Tribunal de Contas do Distrito Federal
Secretaria Geral de Controle Externo
Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública
Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

Relatório do Auditor Independente
Tribunal de Contas do Distrito Federal

- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DE 2013 -

Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR
Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Financiado pelo
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

Tribunal de Contas do Distrito Federal

Plenário – Conselheiros:

Inácio Magalhães Filho – Presidente

Anilcéia Luzia Machado - Vice-Presidente

Manoel Paulo de Andrade Neto

Antônio Renato Alves Rainha

Paulo Tadeu

José Roberto de Paiva Martins

Procuradores do Ministério Público Junto ao Tribunal

Demóstenes Tres Albuquerque - Procurador-Geral

Márcia Ferreira Cunha Farias

Cláudia Fernanda de Oliveira Pereira

Marcos Felipe Pinheiro Lima

MISSÃO

" GERAR BENEFÍCIOS PARA A SOCIEDADE POR MEIO DO APERFEIÇOAMENTO E CONTROLE DA GESTÃO DOS RECURSOS PÚBLICOS DO DF."

Relatório do Auditor Independente sobre as Demonstrações Contábeis do Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR – Exercício 2013

EQUIPE DE AUDITORIA

Auditoria Financeira e Controle Interno

MARCELO MAGALHÃES SILVA DE SOUSA
Auditor de Controle Externo

JOSÉ HIGINO DE SOUZA
Auditor de Controle Externo

JOANA D'ARC LÁZARO
Auditor de Controle Externo

HENIRDES BATISTA BORGES
Diretor da Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

Auditorias das obras e serviços de engenharia

JOAQUIM RORIZ DA SILVA
Auditor de Controle Externo

ADRIANA CUOCO PORTUGAL
Diretora do Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

LUIZ GENÉDIO MENDES JORGE
Secretário de Macroavaliação da Gestão Pública

JOSÉ BARBOSA DOS REIS
Secretário Geral de Controle Externo

FOTOS DA CAPA
Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

DADOS PARA CONTATO
Tribunal de Contas do Distrito Federal
Secretaria Geral de Controle Externo
Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública
Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos
Praça do Buriti – Ed. Palácio Costa e Silva (Anexo)
Brasília – DF – CEP: 70.075-901
Fone: (61) 3314-2512

RESUMO

O Tribunal de Contas do DF foi eleito pelo BID como Auditor Independente dos contratos de empréstimo do Banco que tenham o Distrito Federal como mutuário, assinados a partir de 2009. O presente Relatório apresenta o resultado da quinta auditoria realizada no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o Distrito Federal, para implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU-DF. Apresenta-se o Relatório do Auditor Independente sobre as Demonstrações Financeiras do exercício de 2013, sobre o registro, controle e destinação de Bens adquiridos com recursos do Programa, sobre o cumprimento das cláusulas contratuais, sobre o cumprimento das normas de aquisições e de desembolso, sobre a fiscalização de obras e serviços de engenharia, sobre o atingimento de metas do Programa e sobre o sistema de controle interno.

ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID
CBR	Abreviatura para “Country Brazil” –expressão utilizada para identificar os documentos com os quais o Banco se comunica oficialmente com seus mutuários no Brasil.
DER	Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (coexecutor)
DFTrans	Transporte Urbano do Distrito Federal
EPTG	Estrada Parque Taguatinga Guará
GOF	Gerência de Orçamento e Finanças
INTOSAI	Organização Internacional de Instituições Fiscalizadoras Superiores
LMS	Sigla utilizada para designar o sistema do BID utilizado no gerenciamento de empréstimos (Loan Management System)
NE	Nota de Empenho (documento utilizado no Siggo para registrar uma obrigação assumida)
NL	Nota de Liquidação (documento utilizado no Siggo para apropriar despesas)
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (coexecutor)
OB	Ordem Bancária (documento utilizado no Siggo para pagar fornecedores)
PGDF	Procuradoria-Geral do Distrito Federal
PTU	Programa de Transporte Urbano
SIGGO	Sistema Integrado de Gestão Governamental do Distrito Federal
SEF	Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal
SO	Secretaria de Estado de Obras do Distrito Federal (coexecutor)
ST	Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
TCDF	Tribunal de Contas do Distrito Federal
UGL	Unidade de Gestão Local (são as unidades coexecutoras do Programa)
UAG	Unidade de Administração Geral
UEGP	Unidade Especial de Gerenciamento do Programa (unidade responsável pela gestão e gerenciamento da aplicação dos recursos do Contrato de Empréstimo, bem como pela comprovação da aplicação dos recursos ao BID)

SUMÁRIO

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

INTRODUÇÃO 7

Opinião sobre as Demonstrações Financeiras Básicas 20

Opinião sobre o cumprimento das cláusulas contratuais de caráter contábil e financeiro e do regulamento operacional do Programa 25

Análise do Auditor Independente sobre Cumprimento das Cláusulas Contratuais de Caráter Contábil e Financeiro e do Regulamento Operacional do Programa 27

Opinião sobre o exame integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso 33

Relatório de Auditoria e do Sistema de Controle Interno 34

I - Sistema de controle interno 37

II - Cumprimento de Normas Contábeis e Financeiras 49

III - Cumprimento das normas contratuais e dos procedimentos de aquisições pelo mutuário e coexecutores nas despesas financiadas com recursos do empréstimo e/ou da contrapartida local. 52

Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia 68

IV - Análise do Saneamento de Pendências em Relação aos Exercícios Anteriores, até as Demonstrações de 2012 71

V - Registro, Controle e Destinação de Bens Adquiridos com Recursos do Programa 81

VI - Atingimento das metas e dos objetivos do Programa de Transporte Urbano 82

CONCLUSÃO 88

ANEXO A – Demonstrações Financeiras do Exercício de 2013
ANEXO B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia
ANEXO C – Relatório Fotográfico de Inspeção aos Terminais de Passageiros do Distrito Federal
ANEXO D – Justificativas e Providências do Mutuário

INTRODUÇÃO

Apresentação

Este Relatório refere-se à auditoria de recursos externos prevista na Cláusula 5.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, relativa às demonstrações financeiras de 2013. O planejamento desta auditoria seguiu as mesmas orientações gerais aplicadas nas auditorias dos exercícios anteriores no referido contrato.

2. Os procedimentos estão em consonância com o Manual de Auditoria – Parte Geral – TCDF, que possui normas e diretrizes equivalentes à estratégia global e ao plano de auditoria previstos nas normas internacionais, conforme tradução do Conselho Federal de Contabilidade, por intermédio das NBC TA 210, 220, 240, 300, 315, 330, 450 e 580.

Elegibilidade do TCDF como Auditor Independente do BID

3. Esta auditoria foi motivada pelo Documento de Elegibilidade nº CBR-3530/2009[1], no qual o BID autoriza o TCDF a atuar como auditor independente nos contratos de recursos externos daquele Banco celebrados com o Distrito Federal, incluindo o Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. Em 2011, por intermédio da CBR-772/2012, de 13/03/2012, o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID ratificou plenamente os termos do acordo de elegibilidade do TCDF, como Auditor Independente.

Requisitos de independência

4. Nos termos da NBC PA 290, aprovada pela Resolução CFC nº 1.311/10, e NBC PA 291, aprovada pela Resolução CFC nº 1.312/10, todos os auditores envolvidos neste trabalho devem assinar a Declaração de Independência prevista naquelas normas internacionais de auditoria, documento equivalente ao Termo de Não-Impedimento exigido nas normas internas deste Tribunal, conforme preconizado no item 3, título I do Manual de Auditoria – Parte Geral (fls. 3,4,5 e 13 deste Processo). Os textos dos dois documentos foram consolidados e adaptados à realidade deste auditor independente, estando devidamente assinados pelos auditores e anexados aos autos do Processo TCDF nº 36111/2013.

Requisitos de capacitação da Equipe de Auditoria

[1] O citado Termo de Elegilidade assinado pelo TCDF e o BID está anexado ao sistema processual do TCDF, nos papéis de trabalho dos autos do primeiro processo de auditoria do contrato de empréstimo (Processo Administrativo nº 37553/2009).

5. As normas de auditoria bem como o termo de elegibilidade assinado pelo BID e o TCDF preveem a necessidade de treinamento e capacitação periódica dos Auditores de Controle Externo - ACEs responsáveis pela auditoria do contrato de empréstimo, como condição à manutenção da elegibilidade do auditor independente. Assim, em cumprimento ao acordo firmado, houve a realização de vários cursos e palestras no exercício de 2012 e, em 2013, houve a realização de acompanhamento e treinamento por consultor contratado pelo BID, durante a realização da auditoria do exercício anterior.

Requisitos de estruturas aceitáveis de relatórios financeiros

6. De acordo com a NBC TA 210, aprovada pela Resolução CFC Nº. 1.204/09, elaborada de acordo com a sua equivalente internacional ISA 210, exige-se como condições prévia para realização da auditoria de demonstrações financeiras que o auditor independente deve:

> *"Item 6*
> *(a) determinar se a estrutura de relatório financeiro a ser aplicada na elaboração das demonstrações contábeis é aceitável (ver itens A2 a A10)".*

7. Quanto à citada exigência, foram considerados como base para a auditoria os relatórios financeiros intermediários (mensais e semestrais), no formato acordado entre o Mutuário e o Banco, principalmente o de encerramento do exercício, relativo ao mês de dezembro/2013. Como Demonstrativos Financeiros oficiais do Programa foram considerados aqueles apresentados em atendimento à Nota de Auditoria nº 03/2013 – Proc. Nº 36111/03, que integram este relatório, conforme normas e diretrizes do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

Carta Compromisso do Auditor Independente e da Administração do Programa concordando com os termos de referência da auditoria

8. De acordo com a retrocitada NBC TA 210, para determinar se existem condições prévias para realização da auditoria, o auditor independente deve ainda:

> *"Item 6*
> *(b) obter a concordância da administração de que ela reconhece e entende sua responsabilidade (ver itens A11 a A14 e A20):*
> *(i) pela elaboração das demonstrações contábeis de acordo com a estrutura de relatório financeiro aplicável, incluindo, quando relevante, sua adequada apresentação (ver item A15);*
> *(ii) pelo controle interno que a administração determinou como necessário para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorções relevantes, independentemente se causadas por fraude ou erro (ver itens A16 a A19); e*
> *(iii) fornecer ao auditor:*
> *a. acesso a todas as informações relevantes de que a administração tem conhecimento para a elaboração das demonstrações contábeis, como registros, documentação e outros assuntos;*

> *b. informações adicionais que o auditor pode solicitar da administração para fins da auditoria; e*
> *c. acesso irrestrito a pessoas da entidade que o auditor determina ser necessário para obter evidência de auditoria."*

9. Essa concordância e reconhecimento da administração, quanto à sua responsabilidade no processo de auditoria, foi solicitada por meio da Nota de Auditoria nº 01 – Proc. nº 36111/2013, por intermédio de apresentação de carta ao auditor por parte do Coordenador Executivo da UEGP/PTU/DF.

10. De acordo com a norma NBC TA 210, cabe ao Auditor encaminhar a Carta Compromisso para a Administração do ente auditado, conforme modelo sugerido no Anexo 9 daquela norma, onde constam suas responsabilidades como auditor e também da administração.

11. Nesse documento, os auditores devem concordar e apresentar os termos do trabalho de Auditoria, em cumprimento ao disposto nos itens 9 a 13 (ver itens A5 a A7) da NBC TA 210.

12. Desta forma, em cumprimento à referida exigência, foi elaborada a Carta Compromisso do Auditor Independente e da Administração do Programa, a qual foi devidamente assinada pelo Coordenador-Executivo da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa, representante do mutuário perante o Banco, e também pelos responsáveis pela realização desta auditoria (Anexo A).

Controle de Qualidade da Auditoria de Demonstrações Contábeis

13. A NBC TA 210 e a NBC TA 220, aprovadas pela Resolução CFC Nº. 1.205/09, elaborada de acordo com a sua equivalente internacional ISA 220, e demais normas do Banco, recomendam ao Auditor Independente realizar os procedimentos exigidos para controle de qualidade da auditoria de demonstrações contábeis, que sejam aplicáveis à auditoria de projetos.

14. Para cumprimento dessa norma é necessária, dentre outras exigências, a definição de responsabilidades pela execução, revisão e supervisão do processo de auditoria. Neste trabalho, ficou definido que em cada tarefa e atividade, um dos auditores executa, os outros auditores revisam e o chefe da divisão e o Secretário fazem a supervisão.

15. Além do cumprimento dessas exigências, foram elaborados *checklist*s de procedimentos de auditoria de recursos externos, com vistas a adequar as práticas deste Tribunal às normas internacionais de auditoria e aos normativas do BID, bem como permitir a revisão dos procedimentos aplicados.

Termo de referência da auditoria

16. Quando o contrato de empréstimo e o termo de elegibilidade do TCDF foram assinados, não foi definido e aprovado termo de referência específico para a auditoria deste contrato de empréstimo.

17. Por isso, desde a primeira auditoria das demonstrações financeiras, relativa ao exercício de 2009, as principais áreas e pontos potencialmente significantes foram definidos de acordo com as normas expedidas pelo BID, em especial aquelas previstas no normativo identificado por AF-100, que tratava da Política do Banco sobre a Auditoria de Projetos e Entidades, no AF-300, que tratava de "Guias para a elaboração de Demonstrações Financeiras e Requisitos de Auditoria Independente", no AF-400, que tratava dos termos de referência para a auditoria externa de projetos financiados pelo BID; no AF-500 e AF-600, que tratavam dos termos de referência para a revisão ex-post dos processos de aquisições; da documentação comprobatória das solicitações de desembolsos, bem como nas cláusulas do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano.

18. Esse foi o escopo dos trabalhos de auditoria desenvolvidos nos exercícios de 2009 a 2012 e que se repete nos demonstrativos encerrados em 31.12.2013, ora auditados.

