Contrato N°/Ano-	Objeto	Valor Inicial Projeto	Prazo Exec. Inic	Inclusão
351	35/2013-1	Contratação de empresa de Engenharia especializada em Transporte Público para estudo de pl...	143.200,96	60	29/08/2013

Valor Total: R\$ 143.200,96

- **Contrato 45/2013:** celebrado em 13 de setembro de 2013, entre a SECOPA e a empresa Biazzo Simon Advogados - EPP, sediada em São Paulo, SP, **NO VALOR DE R\$ 75.125,00** e prazo de execução de 60 dias, para “*Estudo de modelo institucional e de negócios relacionado ao modelo de operação do serviço de transporte coletivo do sistema VLT de Cuiabá – Várzea Grande/MT*”. Consultando o GeoObras em 24 de junho de 2014, não se observou a inserção desse contrato no sistema.

Como visto, os valores contidos nos contratos de nº 45/2013 (serviços comuns) e 35/2013 (serviços de engenharia) são de R\$ 75.125,00 e R\$ 143.200,96, respectivamente. Ambos foram firmados utilizando-se da modalidade CONVITE. Deve-se frisar que o limite para a utilização da modalidade CONVITE, nos termos do artigo 23 de lei nº 8.666/1993, é de R\$ 80.000,00, para serviços comuns, e R\$ 150.000,00, para serviços de engenharia.

Ou seja, os valores dos referidos contratos “quase” alcançaram os limites acima referidos.

Diante do exposto, há alguns questionamentos a serem feitos: será que os **produtos desses contratos** (com valor de R\$ 75.125,00 e R\$ 143.200,96, respectivamente) **SÃO ADEQUADOS PARA DEFINIR O MODELO DE**



OPERACIONALIZAÇÃO DE UM MODAL QUE CUSTARÁ QUASE 1,5 BILHÕES DE REAIS ? Esses produtos têm GRAU DE PROFUNDIDADE COMPATÍVEL COM O ALTO CUSTO DO VLT ?

Este Tribunal de Contas solicitou à SECOPA o produto de tais contratos e está procedendo à análise dos mesmos.

É importante frisar que sistema de transporte público da grande Cuiabá necessita, com urgência, da definição sobre como será a operacionalização do VLT e como será definido o modelo de integração do modal com as demais linhas de transporte coletivo de Cuiabá e Várzea Grande.

Inclusive, o site FOLHAMAX³, publicou, em 12 de junho corrente, a matéria abaixo (reproduzida parcialmente):

“A demora em estabelecer como será o modelo de integração entre o VLT e as linhas do transporte público em Cuiabá e Várzea Grande pode causar adiamento no edital de licitação do transporte coletivo na Capital. As atuais concessões do município com as empresas vencem neste mês.

Para fazer um novo edital o município precisa ter em mãos quando o VLT passa a funcionar, quantas linhas serão acrescentadas ou extintas.

Secretário municipal de Trânsito e Transportes Urbanos (SMTU), Antenor Figueiredo disse apenas que a SMTU precisa se adequar ao modelo do VLT, mas não poderia dar entrevistas.”

O Estado de Mato Grosso obteve vultosos empréstimos para custear o VLT, os quais terão que ser quitados com recursos obtidos dos impostos pagos pela população de Mato Grosso. Assim, é absolutamente necessário que esse processo seja conduzido com a máxima reponsabilidade e transparência.

10. CONCLUSÃO

Ante o exposto, esta Comissão entende que falta à SECOPA controle efetivo sobre a execução do contrato nº 37/2012, o que poderá comprometer não apenas a

³ <http://folhamax.com.br/politica/modelo-de-gestao-do-vlt-e-arena-serao-definidos-so-apos-a-copa/12204>



Comissão de acompanhamento das obras da Copa

entrega do modal no prazo, mas também a qualidade das obras. A Comissão chegou as seguintes conclusões/indagações:

- As Etapas indicadas nas planilhas de medição não guardam correspondência com as etapas constantes no procedimento licitatório e com as da proposta vencedora;
- Em pesquisa realizada no Diário Oficial do Estado, constatou-se que o termo aditivo de prazo não foi publicado, além de não constar no sistema GeoObras. O prazo de execução expirou em 13 de março de 2014 e o de vigência, em 11 de junho de 2014. Assim, o contrato encontra-se sem suporte jurídico;
- A data de conclusão do contrato do VLT (dezembro de 2014), informada pela SECOPA, é impossível de se concretizar e tecnicamente inexecutável. É fruto de um desejo e não de técnicas adequadas de engenharia e gerência de projeto;
- Caso a SECOPA seja extinta poderá haver o risco de as obras do VLT sofrerem solução de continuidade, devido ao “vácuo técnico”, ou seja, a equipe técnica envolvida na gestão da obra poderá não ser totalmente realocada na eventual sucessora da SECOPA, com a consequente possibilidade de transtornos na sequência de execução das obras;
- O fornecimento antecipado das composições, cujo preço foi majorado em 21,3% em relação ao valor estimado pela SECOPA, pode caracterizar **Jogo de Cronograma**. A aquisição precoce desses equipamentos, de elevadíssimo custo (aproximadamente **498 MILHÕES**), retirou do Estado a possibilidade de adquiri-los com tecnologia mais avançada. Dos 40 comboios contratados, 36 estão estacionados no Centro de Operação e Manutenção e não serão utilizados até a operacionalização do modal. Diante destas constatações, resta uma dúvida - por que as composições foram adquiridas (e pagas) precocemente ? ;



Comissão de acompanhamento das obras da Copa

- Os trilhos montados sobre os viadutos do Aeroporto e da UFMT não possuem as juntas de dilatação. No entanto, a estrutura de concreto possui tais juntas, fato que certamente causará patologia em ambos os elementos, com potencial risco à segurança do modal e, conseqüentemente, dos usuários;
- A SECOPA não enviou ao TCE o cronograma físico-financeiro atualizado (e respectivo termo aditivo) e a 22ª medição, prevista para 31 de maio de 2014, o que denota falta de planejamento daquela Secretaria. Tais documentos já deveriam estar inseridos no sistema GeoObras;
- Os poderes Executivo e Legislativo devem observar o disposto no artigo 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal, ao elaborar e aprovar, respectivamente, a Lei Orçamentária de 2015. Tal dispositivo tem o condão de assegurar a continuidade das obras do VLT, impedindo a inclusão de novos projetos sem antes atender adequadamente os já em andamento. O parágrafo único desse mesmo artigo ainda impõe ao Executivo o encaminhamento ao Legislativo, por ocasião do envio do projeto da LDO, de relatório com informações necessárias ao cumprimento do disposto no *caput* do art. 45;
- A quantidade de imóveis a desapropriar, nos dois (2) trechos do VLT, também deve merecer atenção redobrada por parte do Governo Estadual. Algumas das outras obras de mobilidade urbana sofreram atrasos decorrentes de problemas ocorridos com desapropriações, a exemplo da Duplicação da Estrada da Guarita. Assim, é absolutamente necessário que o Governo do Estado assegure os meios e recursos necessários para a liberação das áreas a serem desapropriadas, de modo a evitar mais atrasos na implantação do modal;
- O Estado de Mato Grosso obteve vultosos financiamentos (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e Caixa Econômica Federal - CEF) para custear o VLT, os quais terão que ser quitados com recursos obtidos dos impostos pagos pela população de



Comissão de acompanhamento das obras da Copa

Mato Grosso. Assim, é absolutamente necessário que o processo de operacionalização do modal seja conduzido com a máxima responsabilidade e transparência;

- Será que os produtos dos contratos nº 35/2013 e 45/2013 (com valor de R\$ 75.125,00 e R\$ 143.200,96, respectivamente) são adequados para definir o modelo de operacionalização de um modal que custará quase 1,5 bilhões de Reais ? Esses produtos têm grau de profundidade compatível com o alto custo do VLT ?
- A finalização das obras do VLT, bem como sua operacionalização, exigirá atenção especial não apenas dos poderes Executivo e Legislativo, mas também dos órgãos de controle, especialmente deste Tribunal de Contas e dos Ministérios Públicos de Contas e Estadual;

11. ENCAMINHAMENTO DO RELATÓRIO

Ao critério do Excelentíssimo Presidente do TCE-MT, cópia deste relatório poderá ser encaminhada ao o Governador do Estado, Presidente da Assembléia Legislativa, Presidente do Tribunal de Justiça, Procurador-geral de Justiça, Secretário da Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo - FIFA 2014, Prefeito de Cuiabá, Prefeito de Várzea Grande e Presidente do CREA-MT.

É o relatório.

Cuiabá, 01 de julho de 2014.

Cons. José Carlos Novelli
Supervisor

Cons. Subst. João Batista de Camargo Jr
Relator da Secopa

Willian De Almeida Brito Jr
Procurador-geral de Contas

André Luiz Souza Ramos
Secretário de obras do TCE-MT

Benedito Carlos Teixeira Seror
Auditor Público Externo