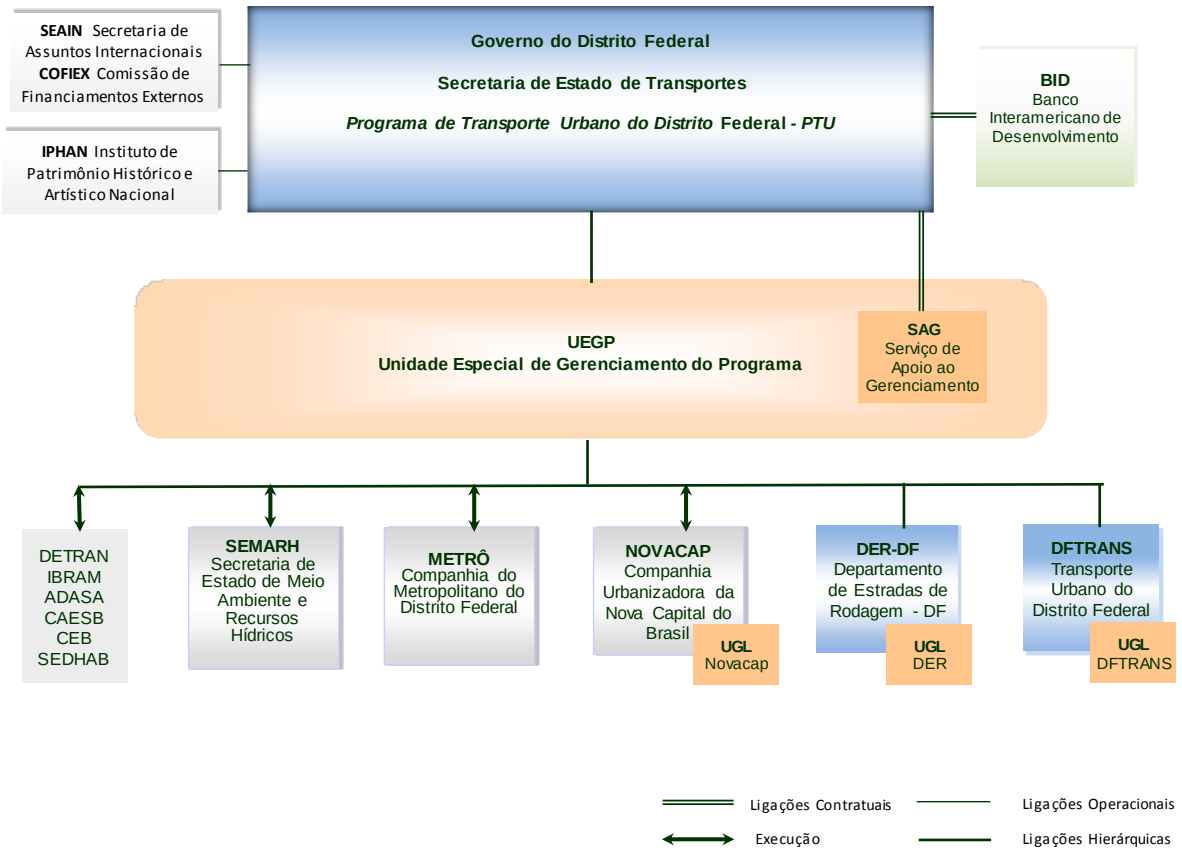
Organização administrativa - Executores e coexecutores do Programa

19. O Mutuário responsável pela aplicação dos recursos do Contrato de Empréstimo perante o BID é o Distrito Federal, representado pela Secretaria de Estado de Transporte, que conta com a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP/PTU/DF responsável pela gestão orçamentária, financeira, gerencial e operacional do Contrato. O Contrato também prevê mais três unidades coexecutoras do Programa: DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal, Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF e Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP.

20. A estrutura de gestão e execução do programa é prevista na Cláusula 3.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, conforme transcrição a seguir:

> *"CLÁUSULA 3.02. Condições especiais prévias ao primeiro desembolso. O primeiro desembolso do Financiamento está condicionado a que se cumpram, de forma que o Banco considere satisfatório, além das condições prévias estipuladas no Artigo 4.01 das Normas Gerais, os seguintes requisitos:*
> *(a) A celebração e a entrada em vigência de convênios de co-execução nos termos previamente acordados com o Banco, entre o Órgão Executor e cada uma das entidades co-executoras do Programa, quais sejam:*
> *(i) DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal;*
> *(ii) Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF; e*
> *(iii) Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP.*
> *(b) A apresentação dos termos de referência para contratação de serviço de apoio ao gerenciamento do Programa previamente acordados com o Banco.*
> *(c) A constituição da Unidade de Gerenciamento do Programa (UEGP) e a nomeação de pessoal técnico chave (Coordenador-Executivo e Assessor).*

Diagrama Funcional do Programa



Fonte: Relatório Semestral do Programa elaborado pela UEGP/PTU**.**

Unidade de gerenciamento do Programa

21. A missão institucional da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP/PTU/DF é manter um sistema de gestão e monitoramento, contando com sistema computadorizado de gestão de projetos, em conformidade com os termos de referência previamente acordados com o banco.

22. A UEGP/PTU/DF tem ainda como missão gerenciar o programa com base em indicadores relacionados à programação de atividades específicas; ao acompanhamento do avanço físico e financeiro dos componentes e o monitoramento e controle periódico dos resultados intermediários da operação. Também tem a incumbência de compilar, arquivar e manter atualizadas a documentação e as informações de suporte ao Programa.

23. O custo da empresa que presta o serviço de apoio técnico e administrativo ao gerenciamento do programa é aceito como despesa para financiamento do BID.

Instrumentos de gestão administrativos, orçamentários, contábeis e financeiros

24. O principal sistema adotado é o Siggo, onde as operações são processadas, e posteriormente extraídas para tratamento em planilhas eletrônicas. Para os desembolsos, a UGP solicita o desembolso ao Banco via e-mail e este informa a transferência dos recursos. A UGP recebe o comunicado e informa à Secretaria de Fazenda do DF, que providencia a internalização dos recursos.

25. Estes recursos ingressam em conta específica cuja movimentação é controlada pelo Siggo. Há controles contábeis e financeiros no Sig e no Siggo, o primeiro para elaboração de demonstrações financeiras ao BID e o outro para prestação de contas ao TCDF.

26. O Mutuário responsável pela aplicação dos recursos do Contrato de Empréstimo perante o BID é o Distrito Federal, representado pela Secretaria de Estado de Transporte, que conta com a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP/PTU/DF, responsável pela gestão orçamentária, financeira, gerencial e operacional do Contrato.

Objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

27. O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da população, principalmente aquelas com menores recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos.

28. O Programa propõe-se a financiar um sistema moderno de transporte público coletivo por ônibus, contribuindo para a melhoria da circulação e da segurança do transporte motorizado e para o fortalecimento das iniciativas e capacidades de gestão do Distrito Federal. Uma síntese das categorias de investimento, após a revisão do Programa, está registrada na página seguinte:

QUADRO 1 – Investimentos do Programa

Valores em US$ (x1.000)

Categoria de Investimento		INVESTIMENTOS VIGENTES Contrato assinado em 30/01/08			INVESTIMENTOS ACUMULADOS até 30/06/2013			REALIZADO NO 2º Semestre			INVESTIMENTOS ACUMULADOS até 31/12/2013			INVESTIMENTOS A REALIZAR até o Final do Programa		
		Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local
1	**Engenharia e Administração**	**24.000**	**15.200**	**8.800**	**16.464**	**8.903**	**7.561**	**1.790**	**1.728**	**62**	**18.254**	**10.631**	**7.623**	**5.746**	**4.569**	**1.177**
1.1	Estudos e Projetos	9.200	1.880	7.320	6.631	480	6.151	81	74	7	6.712	554	6.158	2.488	1.326	1.162
1.2	Administração do Programa	14.800	13.320	1.480	9.833	8.423	1.410	1.709	1.654	55	11.542	10.077	1.465	3.258	3.243	15
2	**Custos Diretos**	**237.185**	**154.375**	**82.810**	**220.293**	**125.321**	**94.972**	**1.533**		**1.533**	**221.826**	**125.321**	**96.505**	**15.359**	**29.054**	**-13.695**
2.1	Melhoria e Integração do Transporte Público Coletivo	215.185	139.435	75.750	198.861	121.399	77.462	102		102	198.963	121.399	77.564	16.222	18.036	-1.814
2.2	Melhoria da Segurança Viária para o Transp Motoriz.e Não Motoriz.	11.400	7.300	4.100	17.073		17.073	1.431		1.431	18.504		18.504	-7.104	7.300	-14.404
2.3	Centro de Controle e Sistema de Semáforos	2.000	1.000	1.000										2.000	1.000	1.000
2.4	Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público Coletivo	3.000	1.600	1.400										3.000	1.600	1.400
2.5	Supervisão de Obras	5.600	5.040	560	4.359	3.922	437				4.359	3.922	437	1.241	1.118	123
3	**Fortalecimento Institucional**	**8.000**	**7.200**	**800**	**117**	**35**	**82**	**210**	**210**		**327**	**245**	**82**	**7.673**	**6.955**	**718**
3.1	Secretaria de Transportes	3.200	2.880	320										3.200	2.880	320
3.2	DFTrans	3.200	2.880	320										3.200	2.880	320
3.3	Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos	1.600	1.440	160	117	35	82	210	210		327	245	82	1.273	1.195	78
4	**Custos Concorrentes**	**700**		**700**										**700**		**700**
4.1	Desapropriações															
4.2	Reassentamentos															
4.3	Compensação Sócio-Ambiental (Execução do Programa)	700		700										700		700
5	**Custos Financeiros**															
5.1	Inspeção e supervisão															
	Total por Fonte em US$ (x1.000)	**269.885**	**176.775**	**93.110**	**236.874**	**134.259**	**102.615**	**3.533**	**1.938**	**1.595**	**240.407**	**136.197**	**104.210**	**29.478**	**40.578**	**-11.100**
	Percentual por Fonte (%)	100.0	65,5	34,5	100,0	56,7	43,3	100,0	54,9	45,1	100,0	56,7	43,3	100,0	137,7	-37,7
	Percentual sobre Investimento Vigente (%)				87,8	75,9	110,2	1,3	1,1	1,7	89,1	77,0	111,9	10,9	23,0	-11,9

Fonte: Ofício nº 015/2014-UEGP/ST

Recursos envolvidos no Programa

29. O custo total do Programa foi fixado em U$ 269.885.000,00 (duzentos e sessenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil dólares dos Estados Unidos da América). O BID financiará U$ 176.775.000,00 (cento e setenta e seis milhões, setecentos e setenta e cinco mil dólares).

30. A contrapartida do Mutuário, Distrito Federal, foi fixada em valores equivalentes a U$ 93.110.000,00 (noventa e três milhões, cento e dez mil dólares).

31. Os recursos do Programa devem ser registrados no Siggo, tanto em relação ao orçamento quanto à execução financeira.

32. Até o final do exercício de 2013, foram relatados investimentos de U$ 240 milhões de dólares, sendo U$ 136 milhões do BID e U$ 104 milhões de dólares de contrapartida do Distrito Federal. Com o aumento de custos do programa decorrente de valorização cambial do real e erros de projetos de engenharia, os componentes a serem financiados foram alterados pela Missão Administrativa do BID, passando a ser chamado de PTU I.

33. Os investimentos do PTU I permaneceram em US$ 269 milhões de dólares, conforme previsto no contrato original, contudo, foram excluídas e/ou reduzidas algumas ações previstas para serem implementadas.

Metodologia da auditoria

34. Para a execução da auditoria, foram definidas as questões cujas respostas eram necessárias para a elaboração dos relatórios e pareceres exigidos pelo BID, a partir das quais foram construídos *checklists* para aplicação das técnicas e procedimentos definidos para cada situação. Esse planejamento culminou na elaboração do Relatório de Levantamento Preliminar/Plano de Auditoria.

35. Na execução da auditoria foram aplicados os testes previstos nesses retrocitados instrumentos de planejamento da auditoria, bem como aplicados os procedimentos previstos nos respectivos *checklists* e aplicados outros testes considerados necessários para complementar as verificações, tendo sido examinados processos de aquisições nos diversos coexecutores do Programa, analisados relatórios e informações produzidas pelo Programa, além de serem visitadas as obras financiadas pelo Programa. Também foram feitas atualizações da avaliação dos sistemas de controle interno.

36. Devido a baixa execução financeira no exercício examinado, a amostra de processos examinados pela auditoria atingiu praticamente 100% do total das solicitações de desembolsos ou justificativas de gastos de 2013, incluindo gastos de contrapartida.

37. No tocante exclusivamente à auditoria de demonstrações financeiras, o CFC emitiu, em 27 de novembro de 2009, novas normas de auditoria (NBC TAs), convergidas com as normas internacionais de auditoria (ISAs). Essas normas trouxeram uma série de alterações, destacando-se, entre elas, a nova forma e conteúdo do Relatório do Auditor Independente, anteriormente denominado Parecer e Relatório de Auditoria, que deve ser utilizado pelo Auditor independente

para as auditorias de demonstrações contábeis dos exercícios findos em, ou a partir de, 31 de dezembro de 2010. Essas normas também foram cumpridas nesta auditoria.

Objetivo Geral da Auditoria

38. O objetivo geral desta auditoria foi emitir Relatório do Auditor Independente sobre: as informações financeiras e operacionais exigidas pelo BID, os registros contábeis, a documentação de apoio relacionada a gastos, o exame dos processos de aquisições de bens, obras e serviços, a avaliação do sistema de controle interno e a utilização dos recursos do projeto, em conformidade com os termos e condições do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR.

Objetivos Específicos da Auditoria (Questões de Auditoria)

39. Em síntese, os exames e testes aplicados pela auditoria apresentaram os seguintes resultados de acordo com cada questão de auditoria:

40. **Primeira Questão: As demonstrações financeiras do Contrato nº 1957/OC-BR refletem, razoavelmente, a situação financeira do projeto e foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade emitidas pela Comissão de Normas Internacionais de Contabilidade, com os requisitos de auditoria externa do BID e com os respectivos termos de referência?**

41. O resultado da auditoria concluiu que as demonstrações financeiras refletem, razoavelmente, a situação financeira do projeto e foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Contabilidade emitidas pela Comissão de Normas Internacionais de Contabilidade, com os requisitos de auditoria externa do BID e com os respectivos termos de referência, exceto quanto à divergência nos valores de contrapartida do Demonstrativo de Investimentos Acumulados com a Demonstração de Fluxo de Caixa e Notas Explicativas, à não correção de ajustes contábeis pendentes de exercícios anteriores, relativos à variação cambial e correção de documentos de atesto de despesa. Destaca-se ainda a incerteza dos valores dos demonstrativos decorrentes de eventuais glosas e prejuízos que estão sendo apurados pelo TCDF e STC, no âmbito da Decisão TCDF nº 720/2013, relativas à execução das obras de adequação viária da EPTG relatada nos exercícios anteriores, bem como da incerteza decorrente de despesas de consultoria com a SAG, por subcontratação de serviços para apoio à licitação da renovação da frota de ônibus do transporte urbano que estão sendo questionadas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal e pelo Poder Judiciário em ação civil pública e em ação popular. Também destaca-se a incerteza dos valores dos demonstrativos relativos a execução de obras de ciclovias com indícios de superfaturamento e erros de medição que podem ter causado prejuízo ao Mutuário, objeto também de apuração do Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – NFO/TCDF. Também ocorreram no exercício despesas não contabilizadas oportunamente no exercício adequado.

42. **Segunda Questão: O executor/mutuário cumpriu as condições do contrato, as normas do BID, as cláusulas de caráter contábil-financeiro, e as leis e demais regulamentos aplicáveis ao Contrato nº 1957/OC-BR?**

43. A auditoria concluiu que o executor/mutuário cumpriu razoavelmente as condições do contrato, das normas do BID, das cláusulas de caráter contábil-financeiro, do regulamento operacional de crédito e/ou dos convênios interinstitucionais, quando aplicáveis, bem como das leis e demais regulamentos aplicáveis ao Contrato nº 1957/OC-BR, exceto quanto à Cláusula 1.04 das Disposições Especiais combinada com o Artigo 6.04 das Normas Gerais, por não aportar recursos de contrapartida ao Terminal Santa Maria 401; à Cláusula 3.05 das Disposições Especiais e Artigo 3.06(b) das Normas Gerais, em virtude da utilização de distintas taxas de câmbio no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo de 31.12.13 e nas Demonstrações Financeiras e pela diferença no valor de US$50.674,91 no Relatório Semestral do Fundo Rotativo; à Cláusula 4.01 das disposições especiais do Contrato de Empréstimo e Artigo 6.01 das Normas Gerais do Contrato, por não proceder à aquisição e principalmente o recebimento de obras de acordo com as especificações técnicas dos projetos básicos e executivos, especialmente das obras do terminal de passageiros Ceilândia, obras de pavimentação, adequação viária e instalação de passarela; à Cláusula 4.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo, por não conservar adequadamente as obras compreendidas no Programa, especialmente dos terminais de passageiros de Brazlândia, Riacho Fundo, São Sebastião, obras de pavimentação, de adequação viária e de obras complementares da EPTG; e à Cláusula 4.04 das Disposições Especiais, em razão da subcontratação de consultorias por intermédio da SAG (Arcadis-Logos) para dar apoio à licitação para renovação da frota de ônibus e em virtude da contratação de consultoria do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF para a qual não foi comprovado, nos respectivos autos, que os serviços tenham ocorrido a preços de mercado.

44. **Terceira Questão: O executor/mutuário dispõe de documentação comprobatória válida para as despesas apresentadas ao BID e cumpriu as normas e os procedimentos de aquisição e desembolsos relativos à seleção, à adjudicação, à contratação, aos recebimentos e pagamentos de bens, obras e serviços de consultoria, bem como observou a qualificação exigida no contrato de empréstimo para as despesas financiadas com recursos do BID e da contrapartida local?**

45. A auditoria concluiu que o executor/mutuário cumpriu as normas e procedimentos de aquisição e desembolso com recursos do empréstimo e da contrapartida local, bem como de validade da documentação comprobatória e da qualificação das despesas apresentadas nas solicitações de desembolso do Contrato nº 1957/OC-BR, exceto quanto: às falhas pendentes de exercícios anteriores relativas ao recebimento de obras e serviços de engenharia e de pagamento dessas despesas, especialmente dos terminais de passageiros de Brazlândia, Riacho Fundo, Ceilândia e São Sebastião, de obras de pavimentação e

adequação viária, de obras complementares da via EPTG e de ciclovias; falta de comprovação nos autos de que os serviços contratados de consultoria do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF tenham ocorrido a preços de mercado; despesas de consultoria com a SAG, por subcontratação de serviços para apoio à licitação da renovação da frota de ônibus do transporte urbano que não são elegíveis e que estão sendo questionadas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal e pelo Poder Judiciário em ação civil pública e em ação popular.

46. **Quarta Questão: As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos?**

47. A auditoria concluiu que parte das obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR foram executadas com indícios de superfaturamento, com preços acima do mercado, além de estarem com a qualidade comprometida, por estarem em desacordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos, bem como pelo fato de os projetos possuírem falhas na sua elaboração, conforme registros de fiscalização de obras e serviços de engenharia deste relatório, relativos às obras dos terminais de passageiros de Ceilândia, Brazlândia, Riacho Fundo, Ceilândia e São Sebastião, a obras de pavimentação e adequação viária, a obras complementares da via EPTG e a ciclovias, conforme Anexo B deste Relatório.

48. **Quinta Questão: O mutuário adotou providências para saneamento das falhas, irregularidades e/ou recomendações de exercícios anteriores da Auditoria, do Banco ou de outros órgãos?**

49. O mutuário não comprovou a adoção de providências para saneamento das falhas e recomendações de exercícios anteriores, exceto quanto a alguns itens do sistema de controle interno, permanecendo várias pendências com agravamento das irregularidades detectadas (correção de obras e serviços de engenharia relativos aos terminais de passageiros de Brazlândia, Riacho Fundo, Ceilândia e São Sebastião, obras de pavimentação, adequação viária e complementares da via EPTG e ciclovias), conforme relatado Anexo B, bem como pendências no cumprimento de normas contábeis e no cumprimento de cláusulas contratuais e de normas de aquisições.

50. **Sexta Questão: Qual o grau de aderência do sistema de controle interno do organismo do executor e/ou coexecutores do Contrato nº 1957/OC-BR a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations)?**

51. A auditoria concluiu que os sistemas de controle interno do executor e dos coexecutores do Contrato nº 1957/OC-BR estão aderentes a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations), apesar de continuar apresentando fragilidades reincidentes de exercícios anteriores que necessitam do devido tratamento, para mitigar ou reduzir os riscos existentes,

destacando-se as falhas relativas à elaboração de projetos e ao recebimento e atesto de obras e serviços de engenharia, bem como à manutenção das obras concluídas e à reincidência no descumprimento de normas contábeis, normas contratuais e normas de desembolso e de aquisição.

52. **Sétima Questão: Os procedimentos para registro, controle e manutenção dos bens adquiridos com recursos do Programa estão em consonância com as normas previstas no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR?**

53. Em 2013 houve a primeira aquisição de bens, dentro do Componente 3 – Fortalecimento Institucional, item 3.3 – apoio à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, relativos a equipamentos de monitoramento de poluição de ar e sonora, para fazer face ao Projeto de Monitoramento da Poluição do Ar e Sonora inserido no Programa de Monitoramento e Fiscalização Ambiental. O recebimento dos equipamentos foi atestado em novembro e dezembro de 2013, e a inspeção de instalação e verificação de funcionamento, em dezembro/2013, conforme consta do Processo nº 090.000.127/2011. Em 19.02.2014, a Subsecretaria de Administração Geral - SUAGP/ST informou que tais equipamentos encontravam-se no almoxarifado da Diretoria de Recursos Logísticos/SUAGP/ST e que aquela unidade aguardava liberação da Subsecretaria de Contabilidade/SEF/DF para proceder ao tombamento e incorporação dos equipamentos ao acervo patrimonial e que, somente após esses procedimentos, a movimentação dos equipamentos poderia ser realizada. Em face disso, somente na próxima auditoria financeira será verificado se os procedimentos para registro, controle e manutenção dos referidos bens guardam conformidade com as normas do Banco.

54. **Oitava Questão: Qual o grau de atingimento das metas e objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal?**

55. A auditoria concluiu que ainda não foram atingidas as metas e objetivos a que o Programa se propunha, continuando precária a situação do transporte público coletivo no DF, com incipientes integrações do sistema e implantação das faixas exclusiva de ônibus, tendo pouca mudança em relação ao exercício anterior, considerando-se como base o encerramento do exercício auditado. Da mesma forma, as ações implementadas ainda não ofereceram o benefício esperado aos passageiros, em parte decorrente da falta de conclusão de diversas obras civis essenciais ao pleno funcionamento do sistema, como é o caso dos terminais de passageiros, além da permanente situação de fragilidade institucional do órgão gestor e fiscalizador do sistema de transporte urbano do Distrito Federal, cujas ações para fortalecimento desses órgãos, apesar de previstas no Programa, ainda carecem de efetiva implementação. O maior avanço no atingimento dos objetivos do programa no exercício deu-se com a conclusão da licitação para renovação da frota, mas esta, também, enfrenta diversas denúncias de irregularidades e processos judiciais, tendo inclusive decisão judicial anulando a licitação em duas bacias.

Manifestação do Mutuário

56. Ao longo da auditoria foram realizadas reuniões com o Coordenador Executivo da UEGP/PTU e com especialistas do Serviço de Apoio ao Gerenciamento do Programa para esclarecimentos dos fatos identificados.

57. As falhas identificadas na execução de obras e serviços de engenharia foram submetidas à manifestação dos responsáveis por intermédio da Nota de Auditoria nº 15 – Proc. 36111/2013. Em resposta, a UEGP/ST informou, por intermédio do Ofício nº 08/2014-UEGP/ST, de 10.4.2014, que submeteu o assunto à manifestação das empresas contratadas e ao DER e NOVACAP.

58. Quanto ao saneamento das falhas apontadas nos exercícios anteriores, A UEGP/ST foi instada a se manifestar por intermédio da Nota de Auditoria nº 6, sendo reiterada por meio da Nota de Auditoria nº 15. Entretanto, a UEGP/ST não apresentou informações e/ou justificativas nem providências adotadas pelo Executor e Coexecutores do Programa, em relação às ressalvas e pendências do exercício anterior, exceto quanto a alguns itens do sistema de controle interno.

59. Quanto às demais conclusões apresentadas neste relatório relativas ao exercício sob exame, serão encaminhados, na mesma data de encerramento do deste Relatório, cópia integral deste relatório e anexos à UEGP/PTU para manifestação, por intermédio de Nota de Auditoria. Todavia, é necessário ressaltar que não há tempo hábil para se aguardar a manifestação da UEGP/PTU, devido ao prazo contratual assumido pelo Distrito Federal para envio das demonstrações auditadas.

60. Desta forma, concomitantemente à análise do Plenário deste Tribunal, poderá a UEGP/PTU elaborar suas justificativas e manifestações às conclusões e recomendações deste Relatório eventualmente não justificadas pelo Mutuário até o encerramento desta auditoria e encaminhá-las diretamente ao BID, juntamente com o Relatório do Auditor Independente aprovado pelo Plenário do TCDF.

Opinião sobre as Demonstrações Financeiras Básicas

Ao Coordenador Executivo da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – UEGP/PTU

Relatório sobre as Demonstrações Financeiras

61. Examinamos as Demonstrações dos Investimentos Acumulados e Demonstração de Fluxos de Caixa, referentes ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2013, assim como o resumo das principais políticas contábeis e demais notas explicativas, correspondentes ao Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, financiado com recursos do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com aportes do Governo do Distrito Federal. Este Programa é executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, sob a responsabilidade da Unidade Especial de Gerenciamento de Programa – UEGP/PTU, tendo como coexecutores o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.

Responsabilidade da Administração pelas Demonstrações Financeiras

62. A administração do programa é responsável pela elaboração e apresentação das demonstrações financeiras de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro e pelos controles internos necessários para que essas demonstrações estejam livres de distorção relevante, causada por fraude ou erro.

Responsabilidade do Auditor

63. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas Demonstrações Financeiras com base em nossa auditoria. Realizamos a auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o qual adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

64. Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as Demonstrações Financeiras estão livres de distorção relevante. Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidências a respeito dos valores e divulgações apresentadas nas Demonstrações Financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas Demonstrações Financeiras causada por fraude ou erro.

65. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes adotados pelo Programa para a elaboração e adequada apresentação das Demonstrações Financeiras para planejar procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não com o propósito de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da Entidade.

66. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das Demonstrações Financeiras tomadas em conjunto. Consideramos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião de auditoria.

67. As Demonstrações de Fluxos de Caixa e de Investimentos Acumulados foram elaboradas em conformidade com a Norma Internacional de relatório financeiro sobre a base contábil de fundos (caixa). A base contábil de fundos reconhece as transações e os fatos somente quando os recursos (incluindo o equivalente aos fundos) são recebidos ou pagos pela Entidade e não quando resultam, auferem ou se originam de direitos ou obrigações, ainda que não se tenha produzido uma movimentação de fundos (caixa).

Bases para opinião com ressalvas

68. Deixaram de ser devidamente contabilizadas nos demonstrativos e informadas nas Notas Explicativas as ressalvas registradas nos parágrafos 221 a 231 deste Relatório.

Opinião sobre os Demonstrativos Financeiros

69. Em nossa opinião, exceto pelos efeitos dos assuntos descritos no parágrafo 221, as Demonstrações Financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2013 representam, razoavelmente, em todos os aspectos relevantes, os Fluxos de Caixa e os Investimentos Acumulados do Programa para o período, de acordo com o regime contábil e as políticas contábeis descritas nas Notas Explicativas das Demonstrações Financeiras.

Ênfase

70. Chamamos a atenção para o fato de a fiscalização das obras e serviços de engenharia realizada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal ter constatado irregularidades na contratação, execução e pagamento de obras e serviços da Linha Verde – Adequação Viária da EPTG (lotes 1 e 2) executados e pagos nos exercícios financeiros de 2009 e 2010, conforme decisão TCDF nº 720/2013, transcrita a seguir:

> "*O Tribunal, pelo voto de desempate do Senhor Presidente, Conselheiro INÁCIO MAGALHÃES FILHO, proferido com base nos arts. 73 e 84, VI, do RI/TCDF, que acompanhou o posicionamento do Relator, Conselheiro RENATO RAINHA, decidiu:*
> *a) tomar conhecimento dos documentos juntados aos autos às fls. 547/948 e Anexos XVII a XXII, bem como dos Processos Apensos nºs 480.000006/2012 e 480.000007/2012;*
> *b) considerar, no que se refere à Decisão nº 5476/2011: b.1) atendido pela*

Secretaria de Estado de Transportes – ST o item II.a; b.2) não atendido pela ST o item II.b; b.3) atendido pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER/DF o item III e subitens, no que se refere a prestar as informações; b.4) não atendido, pela Secretaria de Transparência e Controle – STC, o item IV, pelo fato de ter delegado suas ações ao DER e à ST, sem apresentar juízo de valor sobre as questões levantadas pelo Tribunal, na visão de Controle Interno;

c) determinar à ST que, juntamente com o DER/DF, no que couber: c.1) mantenha atualizado o prazo de validade da garantia dos Contratos AC 001/09-ST e AC 002/09-ST até a conclusão dos autos em exame ou outro posicionamento do Tribunal sobre o tema; c.2) adote, imediatamente, providências para que sejam licitadas as obras de alargamento dos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará, localizados nas vias expressas norte e sul na Linha Verde, bem como as obras de conclusão das paradas de ônibus e estações de transferência da EPTG, visando a efetividade do programa de transporte; c.3) informe, em 15 (quinze) dias, sobre o andamento do contrato de complementação das obras do sistema de drenagem da Linha Verde e do ajuste firmado com a empresa Recanto Paisagismo, em 2011, para execução de plantio de grama e contenção de taludes; c.4) acione a CONCREMAT Engenharia e Tecnologia S.A. e o Consórcio Mendes Junior/Serveng Civilsan/C. R. Almeida S.A., por força dos Contratos nºs 5 e 6/2009-SDU, 2/2008 PTU/EGP/ST/DF e AC 001/09-ST e AC 002/09-ST, respectivamente, para que no prazo de 30 (trinta) dias: c.4.1) corrijam as falhas apontadas no sistema de drenagem já implantado, conforme indicado no parágrafo 29 da instrução, dando notícias do plano de ação das intervenções a serem feitas; c.4.2) apresente todas as áreas das seções transversais, conforme proposição do parágrafo 278, mencionada no item IV da Decisão nº 5476/2011, relativas aos Contratos AC 001/09-ST e AC 002/09-ST, em meio digital, de maneira que os arquivos possam ser editados e conferidos pela equipe de fiscalização de obras; c.5) acione o Consórcio Mendes Junior/Serveng Civilsan/C. R. Almeida S.A. para que encaminhe ao Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, cópia das notas fiscais de todo o material betuminoso adquirido e utilizado no âmbito dos Contratos AC 001/09-ST e AC 002/09-ST; c.6) instaure processo administrativo, com fulcro no art. 87 da Lei nº 8666/93, para avaliar a idoneidade das empresas contratadas para a implantação da Linha Verde, Mendes Junior, Serveng Civilsan, C. R. Almeida S.A. e Concremat, tendo em conta as falhas apontadas nos autos relativas à má qualidade da execução das obras da Linha Verde, dando informação das providências adotadas em 15 (quinze) dias; c.7) implemente maior rigor no controle dos contratos assinados à conta desse ajuste, de forma que sejam minimizadas falhas de execução como as indicadas no Processo em apreço, informando, no prazo de 30 (trinta) dias, as providências adotadas;

d) reiterar determinação ao DER e à ST para que: d.1) acionem o Consórcio Mendes Junior/Serveng Civilsan/C. R. Almeida S.A., como executor da obra, e a CONCREMAT Engenharia e Tecnologia S.A., como supervisora, para que no prazo de 60 (sessenta) dias: d.1.1) corrijam os defeitos referentes à geometria da seção transversal do pavimento e as falhas no pavimento rígido, como uma das condições para o recebimento definitivo da obra; d.1.2) corrijam as falhas apontadas na parte do sistema de drenagem já implantado, como uma das condições para o recebimento definitivo da obra, estando cientes de que o novo contrato firmado para complementação de obras de drenagem não deve ser utilizado para correção de problemas deixados nas obras realizadas pelo Consórcio, mas somente para realização de obras não abrangidas pelos Contratos nºs AC 001/09-ST e AC 002/09-ST; d.2) adotem providências no sentido de adequar os projetos da ciclovia conforme determinado, dando notícia ao Tribunal, em 30 (trinta) dias, sobre o andamento dos trabalhos e a possibilidade de

reaproveitamento das obras executadas;
e) dar ciência ao Consórcio Mendes Junior/Serveng Civilsan/C. R. Almeida S.A. do Relatório de Fiscalização constante dos autos às fls. 394/432, bem como da Informação nº 10/12-NFO, para que, se houver interesse, no prazo de 30 (trinta) dias, apresente ao Tribunal seus argumentos quanto às falhas e aos pagamentos indevidos apontados, relativos aos Contratos nºs AC 001/09-ST e AC 002/09-ST;
f) alertar: f.1) os dirigentes da ST e do DER/DF de que: f.1.1) descumprimento das determinações desta Corte, principalmente no tocante às ações reparadoras propostas, pode ensejar a aplicação das penalidades previstas nos arts. 57 e 60 da Lei Complementar nº 01/94; f.1.2) a implantação de novas obras no Corredor Oeste, antes da finalização das obras relativas à efetiva implantação da Linha Verde, pode caracterizar descumprimento do art. 45 da LRF; f.2) o fiscal indicado no parágrafo 66 sobre a possibilidade da aplicação da penalidade prevista nos artigos da lei mencionados no item f.1.1, caso irregularidades da natureza das registradas pela instrução forem identificadas em outras obras sob sua supervisão;
g) autorizar: g.1) o envio de cópia desta decisão para juntada aos processos de contas da Secretaria de Estado de Transportes e do Departamento de Estradas de Rodagem dos exercícios de 2009, 2010 e 2011, de forma que os fatos relatados nas fiscalizações empreendidas na execução das obras da Linha Verde possam ser considerados no exame daquelas contas; g.2) o sobrestamento da análise dos documentos enviados pela STC e complementados pelos documentos relativos às notas de inspeção, de maneira que se possa aguardar a manifestação do Consórcio MJ-S-CRA; g.3) o retorno dos autos à Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública, com vistas ao NFO, para a adoção das providências pertinentes."

71. Como esta Decisão está em fase de realização de inspeção e acompanhamento pelo TCDF no âmbito do Processo nº 31531/2010, e tal fato traz incerteza quanto aos prejuízos causados e sobre os valores a serem deduzidos dos investimentos acumulados do Programa e eventualmente também no fluxo de caixa do Programa, configura-se, assim, nos termos na NBC TA 706, emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade, incerteza relevante, cujo desfecho poderá afetar a posição patrimonial e financeira do Programa, com reflexos na consistência e fidedignidade dos Demonstrativos Contábeis, bem como na eficiência, na eficácia e na efetividade do Programa.

72. Também trazem incerteza quanto aos prejuízos causados e sobre os valores a serem deduzidos dos investimentos acumulados do Programa e eventualmente também no fluxo de caixa do Programa, nos termos na NBC TA 706, os seguintes fatos:

a) incerteza decorrente de despesas de consultoria com a SAG, por subcontratação de serviços para apoio à licitação da renovação da frota de ônibus do transporte urbano que estão sendo questionadas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal e pelo Poder Judiciário em Ação Civil Pública e em Ação Popular: (Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0, Ação Civil Pública nº 2013.01.1.137964-2 e Processo TCDF nº 12086/2011). Esses três processos tratam de apuração de denúncias e irregularidades ocorridas na licitação e nos serviços de consultoria de apoio custeadas com recursos do Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR.

b) a incerteza dos valores dos demonstrativos relativos a execução de obras de ciclovias com indícios de superfaturamento e erros de medição que causaram prejuízo ao Mutuário, objeto também de apuração pelo Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – NFO/TCDF, Anexo B deste Relatório.

Brasília, 22 de abril de 2014.

Marcelo Magalhães Silva de Sousa
ACE Mat. 1420-2

Joana d'Arc Lázaro
ACE Mat. 379-4

José Higino de Souza
ACE Mat. 662-9

Opinião sobre o cumprimento das cláusulas contratuais de caráter contábil e financeiro e do regulamento operacional do Programa

Ao Coordenador Executivo da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – UEGP/PTU

73. Examinamos a Demonstração dos Investimentos Acumulados e a Demonstração de Fluxos de Caixa, referentes ao ano encerrado em 31 de dezembro de 2013, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, assinado entre o Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e emitimos nosso relatório correspondente.

74. Em relação à nossa auditoria, examinamos o cumprimento das cláusulas e dos artigos contratuais de caráter contábil e financeiro estabelecidos nas Disposições Especiais e nas Normas Gerais do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR e o cumprimento do estabelecido no Regulamento Operacional do Programa aplicável em 31 de dezembro de 2013. Examinamos as Disposições Especiais descritas no Capítulo I, Cláusulas nºs 1.01, 1.02 e 1.04, Capítulo II, Cláusulas 2.02(b) e 2.05, Capítulo III, Cláusulas 3.01(b), 3.02, 3.03 e 3.05, Capítulo IV, Cláusulas 4.01 a 4.07, as Normas Gerais descritas no Capítulo III, Artigo nº 3.06(b), Capítulo IV, Artigo nº 4.01, Capítulo VI, Artigos 6.01, 6.03 e 6.04(b), Capítulo 7, Artigo 7.01, Capítulo 8, Artigos 8.01 e 8.02, e as disposições estabelecidas nas diversas normas operacionais do Programa.

75. Realizamos nossa auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, que adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Essas normas requerem que planejemos e executemos a auditoria para obter uma certeza razoável de que a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal cumpriu as cláusulas pertinentes do contrato de empréstimo, as leis e os regulamentos aplicáveis, bem como as disposições contidas nas diversas normas operacionais do Programa. A auditoria incluiu também o exame, em base de testes, da evidência apropriada. Consideramos que nossa auditoria proporciona uma base razoável para expressar nossa opinião.

76. Em nossa opinião, durante o ano encerrado em 31.12.2013, a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal cumpriu, em todos os seus aspectos substanciais, as cláusulas contratuais de caráter contábil e financeiro do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, bem como as leis e os regulamentos aplicáveis, além das diversas normas operacionais do Programa, exceto quanto às cláusulas 1.04 (Recursos Adicionais), 3.05 (Fundo Rotativo), 4.01 (Aquisição de bens e contratação de obras), 4.02 (Manutenção e Conservação) e 4.04 (Contratação e seleção de consultores) das Disposições Especiais; e Artigos 3.06(b) (Taxa de Câmbio), 6.01 (Disposições

relativas a execução do Projeto) e 6.04 (Recursos Adicionais de 2011) das Normas Gerais, conforme relatado neste Parecer e falhas registradas no parágrafo 222 deste Relatório.

Brasília, 22 de abril de 2014.

Marcelo Magalhães Silva de Sousa
ACE Mat. 1420-2

Joana d'Arc Lázaro
ACE Mat. 379-4

José Higino de Souza
ACE Mat. 662-9

Análise do Auditor Independente sobre Cumprimento das Cláusulas Contratuais de Caráter Contábil e Financeiro e do Regulamento Operacional do Programa

Disposições Especiais:

Cláusula	Descrição	Forma de Cumprimento
1.01	**Custo do Programa**	O Programa não sofreu alteração oficial no valor do financiamento do BID, permanecendo os valores originais. Contudo, houve redução de ações do Programa que passou a ser designado como PTU I, após a ultima Missão Administrativa do BID, de maio/2013. Da parte da UEGP, foi apresentada ao BID a revisão 7 do Plano de Aquisições, de julho/2013, ajustando o Programa às disponibilidades de recursos e necessidades atuais do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, aos prazos concedidos e, também, ao definido na Missão Administrativa do BID, objetivando viabilizar a conclusão do Programa de Transporte Público – PTU I com a devida otimização dos recursos. Também houve alteração do prazo para início material das obras, de 30 de janeiro de 2013 para 30 de janeiro de 2015, e o prazo de desembolso dos recursos foi prorrogado para até 30 de julho de 2015. As adequações foram não objetadas por meio da CBR – 3889/13, de 21/10/13.
1.02	**Valor do Financiamento**	Não houve alteração no montante do Programa a ser financiado pelo BID **US$176.775.000,00**.
1.04	**Recursos Adicionais**	O montante contratado a título de contrapartida, equivalente a **US$ 93.110.000.00**, não sofreu alteração, após as mudanças ocorridas conforme relatado na cláusula 1.01. Contudo, verifica-se, conforme exposto nos comentários ao Art. 6.04 das Normas Gerais, que, desde o exercício de 2012, as obras do Terminal Santa Maria 401 não foram iniciadas.
2.02 (b)	**Juros**	Os juros foram pagos em conformidade com a Cláusula 2.02(b) das Disposições Especiais, juntamente com a Comissão de Crédito, conforme informações relativas às Ordens Bancárias abaixo relacionadas: • 2013OB16078, de 8.04.2013, no valor de U$ 731.760,60 dólares, equivalentes a R$1.470.838,61, para o pagamento de juros; e U$ 52.891,08 dólares, equivalentes a R$ 106.311,07 reais a título de comissão de crédito, totalizando U$ 784.651,68, que, acrescido de R$ 455,00 de taxas cobradas pelo Banco, totalizaram R$ 1.577.604,88. • 2013OB57157, de 8.10.2013, no valor de U$ 772.031,31 dólares, equivalentes a R$ 1.721.629,82, para o pagamento de juros; e US$ 52.254,68 dólares, equivalentes a R$ 116.527,94 reais a título de comissão de crédito, totalizando US$ 824.285,99 (R$ 1.838.157,76).
2.05	**Comissão de Crédito**	Os pagamentos a título de Comissão de Crédito foram efetuados em conformidade com a Cláusula 2.05 das Disposições Especiais, juntamente com o pagamento de juros, conforme datas das Ordens Bancárias retromencionadas.
3.01 (b)	**Utilização dos Recursos do Financiamento**	As obras e serviços realizados no âmbito do Programa foram contratados junto a fornecedores brasileiros, obedecendo, até o momento, a Cláusula 3.01(b) das Disposições Especiais.
3.03	**Reembolso de Despesas a Débito do Financiamento**	Até 31.12.2013, não foram solicitados reembolsos de despesas a débito do financiamento, nos termos da Cláusula 3.03.
3.05	**Fundo Rotativo**	O saldo do Fundo Rotativo tem sido mantido abaixo do valor estipulado (10% do valor total do Financiamento, isto é, US$17.677.500,00). Em

		31.12.2013, a conta do Fundo Rotativo apresentava saldo de US$1.419.043,67. Em relação aos relatórios e demonstrações financeiras, verificou-se a utilização de distintas taxas de câmbio: no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo de 31.12.13, a taxa de câmbio utilizada foi de 2,3389 e nas Demonstrações Financeiras, 2,3420, taxa esta que coincide com a informada pelo Banco Central. Disso decorreu uma diferença no valor de US$ 569,14 (425.440,60 - 424.871,46). Além disso, consta diferença no valor de US$50.674,91 no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo, para a qual não foi apresentada justificativa.
4.01	**Aquisição de bens e contratação de obras**	As aquisições e contratações de obras, no âmbito do Programa, respeitaram os Planos de Aquisições apresentados ao Banco, conforme estipula a Cláusula 4.01(d)(i), exceto aos fatos registrados neste Relatório. A 7ª Revisão do Plano de Aquisições foi encaminhada em conformidade com a Cláusula 4.01(d)(i), tendo recebido não objeção por meio da CBR – 4667/13, de 20/12/2013. No tocante à Cláusula 4.01, alínea (b), das disposições especiais do Contrato de Empréstimo, e Artigo 6.01 das Normas Gerais do Contrato, verificou-se o seu descumprimento, por não proceder à aquisição e principalmente o recebimento de obras de acordo com as especificações técnicas dos projetos básicos e executivos, especialmente das obras dos terminais de passageiros de Ceilândia, Brazlândia, Riacho Fundo, São Sebastião, das obras de pavimentação e adequação viária, das obras complementares da EPTG, bem como das ciclovias, haja vista que a qualidade e quantidade dos serviços de obras encontram-se abaixo dos níveis adequados.
4.02	**Manutenção e Conservação**	O Relatório de Manutenção e Conservação de Obras e Equipamentos– 2012, onde estão contidas as informações administrativas, técnicas e financeiras referentes às atividades de manutenção e obras realizadas durante o ano de 2012 e a serem realizadas durante o ano de 2013 no sistema rodoviário do Distrito Federal, foi entregue consoante a Cláusula 4.02(b); o Banco oficializou o cumprimento da referida Cláusula pela CBR-1566/2013. Consta do Relatório que, no tocante aos projetos executados no âmbito do **DER**, "*as metas anuais são normalmente elaboradas segundo a disponibilidade de recursos, dificultando o planejamento de longo prazo das necessidades reais das atividades meio e fim".* E que *"existe o propósito de manutenção*" da intervenção viária contida no PTU, da qual, até a presente data, as obras concluídas são o complexo de viadutos Israel Pinheiro e a DF-085 (EPTG), sendo que, nesta, alguns itens de projeto foram retirados do escopo do contrato original e contratados separadamente (plantio de grama, parte da drenagem, sinalização horizontal e vertical, e colocação de defensas). Quanto à **DFTRANS**, a contratação dos serviços de manutenção e conservação de abrigos não foi finalizada (processo paralisado); a prestação de serviços de fabricação e implantação de placas de sinalização de paradas de ônibus, manutenção, conservação, implantação e remoção de abrigos, que era prevista para todas as regiões administrativas do DF, foi apenas parcialmente realizada: as placas de sinalização e endereçamento foram implantadas apenas em Brasília, São Sebastião, Cidade Estrutural e SCIA; a reposição de placas somente na região tombada de Brasília (com exceção do SAF-Sul); e limpeza e manutenção de placas de sinalização na RA I – Brasília. Consta do Relatório que as necessidades de melhorias evidenciadas nos

		Relatórios Fotográficos são objeto de encaminhamento ao DER e à DFTRANS, segundo o âmbito da execução, para as devidas providências. Em inspeção realizada pela DIAUP/SEMAG nos 28 terminais de ônibus do DF, conforme Relatório fotográfico anexo a este Relatório (ANEXO A) e em entrevista a usuários do STPC/DF, constatou-se que os terminais de ônibus não apresentam condições adequadas de conforto, segurança e acessibilidade e, na percepção dos usuários, o serviço de transporte público coletivo tem baixa qualidade. Dos 28 (vinte e oito) terminais considerados, constatou-se que: a) nenhum mantinha afixada, em local visível ao usuário, relação atualizada das linhas e respectiva tabela horária; b) 6 (seis) não dispunham de qualquer tipo de estrutura coberta; c) 9 (nove) não apresentavam boas condições de limpeza; d) somente 14 (quatorze) deles possuem bancos em quantidade suficiente para os usuários; e) em apenas 6 (seis) terminais havia um espaço destinado a motoristas e cobradores; f) em apenas 10 (dez) terminais foram encontrados banheiros com condições razoáveis para atendimento ao usuário; g) em 11 (onze) terminais não havia qualquer tipo de estrutura que pudesse fornecer lanches rápidos; h) apenas 11 (onze) dispunham de bebedouro, sendo que em vários não há bebedouro nem para os servidores e empregados do terminal; i) 13 (treze) terminais analisados possuem problema de inundação quando ocorre chuva, ou seja, 72,2% do total; j) 19 (dezenove) apresentaram iluminação bastante precária, muitos deles servindo-se da própria iluminação pública; k) apenas 6 (seis) ofereciam acessibilidade para PNEs; l) apenas 2 (dois) tinham piso tátil para deficiente visual; m) 11 (onze) apresentavam obstáculos à circulação e permanência dos usuários do STPC/DF. Apesar de o relatório de manutenção ter sido elaborado, considera-se **descumprida esta cláusula**, tendo em vista que o Mutuário não conservou adequadamente as obras e equipamentos compreendidos no programa, de acordo com normas técnicas geralmente aceitas, especialmente das obras nos terminais de passageiros de Ceilândia, Brazlândia, Riacho Fundo I e São Sebastião, nos abrigos de São Sebastião, Jardim Botânico, Itapoã, Planaltina, Brazlândia, Ceilândia e Riacho Fundo II, e obras no Eixo Oeste Trecho EPTG (DF-085), conforme consta do próprio Relatório de Manutenção e Conservação de Obras e Equipamentos do Mutuário e nas inspeções realizadas pelo TCDF.
4.04	**Contratação e seleção de consultores**	As aquisições e contratações de consultorias, no âmbito do Programa, respeitaram os Planos de Aquisições apresentados ao Banco, conforme estipula a Cláusula 4.01(d)(i), à **exceção** de: a) Subcontratação de consultorias por intermédio da SAG (Arcadis-Logus) para dar apoio à licitação para renovação da frota de ônibus. b) contratação e pagamento de consultoria do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF para a qual não foi comprovado, nos respectivos autos, que os serviços tenham ocorrido a preços de mercado. A 7ª Revisão do Plano de Aquisições foi encaminhada em conformidade

		com a Cláusula 4.01(d)(i), tendo recebido não objeção por meio da CBR – 4667/2013, de 20/12/2013.
4.06	**Acompanhamento Avaliação e Relatórios**	**Relatórios Semestrais de Progresso**: Os Relatórios Semestrais foram entregues em conformidade com a Cláusula 4.06(i) das Disposições Especiais e do Art. 7.03(a)(i) das Normas Gerais do Contrato. 2012/2ºSem: Relatório nº 47-encaminhado pelo Ofício nº 21/2013-UEGP/ST, datado de 08.02.2013; e analisado pelo Banco conforme CBR 576/2013; 2013/1º: Relatório nº 53-encaminhado pelo Ofício 154/2013-UEGP/ST, datado de 30.08.2013. O relatório de avaliação final, previsto no item (iii) da cláusula 4.06 deverá ser apresentado pelo Mutuário dentro dos 90 dias seguintes ao desembolso de 90% dos recursos do Financiamento. No exercício findo de 2013, o desembolso ainda estava próximo de 77% do financiamento; portanto, a apresentação do relatório de avaliação final somente será verificada na próxima auditoria financeira.
4.07 (b)	**Condições especiais de execução**	Em 2012, a Secretaria de Transporte publicou licitação para toda a frota de ônibus coletivo do DF. O Mutuário informa, no Relatório nº 58-Semestral – 2º/2013, que a licitação de concessão do novo sistema (Concorrência nº 01/2011 – Concessão do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF, incluindo a conclusão do modelo operacional do referido sistema) "*teve a 1ª publicação do edital em 2/03/12, Em 28/12/2012 foram assinados os contratos de Concessão nº 01/2012 – Viação Pioneira Ltda. – Bacia 2 e Nº 02/2012 - Expresso São José Ltda. – Bacia 5. Na mesma data foi publicada a reabertura do certame para as Bacias 1, 3 e 4. Em 26/04/2013 foram assinados os contratos de Concessão nº 07/2013 – Consórcio HP – ITA – Bacia3 e nº 08/2013 – Auto Viação Marechal Ltda. – Bacia 4. Em junho/13, foi assinado o último contrato, nº 11/2013 - Viação Piracicabana, relativo à Bacia 1.* Os levantamentos realizados nesta auditoria indicaram a inserção de cerca de 2.204 novos ônibus pelas empresas ganhadoras da licitação, além da permanência dos antigos operadores durante o período de transição. Dessa forma, devido ao momento de transição do sistema, não foi possível verificar, nesta auditoria, se houve a esperada renovação da frota de ônibus coletivo.

Normas Gerais:

Artigo	Descrição	Forma de Cumprimento
3.06 (b)	**Taxa de Câmbio**	A taxa de câmbio utilizada para a conversão do valor das despesas em moeda local para dólares americanos é a estipulada nas Normas Gerais do Contrato de Empréstimo, ou seja, o câmbio de compra da data do pagamento, isto é, da Ordem Bancária (OB), e, em se tratando de impostos, da Nota de Lançamento (NL). Contudo, conforme exposto nos comentários à Cláusula 3.05 das Disposições Especiais, constatou-se a utilização de distintas taxas de câmbio: no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo de 31.12.2013 a taxa de câmbio utilizada foi 2,3389 e nas Demonstrações Financeiras, também do dia 31.12.2013, utilizou-se a taxa de 2,3420, esta coincidente com a taxa divulgada pelo Banco Central.
6.01	**Disposições relativas à execução do Projeto**	Com a alteração promovida pela 7ª atualização do Plano de Aquisições do Programa, algumas ações custeadas com recursos de contrapartida passaram a ter acompanhamento *ex-post* por parte do BID. A auditoria não identificou alterações feitas no Plano pelo Mutuário, após aprovação pelo Banco. Contudo, no que tange à aquisição de bens e contratação de obras,

		conforme consta dos comentários à Cláusula 4.01 das Disposições Especiais, verificou-se o recebimento de obras sem estar efetivamente de acordo com as especificações técnicas dos projetos básicos e executivos, especialmente das obras dos terminais de Ceilândia, Brazlândia, Riacho Fundo e São Sebastião, obras de pavimentação e adequação viária, obras complementares da EPTG e ciclovias, nas quais a qualidade e quantidade dos serviços encontram-se abaixo dos níveis adequados.
6.03	**Utilização de Bens**	Em 2013 houve a primeira aquisição, dentro do Componente 3 – Fortalecimento Institucional, item 3.3 – apoio à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, relativos a equipamentos de monitoramento de poluição de ar e sonora, para fazer face ao Projeto de Monitoramento da Poluição do Ar e Sonora, inserido no Programa de Monitoramento e Fiscalização Ambiental, destinados, portanto, ao fins do Projeto. Segundo o Mutuário, "o monitoramento de poluição do ar e sonora objetiva acompanhar e avaliar periodicamente os resultados da implementação das intervenções físicas nos corredores de transporte, no que tange a qualidade ambiental e da paisagem urbana". O recebimento dos equipamentos foi atestado, em novembro/2013 e dezembro/2013, pela Comissão de Recebimento constituída e a inspeção de instalação e verificação de funcionamento dos equipamentos após a instalação definitiva foi realizada em dezembro/2013, conforme se verifica do Processo nº 090.000.127/2011. Considerando, entretanto, que outros procedimentos são necessários para registro, tombamento e incorporação dos bens ao acervo patrimonial e que, somente depois de cumpridas essas etapas os equipamentos poderão ser movimentados, não foi possível verificar nesta auditoria se os bens estão sendo efetivamente utilizados exclusivamente aos fins do Projeto, em conformidade com o Artigo 6.03 do Capítulo VI das Normas Gerais do Contrato.
6.04	**Recursos Adicionais**	Pelo Ofício nº 38/2013-UEGP/ST, de 05.03.2013, o Mutuário apresentou ao Banco, com pequeno atraso, os valores referentes à contrapartida local para o exercício de 2012 (previsão orçamentária, constante da Lei nº 5.011, de 28.12.2012). No Relatório nº 58 - Semestral, ref. ao 2º/2013, a UEGP-PTU/DF, com relação aos recursos locais, reafirma o encaminhamento ao Banco do Ofício 38/2013 e acrescenta que "ao fim do exercício, o referido orçamento foi suficiente para atender a todas as necessidades de desembolso do Programa, incluindo os aportes de contrapartida". Segundo a UEGP, o Banco, até o momento, não se manifestou a respeito do Ofício. Na Auditoria anterior, referente às Demonstrações do Exercício de 2012, constatou-se que o Mutuário estava com obras relativas a dois terminais de Santa Maria licitadas e contratadas mas não iniciadas por falta de recursos orçamentários e financeiros do Mutuário. Após a Missão Administrativa do Banco no Programa, realizada no período de 08/05 a 10/05/2013, o Terminal Santa Maria 119 foi excluído do Programa. Porém o Terminal Santa Maria 409, que permaneceu no Programa, não teve execução. Esta equipe de auditoria verificou que, em 22.05.2013, o Contrato nº 021/2009-ST firmado com a empresa CONTARPP Engenharia Ltda (Proc. 090.002.969/2012) foi rescindido, conforme se vê no DODF nº 110, de 29.05.2013. As fotos de 26/02/2014, data da visita ao local, evidenciam que as obras ainda não foram iniciadas.
7.01 e 7.02	**Controle Interno e Registros**	Tanto a UEGP quanto as UGLs apresentam estrutura de controle interno razoável para a gestão e implementação do Programa. Entretanto, possuem várias graves fragilidades. Dentre as fragilidades, relacionam-se: • Gestão financeira e orçamentária

		• Gestão dos riscos e dos controles • Acompanhamento, fiscalização e monitoramento de obras e serviços de engenharia • Segregação de funções • Revisão de informações e documentos do Programa
7.03 (iii)	**Estados Financeiros do Programa**	Por intermédio do Ofício nº 95/2013-UEGP/ST foram encaminhadas ao Banco as Demonstrações Financeiras do exercício findo de 2012, com o Relatório da Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, na qualidade de Auditor Independente. Posteriormente, a UEGP/ST, pelo Ofício nº 108/2013, em complementação, encaminhou ao Banco a Guia para a Revisão de Demonstrações Financeiras. A UEGP/ST informa que, até a presente data, não recebeu CBR relativa aos referidos Ofícios.
8.01	**Compromisso relativos a gravames**	Não foi informado à equipe de auditoria, nem foi encontrado nos trabalhos de auditoria, qualquer tipo de gravame estabelecido no âmbito do contrato.
8.02	**Isenção de impostos (parte final do parágrafo)**	De acordo com os documentos denominados “Controle de Desembolso e Aportes Locais” e “Detalhes de Pagamento”, que acompanham cada um dos pedidos de desembolso encaminhados, verifica-se que no exercício de 2013 houve a inclusão de impostos na Solicitação de Desembolso nº 55 para aporte do Banco referente aos pagamentos das empresas GRECCO e ARCADIS LOGOS [impostos pagos com recursos da Fonte 136 (BID) no valor de US$ 350,36 e US$ 5.206,12, respectivamente]. O Banco, por intermédio da CBR 3888/13, devido a mudanças internas nas políticas do Banco, flexibilizou o cumprimento da cláusula contratual ao permitir ao Mutuário que, nos pagamentos efetuados a partir de 01 de outubro de 2013, considerasse 100% de recursos BID (inclusive impostos) e 0% de Aporte Local, ou seja, as faturas poderiam ser pagas integralmente na Fonte 136 (BID).

Opinião sobre o exame integrado dos Processos de Aquisições e Solicitações de Desembolso

Ao Coordenador Executivo da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – UEGP/PTU

77. Procedemos à auditoria do Demonstrativo dos Investimentos Acumulados e Demonstração de Fluxos de Caixa, referentes ao período de 01.01.2013 a 31.12.2013, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, assinado entre o Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, executado pela Secretaria de Estado de Transportes, e emitimos nossos relatórios.

78. Com relação à nossa auditoria, examinamos as Solicitações de Desembolso nºs 49 a 55 e os processos de aquisições de bens, contratação de obras e serviços de consultoria, efetuadas pelo Executor durante o período de 01.01.2013 a 31.12.2013 e aqueles com pendências de exercícios anteriores. O exame incluiu a verificação da razoabilidade desses processos e da validade e da elegibilidade das despesas submetidas por meio de justificativas de desembolso do referido período.

79. Realizamos nossa auditoria de acordo com o Manual de Auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o qual adota normas compatíveis com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, com as Normas Internacionais de Auditoria e requerimentos específicos do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Essas normas requerem que planejemos e executemos a auditoria para que se obtenha uma certeza razoável de que o Executor cumpriu as disposições do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR.

80. A auditoria realizada incluiu o exame, baseado em provas seletivas da evidência que respalda os processos de seleção e contratação de bens, obras e serviços, os valores e as informações referentes às solicitações de desembolso apresentadas, que fazem parte da demonstração de recursos recebidos e desembolsos efetuados, bem como de investimentos acumulados referentes ao período examinado.

81. Em nossa opinião, os processos de aquisições e contratação de obras, bens e serviços foram realizados em conformidade com as normas aplicáveis, e a documentação comprobatória das despesas efetuadas correspondentes às solicitações de desembolso do período sob exame foram razoavelmente apresentadas e estão representadas por despesas válidas e elegíveis para o Programa, com exceção dos parágrafos de ênfase deste Relatório e das falhas apontadas na fiscalização de obras, parágrafos 70 a 73 e 224 a 228 deste Relatório respectivamente.

Brasília, 22 de abril de 2014.

Marcelo Magalhães Silva de Sousa
ACE Mat. 1420-2

Joana d'Arc Lázaro
ACE Mat. 379-4

José Higino de Souza
ACE Mat. 662-9

Relatório de Auditoria e do Sistema de Controle Interno

Ao Coordenador Executivo da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – UEGP/PTU

82. Procedemos à auditoria da Demonstração de Fluxo de Caixa e da Demonstração de Investimentos Acumulados, referentes ao ano encerrado em 31.12.2013, do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, financiado com recursos provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento, referente ao Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, e do aporte local do Governo do Distrito Federal, executado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e emitimos nossos relatórios correspondentes aos mesmos.

83. Realizamos nossa auditoria de acordo com as normas e procedimentos de auditoria governamental, emitidas pela Organização Internacional das Entidades Superiores de Fiscalização – INTOSAI, e com os requisitos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, especificamente estabelecidos no Guia de Relatórios Financeiros e Auditoria. Essas normas requerem que planejemos e executemos a auditoria para obter uma certeza razoável de que as demonstrações financeiras estão isentas de erros significativos.

84. A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal é responsável por estabelecer e manter um sistema de controle interno do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. A fim de cumprir essa responsabilidade, foram necessárias opiniões e estimativas da administração para avaliar os benefícios esperados e os custos relativos às políticas e aos procedimentos do sistema de controle interno. Os objetivos de um sistema de controle interno são oferecer à administração uma segurança razoável, embora não absoluta, de que os ativos estão protegidos contra perdas decorrentes de usos ou disposições não autorizados, que as transações sejam realizadas de acordo com as autorizações da administração e os termos do contrato, e que sejam adequadamente registradas para permitir a elaboração da demonstração de recursos recebidos e desembolsos efetuados, bem como a demonstração de investimentos acumulados, em conformidade com a base de contabilidade descrita nas notas explicativas. Devido a limitações inerentes a qualquer sistema de controle interno, podem ocorrer erros ou irregularidades que não sejam detectados. Além disso, as projeções de qualquer avaliação da estrutura de períodos futuros estão sujeitas ao risco de que os procedimentos possam mostrar-se inadequados, devido a mudanças nas condições, ou que a efetividade da elaboração e operação das políticas e dos procedimentos possam se deteriorar.

85. Ao planejar e desenvolver nossa auditoria das demonstrações financeiras do programa, referentes ao ano encerrado em 31.12.2013, chegou-se a um entendimento do sistema de controle interno vigente. No que se refere a esse sistema, foram analisados o desenho das políticas de controle e os procedimentos relevantes, bem como se os mesmos haviam sido implementados, e avaliamos o risco de controle para determinar nossos procedimentos de auditoria com o propósito de emitir uma opinião sobre as demonstrações financeiras do projeto, e

não para proporcionar segurança sobre o sistema de controle interno, motivo pelo qual não expressamos nossa opinião nesse sentido.

Escopo da Avaliação dos Controles Internos

86. Esta avaliação dos controles internos teve como objetivo identificar, analisar e avaliar o sistema de controle interno da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP, compreendendo a concepção e o funcionamento do referido sistema, e sua relação com os processos operacionais, com o registro das operações, com os processos integrados de aquisições e desembolsos e com o arquivamento da documentação de suporte e a apresentação de informações financeiras. Esta avaliação foi feita de acordo com os critérios definidos pelo "Committee of Sponsoring Organizations (COSO)", os quais incluem: o ambiente de controle; a avaliação de riscos; os sistemas de contabilidade e de informações; as atividades de controle; e as atividades de monitoramento.

87. A avaliação foi feita mediante a aplicação de procedimentos de auditoria, incluindo testes específicos relacionados com os pontos críticos identificados, procurando identificar as causas para possibilitar a apresentação de sugestões e recomendações tendentes a aprimorar os referidos sistemas.

88. A avaliação do sistema de controle interno compreendeu, objetivamente:

- determinar os erros ou irregularidades que poderiam acontecer;
- verificar se o sistema atual de controles detectaria de imediato esses erros ou irregularidades;
- analisar as fraquezas ou falta de controles, que possibilitam a existência de erros ou irregularidades, a fim de determinar a natureza, data e extensão dos procedimentos de auditoria, com vista a sugestões para o aprimoramento do sistema de controle interno.

89. A revisão do Sistema de Controles Internos do Programa Transporte Urbano do Distrito Federal foi realizada com base nos principais processos relacionados a seguir:

a) Estrutura Organizacional:

• Procedimentos administrativos que regem as atividades e responsabilidades da administração financeira do projeto.

• Níveis de autoridade e procedimentos requeridos para o processamento das transações financeiras.

• Níveis de autoridade, descrições de cargo, número e suficiência de habilidades do pessoal que trabalha nas diferentes áreas de execução do projeto.

• Habilidade do executor para manter um quadro de pessoal adequado, em vista das possíveis mudanças na administração.

• Separação de responsabilidades na administração financeira do projeto (atividades de tesouraria, contabilidade e relatórios contábeis).

b) Sistemas de Informações:

• Adequação dos sistemas de processamento de dados para produzir informações operacionais, financeiras e contábeis oportunas e confiáveis.

• Capacidade da área de processamento de dados para registrar e manter informações adequadas sobre a documentação comprobatória das solicitações de desembolso.

• Capacidade do sistema financeiro e contábil para verificar, controlar e acompanhar todas as fontes e usos de fundos relacionados ao projeto, incluindo as transações do fundo rotativo relacionado com o financiamento do Banco.

• Capacidade do sistema financeiro e contábil para cumprir os requisitos do Banco, incluindo um plano específico de contas.

• Capacidade do sistema contábil utilizado pelo executor e/ou pelos coexecutores para o registro das transações financeiras, incluindo os procedimentos para a consolidação das informações financeiras em projetos de execução descentralizada.

90. Observamos certos aspectos descritos adiante, relacionados ao sistema de controle interno e sua operação, os quais consideramos condições que merecem ser informadas, em conformidade com as normas internacionais de auditoria. Essas condições incluem assuntos que chamaram nossa atenção no que se refere a deficiências importantes na concepção ou operação do sistema de controle interno, que em nossa opinião poderiam afetar adversamente a capacidade do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal para registrar, processar, resumir e apresentar informações financeiras de forma coerente com as afirmações da administração nas demonstrações de fundos recebidos e de desembolsos efetuados, bem como de investimentos acumulados.

91. Uma deficiência significativa é a condição na qual a concepção ou operação de um ou mais elementos do sistema de controle interno não reduz a um nível relativamente baixo o risco de que possam ocorrer erros ou irregularidades em valores que poderiam ser significativos em relação às demonstrações financeiras do programa, e que poderiam não ser detectados oportunamente pelos funcionários durante o curso normal das funções que lhes foram atribuídas.

92. Nossas considerações sobre o sistema de controle interno não expõem, necessariamente, todos os assuntos do referido sistema que poderiam apresentar deficiências significativas e, por conseguinte, não expressam, obrigatoriamente, todas as condições a serem informadas.

93. Com base em nossa análise do risco da auditoria, entretanto, consideramos razoável a abrangência e a significância das informações apresentadas.

I - Sistema de controle interno

94. O resultado analítico da avaliação do Sistema de Controle Interno da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP/PTU levou em consideração os registros da Matriz de Revisão Analítica de Riscos e Controles do Programa do exercício anterior e as providências informadas pela UEGP/PTU no presente exercício, as quais integram o Anexo D deste Relatório.

95. O objetivo da auditoria foi opinar sobre o grau de aderência do sistema de controle interno do executor e/ou coexecutores do Contrato nº 1957/OC-BR a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations).

96. Para tanto, a auditoria analisou as providências adotadas pelo Mutuário em relação às ressalvas ao sistema de controle interno do Programa registradas no exercício anterior e concluiu que os sistemas de controle interno do executor do Contrato nº 1957/OC-BR estão razoavelmente aderentes a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (Committee of Sponsoring Organizations), apresentando, todavia, graves fragilidades que necessitam de providências para mitigar ou reduzir os riscos existentes, conforme evidenciam as falhas apontadas neste Relatório e nos de exercícios anteriores.

97. O resultado da avaliação desta auditoria apresenta uma visualização gráfica desses riscos semelhante ao exercício anterior, conforme mostrado a seguir:

AVALIAÇÃO DE CONTROLES INTERNOS DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL

Área	Cód.	Riscos	NÍVEL DO RISCO (A x B x C)	Fatores utilizados para avaliação do risco			AVALIAÇÃO DOS CONTROLES INTERNOS
				Probabilidade do Evento (fator avaliação da probabilidade de ocorrência do risco nas condições verificadas) (A)	Impacto nos IFRs (Fator de avaliação do impacto nos IFRs caso ocorra o evento) (B)	Fator de Fragilidade (0 a 2) (C)	Percentual de Implementação dos Controles Internos em cada Risco
GESTÃO DO RISCO E CONTROLE INTERNO	R01:	Falta de gestão do risco e de estrutura adequada de controle interno prejudicar o andamento ou a conclusão dos objetivos e metas do programa.	1,50	2,00	3,00	0,25	88%
	R02:	Eventuais denúncias e/ou reclamações não tratadas comprometer a execução do contrato por falta de monitoramento.	0,00	2,00	3,00	0,00	100%
	R03:	Funcionário não agir de acordo com os padrões de conduta e comportamento esperados ou de acordo com as políticas e procedimentos recomendados.	0,00	2,00	2,00	0,00	100%
	R04:	Descumprimento de recomendações anteriores de auditoria ou do BID comprometerem a execução do contrato.	6,00	2,00	3,00	1,00	50%
	R05:	Existência de situações críticas nos locais de execução física dos projetos comprometerem a execução do contrato.	6,00	2,00	3,00	1,00	50%
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	R06:	Objetivos previstos não serem atingidos e/ou atingimento de objetivos imprevistos.	6,00	2,00	3,00	1,00	50%
	R07:	Execução de rotinas e procedimentos não padronizados/ desordenados e/ou em desacordo com as definições do BID/Unidade de Gerenciamento do Projeto	2,40	2,00	3,00	0,40	80%
	R08:	Registros, produção, utilização e divulgação de informações do programa por pessoas não autorizadas.	0,33	1,00	1,00	0,33	83%
	R09:	Programa ter transações críticas de um processo autorizadas por uma única pessoa por falta de revisão e supervisão.	4,00	2,00	3,00	0,67	67%
	R10:	Ausência ou inadequação de divulgação de informações críticas do negócio (não tempestiva, irrelevante e/ou inexata) a respeito do programa.	0,29	1,00	2,00	0,14	93%
	R11:	Estrutura inadequada para elaboração dos registros e demonstrações contábeis prejudicar a fidedignidade das informações contábeis do programa	0,00	2,00	3,00	0,00	100%
	R12:	Falta de monitoramento dos indicadores de desempenho comprometer o atingimento dos objetivos e metas do Programa.	2,00	2,00	2,00	0,50	75%
ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA DE CONTABILIDADE	R13:	Os registros contábeis e relatórios emitidos não refletirem a execução orçamentária, financeira e contábil do programa.	0,33	1,00	3,00	0,11	94%
	R14:	Atrasos no fechamento das demonstrações contábeis.	3,00	1,00	3,00	1,00	50%
	R15:	Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
	R16:	Aprovação e contabilização de despesas com projetos cuja natureza de gasto não possui verba disponível no Contrato	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIRO e ORÇAMENTÁRIOS	R18:	Solicitações de reposição do fundo rotativo não acompanharem as necessidades do programa, ou não terem a documentação comprobatória, prejudicando o seu andamento e a elegibilidade das despesas.	0,00	2,00	3,00	0,00	100%
	R19:	Realização de desembolsos divergentes com o orçamento aprovado.	1,00	2,00	2,00	0,25	88%
	R20:	Descontrole dos saldos de recursos decorrentes da ausência ou incorreção dos registros de pagamentos.	0,00	2,00	3,00	0,00	100%
	R21:	Pagamentos a fornecedores não cadastrados ou homologados, em desacordo com o contrato de empréstimo.	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
	R22:	Pagamentos indevidos ou duplicados aos fornecedores.	4,50	3,00	3,00	0,50	75%
AQUISIÇÕES	R23:	Falhas na contratação de fornecedores impedirem ou prejudicarem a tempestividade e a qualidade das aquisições de acordo com o Plano de Aquisições, comprometendo o atingimento dos objetivos do programa.	0,00	3,00	3,00	0,00	100%
	R24:	Aquisições necessárias ao programa não dispor de verba orçamentária para sua implementação, prejudicando a execução do programa.	6,00	2,00	3,00	1,00	50%
	R25:	Aquisições desnecessárias ou não relacionadas ao objeto do programa.	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
	R26:	Compras em desacordo com os procedimentos licitatórios exigidos pelo BID, no contrato de empréstimo.	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
	R27:	Recebimento de materiais e/ou serviços em desacordo com a especificação licitada/plano de aquisições e/ou em desacordo com os procedimento contábeis, orçamentários ou financeiros previstos no empréstimo.	6,00	3,00	3,00	0,67	67%
TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	R28:	Programa não dispor dos recursos tecnológicos adequados para o atingimento de seus objetivos.	0,00	1,00	3,00	0,00	100%
	R29:	O sistema de TI não assegurar a integridade e a confidencialidade das informações do programa, bem como trazer riscos de prejuízos ao programa por riscos de TI.	0,00	2,00	3,00	0,00	100%

Observações:

1) Quanto maior a barra maior o risco, o impacto,a probabilidade de ocorrência e o nível de implementação dos controles.

2) Os riscos e controles relativos a avaliação de resultados e outros aspectos não incluídos no Termo de Referência desta Auditoria foram suprimidos da Matriz de Analítica de Revisão dos Controles Internos do Programa, razão pela qual códigos de riscos e controles não são sequenciais.

98. Por intermédio da CBR-3944/2011, o BID, em 6.12.2011, recomendou ao Mutuário “envidar esforços no sentido de aprimorar seus processos de trabalho, com vistas a eliminar/minimizar a ocorrência de falhas e impropriedades detectadas pelos auditores, que já foram objeto de menção em relatório de auditoria anterior”.

99. Entretanto, ainda remanesceram várias fragilidades apontadas nos exercícios anteriores, pendentes de providências complementares para minimização de riscos ao programa.

100. As recomendações registradas a seguir poderiam, no entendimento deste Auditor Independente, contribuir com a melhoria dos processos examinados, conforme exigido pelas normas internacionais de auditoria financeira, com vistas a tornar a gestão mais eficiente e com menor risco de comprometimento das

atividades da gestão e dos objetivos do Programa. Serão comentadas as mais graves fragilidades do Programa:

101. As providências informadas pela Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP/PTU, em relação às fragilidades relevantes do Sistema de Controle Interno, serão registradas juntamente com o resultado da análise da auditoria:

102. **C2 - Não há documentos e/ou atividades específicas de avaliação de risco formalmente registradas na UEGP, em desacordo com as melhores práticas de um bom sistema de controle interno, que recomendam a existência de plano de identificação, avaliação e monitoramento de riscos do programa, conforme preconizado na metodologia COSO, e diretrizes da norma técnica da ABNT ISO 31.000, em especial itens: 1 - Gestão de Riscos - Princípios e Diretrizes, 2.6 - Plano de Gestão de Riscos, 3 - Princípios, e) A gestão de riscos é sistemática, estruturada e oportuna; e 5.5.3 - Preparando e Implementando planos para tratamento de riscos.**

Recomendação: À UEGP/PTU implementar plano de avaliação e monitoramento de riscos do programa, de forma a mitigar ou reduzir os riscos de comprometimento dos resultados das ações do Programa.

Providências da UEGP/PTU:

> Considerando que, segundo a ABNT NBR ISSO 31000:2009, Gestão de Risco são as atividades coordenadas para dirigir e controlar uma organização no que se refere aos efeitos das incertezas de se atingir um objetivo, uma série de ações estão sendo tomadas nesse sentido, tais como:
>
> a) Elaboração do Procedimento de Supervisão - Execução e Recebimento de Obras, Bens e Serviços;
>
> b) Contratação de Empresa Supervisora de Obras, com o objetivo de aumentar os níveis de qualidade e segurança, além de garantir os prazos e os recursos pactuados; e
>
> c) Revisão dos Fluxos de Aquisições, Obras e Financeiro (atividade em andamento) que permitirá a elaboração dos seus respectivos Manuais.

Análise da auditoria: Como as ações ainda estão em andamento e poucas aquisições foram feitas após a conclusão do relatório de auditoria anterior, a execução e eficácia dessas medidas deverão ser avaliadas na próxima auditoria. Recomendação parcialmente atendida.

103. **C9 - Mecanismos insuficientes para providenciar o saneamento de todas as falhas apontadas nas auditorias anteriores do Programa e/ou pelo BID.**

Recomendação: À UEGP/PTU implementar mecanismos eficazes de tratamento e monitoramento de falhas e pendências apontadas pelo BID e por órgãos externos e internos de controle e de auditoria.

Providências da UEGP/PTU:

> Vide Comentários/ Observações dos Itens C13, C22, C24, C25, C26, C27, C32 e C92. Entendemos que os mecanismos tendentes a evitar e/ou a mitigar o ponto em realce guardam conexão com a matéria versada na alínea C.2. Nesse sentido, à medida que avançam os estudos relacionados

> ao monitoramento dos riscos do Programa, soluções exsurgem com vistas a envidar a ocorrência de deficiências no tratamento e monitoramento de apontamentos engendrados pelo BID ou por órgãos externos e internos de controle e auditoria.

Análise da auditoria: A questão anterior trata do gerenciamento estratégico do Programa, enquanto a presente questão trata das falhas pontuais detectadas na gestão do Programa em exercícios anteriores. Na questão anterior esta auditoria entendeu que a revisão de fluxos dos processos de aquisição, onde estão os maiores riscos, poderá de fato vir a reduzir os riscos envolvidos, evitando que se repitam irregularidades constatadas em exercícios anteriores.

Contudo, para a presente fragilidade, consideramos insuficientes as providências adotadas por não se manifestar pontualmente sobre os fatos e recomendações de exercícios anteriores. As falhas pontuais devem ser saneadas pontualmente, como é o caso de registros contábeis pendentes de correção, atestados de conclusão incorretos, obras e serviços de engenharia recebidos com deficiências na qualidade e quantidade, e que, na maioria dos casos, ainda não foram corrigidos, como demonstra o presente Relatório e anteriores.

Assim, considera-se não saneada essa pendência.

104. **C10 - Insuficiência de mecanismos de monitoramento da segurança e da qualidade das instalações e da execução física do programa, principalmente relativas às falhas na sinalização das pistas, bem como na colocação das proteções laterais (defensas metálicas), e deficiência da sinalização do estreitamento da pista da EPTG, as quais comprometem a segurança dos usuários.**

Recomendação: À UEGP/PTU aperfeiçoar os mecanismos de monitoramento dos riscos de segurança e de qualidade das instalações e obras viárias, bem como adotar providências urgentes para correção das falhas apontadas pela auditoria.

Providências da UEGP/PTU:

> Com a instalação de equipamentos de fiscalização eletrônica pelo DER e outras medidas, apurou-se redução no número de acidentes na via, conforme estatísticas publicadas pelo DETRAN/DF.
>
> Além disso, a UEGP iniciará processo licitatório, a partir dos projetos solicitados e recebidos do DER, para o alargamento de 2 pontes na EPTG (Córregos Samambaia e Vicente Pires), reforçando a segurança da via. O projeto de alargamento do viaduto sobre a RFFSA está sendo aguardado do DER, também para licitar as obras no âmbito do PTU/DF.
>
> Conforme já relatado, a sinalização foi concluída e a instalação de defensas metálicas na EPTG está em fase de conclusão.
>
> No que se refere à instalação das defensas metálicas na EPTG, temos a informar que o assunto é objeto do Contrato nº 010/12-DER. A execução do referido ajuste monta a 75% de seu avanço físico e o fluxo financeiro a 64,78%.
>
> Os serviços relativos à sinalização da referida via foi objeto do contrato nº 021/2011-DER, executado nos termos pactuados.

Análise da auditoria: Conforme afirmações da UEGP/PTU, algumas medidas foram tomadas, mas ainda faltam concluir diversas ações, entre as quais o alargamento da

ponte e a instalação das defensas metálicas. Desta forma, em que pesem as medidas adotadas, considera-se saneada apenas parcialmente essa recomendação.

105. **C11 – Fragilidades nos mecanismos de monitoramento das ações e resultados do Programa/Projeto; C13 - Fragilidades nos processos existentes tanto administrativos de comprovação de despesas como os técnicos de recebimento das aquisições; C43 – Mecanismos insuficientes para verificação da aderência das ações e dos produtos do Programa aos objetivos propostos e C92 / C97 - Controles inadequados sobre o recebimento de materiais e/ou serviços: diversas falhas na execução de contratos relativas ao recebimento de obras e serviços em desacordo com a qualidade e a quantidade previstas nos projetos básicos e executivos, bem como com atrasos na entrega de produtos, evidenciando a fragilidade do atual sistema de fiscalização de contratos do Programa.**

Recomendação C11 e C43: À UEGP/PTU aperfeiçoar os mecanismos de monitoramento do cumprimento dos objetivos do Programa, considerando as mudanças ocorridas no escopo do programa, em especial das ações e resultados relativos ao fortalecimento institucional dos órgãos gestores do transporte público, e efetivo aumento da mobilidade dos usuários do transporte urbano, em conformidade com o objetivo geral do Programa.

Recomendação C13: Implementar medidas para normatização do controle e arquivamento dos processos de comprovação de despesas do Programa, bem como revisar as normas sobre recebimento de bens e serviços de engenharia e de consultoria de forma a assegurar a quantidade e a qualidade das aquisições adquiridas e recebidas pelo Programa (vide C22).

Recomendação C92/C97: À Secretaria de Transportes adotar providências para apuração das responsabilidades pelas falhas e irregularidades no âmbito de sua alçada e comunicar as irregularidades à Corregedoria Geral da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis junto aos demais órgãos do Distrito Federal.

Providências da UEGP/PTU (C11):

> O cumprimento dos objetivos do Programa e o seu desempenho são monitorados por meio do Marco de Resultados, além de outros instrumentos, atualizados e comunicados mensalmente ao BID como parte integrante dos Relatórios do PTU/DF (mensais e semestrais). As ações no sentido de garantir o cumprimento de tais objetivos constam nos referidos relatórios disponibilizados regularmente à Auditoria.
>
> Na Missão do BID, ocorrida em maio de 2013, conforme ata em anexo (Anexo I), o GDF reconheceu a relevância do assunto e destacou a mudança de gestão do sistema em face do novo modelo de concessão. Até o final de março/14 já haviam sido substituídos 2.151 ônibus, correspondendo a 85% da frota. O novo modelo de concessão, marcado por uma série de dificuldades e confrontos jurídicos passa a ser um marco histórico no transporte público e, com certeza, um marco de fortalecimento institucional. As mudanças decorrentes da referida Missão, assim como outras eventuais alterações no Programa, estão devidamente formalizadas, documentadas e os controles atualizados.

O aditivo do Programa, resultante da referida Missão, CBR-110/2014 de 17/01/14, segue em anexo, além da cópia do aditivo anterior conforme CBR 839/2012 de 19/03/12 (Anexo II).

O avanço do Programa, em todas as ações e projetos previstos, é diuturnamente acompanhado pelo SAG/PTU. As obras de reforma e de construção de terminais têm executores técnicos formalmente designados. Ademais, para as referidas obras foram contratados os serviços de supervisão, acompanhamento técnico e controle tecnológico, conforme Contrato nº 19/2013-ST, firmado com o Consórcio ECOPLAN-SKILL.

Além dessas medidas de caráter mais formal, esta UEGP tem realizado, semanalmente, reuniões de alinhamento com os diversos partícipes, ao viso de garantir a eficácia das ações em curso.

Providências da UEGP/PTU (C13):

A UEGP reitera as informações prestadas anteriormente, conforme: O fluxo de aquisições do Programa contempla todas as fases do processo (planejamento, preparação, solicitação e avaliação de propostas, negociação e adjudicação), nas modalidades previstas para o Programa.

O fluxograma financeiro do Programa contempla, além dos procedimentos para recursos BID, as etapas referentes aos recursos de contrapartida (Fluxograma Financeiro - item 2.1.1 ST/UGP - Aporte Local). Os coexecutores seguem a Lei 8666/93, conforme os procedimentos de cada um dos respectivos órgãos.

Acrescenta-se que estão em andamento as ações para a elaboração dos procedimentos financeiros do Programa, complementado os fluxogramas existentes, em processo de revisão.

O volume do referido processo de pagamento, da Concremat, foi localizado na Secretaria e está à disposição nesta UEGP.

Providências da UEGP/PTU (C43):

Vide Comentários/Observações do Item C11.

Vale lembrar que este processo é precedido de um minucioso planejamento, que envolve os instrumentos e informações que compõem os relatórios periódicos do Programa, além da exaustiva comunicação com o BID, incluindo as devidas não objeções às mudanças propostas. O quadro do Marco Lógico do Programa, com os indicadores de acompanhamento e de resultados são atualizados periodicamente. Os indicadores em si foram reformulados, conforme mudanças promovidas, e formalmente aprovados durante a Missão Administrativa de Maio/2013.

Providências da UEGP/PTU (C92 E C97):

Acerca das considerações erguidas, já foram encaminhadas a esta Corte documentos referentes ao processo de recebimento do Terminal Setor "O" Ceilândia, em resposta à Nota de Auditoria nº 13 Processo 28130/2012, de 3/04/13, por meio do Ofício 82/2013 UEGP-ST de 19/04/13.

Aproveitamos para reenviar, além de cópia do referido Ofício, cópias dos termos de recebimento, provisórios e definitivo (Anexo IV).

Sobre este assunto foi encaminhado a esta Auditoria, como resposta parcial às Notas nº 6 e nº 15, o Ofício nº 80/2014 UEGP-ST de 10/04/14. Vide Comentários/ Observações dos Itens C92.

Análise da auditoria: Com a redefinição do marco lógico na Missão realizada em maio de 2013, as metas possíveis ficaram mais claras quanto ao acompanhamento,

e a estrutura existente da UEGP/PTU apresenta, no entendimento da auditoria, capacidade de realizar o monitoramento do atingimento de metas do Programa.

Todavia, como a qualidade das obras e quantidade de serviços de engenharia têm grande impacto no atingimento das metas e objetivos do Programa, as falhas que continuam sendo detectadas na execução de obras do Programa continuam a reclamar por aperfeiçoamento da fiscalização e do recebimento definitivo das obras.

Em que pese as ações já adotadas quanto a isso, o resultado da fiscalização realizada nas obras do Programa evidencia ter sido insuficientes, pelo menos até o momento, para coibir ou inibir a repetição das mesmas fragilidades.

Diante do exposto, consideram-se estas fragilidades sanadas apenas parcialmente.

106. **C18 - Fragilidade nos procedimentos de contabilização das despesas do programa, em especial quanto ao processo de revisão de lançamentos.**

Recomendação: À UEGP/PTU elaborar rotinas prévias dos fluxos de procedimentos dos registros contábeis, fortalecendo principalmente os mecanismos de revisão de lançamentos para evitar erros recorrentes de cálculos e lançamentos de registros.

Providências da UEGP/PTU:

> Estão em andamento as ações para a elaboração dos procedimentos financeiros do Programa, complementado os fluxogramas existentes, ora em processo de revisão (ver C13).

Análise da auditoria:

As diversas falhas de contabilização e dificuldades de fechamentos das demonstrações financeiras do Programa também denunciam a fragilidade ainda existente no sistema de contabilização. Apesar de razoável o sistema de controle de desembolsos, o fechamento de demonstrativos ainda enfrenta problemas de consolidação de dados e respeito às normas contábeis.

Em decorrência dessa fragilidade, a versão final dos demonstrativos geralmente é entregue com grande atraso, como ocorreu no presente exercício, quando foi recebida pela auditoria em 22.4.2014, a apenas 6 dias do prazo final para encaminhando das demonstrações auditadas ao BID.

Desta forma, consideramos não saneada essa fragilidade.

107. **C22 – Fragilidade da estrutura ou da equipe de Controle Interno ou Compliance do Programa. e C25 - Fragilidades no sistema de acompanhamento físico/financeiro da obra e aprovação da medição de serviços e guarda da documentação de suporte.**

Recomendação: À ST, UEGP e UGLs executoras do Programa fortalecer os mecanismos de *compliance* principalmente de controle de qualidade dos projetos de engenharia e de recebimento de obras e de serviços de engenharia, implementando controles duplos sobre o recebimento de obras e serviços de engenharia, tanto em medições parciais como recebimento provisório e final das obras, respeitando ainda o princípio da segregação de funções, de forma a assegurar-se da quantidade e da qualidade das obras e serviços, conforme almejado pelos objetivos do Programas.

Providências da UEGP/PTU (C22):

Foram adotadas ações para a elaboração de procedimentos que atendam também às normas internas dos órgãos co-executores, consolidados no documento 'Procedimento de Supervisão - Execução e Recebimento de Obras, Bens e Serviços'.

O avanço do Programa, em todas as ações e projetos previstos, são diuturnamente acompanhados pelo SAG/PTU. As obras de reforma e de construção de terminais têm executores técnicos formalmente designados. Ademais, para as referidas obras foram contratados os serviços de supervisão, acompanhamento técnico e controle tecnológico, conforme Contrato nº 19/2013-ST, firmado com o Consórcio ECOPLAN-SKILL.

Além dessas medidas de caráter mais formal, esta UEGP tem realizado, semanalmente, reuniões de alinhamento com os diversos partícipes, ao viso de garantir a eficácia das ações em curso.

Com relação ao volume da Concremat, ver item C13.

Providências da UEGP/PTU (C25):

Foram elaborados procedimentos que atendem também às normas internas dos órgãos co-executores, consolidados no documento "Procedimento de Supervisão - Execução e Recebimento de Obras, Bens e Serviços". Padrão vigente e sendo aplicado aos serviços e obras em curso.

Projetos antecedem, em sua maioria, a execução do Programa. Aqueles eventualmente em fase de elaboração têm recebido o devido cuidado.

Conforme descrito em C2, ações estão em andamento no sentido de aprimorar a garantia da qualidade e da conformidade das obras e serviços com os padrões estabelecidos, tais como:

a) Elaboração do Procedimento de Supervisão - Execução e Recebimento de Obras, Bens e Serviços;

b) Contratação de Empresa Supervisora de Obras, com o objetivo de aumentar os níveis de qualidade e segurança, além de garantir os prazos e os recursos pactuados; e

c) Revisão dos Fluxos de Aquisições, Obras e Financeiro (atividade em andamento) que permitirá a elaboração dos seus respectivos Manuais; salienta-se que a área Financeira do Programa está empenhada em rever os fluxos, avaliar os mecanismos de controle e redigir os procedimentos financeiros, visando atender à necessidade de *Compliance*.

Análise da auditoria: Aplicam-se nessas fragilidades os mesmos comentários registrados nos controles C11 e C12, por serem controles diferentes que sofrem os mesmos efeitos das deficiências no planejamento e recebimento de obras e serviços de engenharia. Diante do exposto, considera-se esta fragilidade sanada apenas parcialmente.

108. **C24 - Fragilidade das políticas e procedimentos operacionais do processo de investimento e alocação de recursos do Programa e C72 - Falta de controle adequado do Mutuário sobre o comprometimento do orçamento com os processos de aquisição já iniciados, de forma a evitar a insuficiência orçamentária e financeira, como o ocorrido em obras financiadas pelo Programa.**

Recomendação: À UEGP alertar a Secretaria de Transporte, Casa Civil e a Secretaria de Planejamento e Orçamento sobre os compromissos contratuais de

investimentos previstos no Programa, bem como das possíveis consequências da falta de aporte dos recursos de contrapartida por parte do Mutuário.

Providências da UEGP/PTU (C24):

> Com relação ao aporte de recursos do PTU, exercício 2013,seguem em anexo as correspondências encaminhadas pela UEGP e ST aos órgãos competentes (Anexo III). Com relação aos coexecutores, a UEGP não exerce a gestão financeira.
>
> A Auditoria mesmo reconhece, conforme Achados de 2012, que os controles da UEGP e ST são adequados, mas que os controles e processos de planejamento de investimentos e gestão do orçamento do Mutuário (Distrito Federal) são insuficientes para garantir o cumprimento integral dos compromissos contratuais.
>
> A responsabilidade sobre tais controles e processos extrapola, portanto, as competências desta Unidade de Gestão do Programa e da própria ST/DF.

Providências da UEGP/PTU (C72):

> O contrato mencionado pela auditoria foi cancelado, tendo em conta o tempo decorrido. O projeto está sendo revisto e nova licitação será oportunamente lançada pela ST ao viso de dar cumprimento à contrapartida referida.
>
> Vide também C24.

Análise da auditoria: Conforme comentado pela UEGP/PTU, a fragilidade é externa à referida Unidade. No entanto, essa avaliação de fragilidade é em relação ao Mutuário (Distrito Federal), o que pode de fato causar impacto negativo na execução do Programa pela falta de orçamento e de financeiro. Algumas obras, como o Terminal de passageiros de Ceilândia e Santa Maria, entre outros, já passaram por essa dificuldade de recursos.

Portanto, considera-se não saneada essa fragilidade.

109. **C26 – Ausência de normatização interna de procedimentos específicos de alteração do plano de contas, captura e processamento de transações contábeis, aprovação de lançamentos não padrões, conciliações, fechamento contábil, preparação e emissão de relatórios financeiros e manutenção de parâmetros dos sistemas.**

Recomendação:

a) À UEGP implementar normatização dos procedimentos contábeis a serem adotados pelas Unidades de Gerenciamento central e locais, principalmente quanto à forma e prazos de contabilização; e

b) promover treinamento para os responsáveis das UGLs, de forma a assegurar principalmente a precisão e tempestividade dos registros contábeis do Programa, de acordo com o regime de caixa exigido pelo Contrato de Empréstimo.

Providências da UEGP/PTU:

> Ver itens C13 e C18 - com relação a execução dos procedimentos.
>
> O treinamento será o passo seguinte à normatização.

Análise da auditoria: Como informado pela UEGP/PTU, as providências estão sendo tomadas para saneamento da fragilidade, contudo ainda não foram concluídas nem geraram efeitos substantivos sobre o processo de contabilização dos registros do Programa.

Diante do exposto, considera-se saneada essa fragilidade apenas parcialmente.

110. **C27 e C32 - A ocorrência de várias irregularidades na execução das obras em 2009, 2010, 2011 e 2012 evidencia a necessidade de aperfeiçoamento da política de segregação de funções do Programa, principalmente na fiscalização e recebimento de obras e serviços de engenharia e nos processos de revisão de cálculos.**

Recomendação: À UEGP implementar a recomendação proposta no item C22.

Providências da UEGP/PTU:

> Reiteramos as informações prestadas por esta UEGP, conforme: "As situações que pudessem significar malferimento ao princípio administrativo da segregação de funções estão sendo corrigidas, com interveniência da SUAG/ST, especialmente com a designação de novos executores de contratos e recebedores de bens, obras e serviços."
>
> Foram também elaborados procedimentos, consolidados no documento "Procedimento de Supervisão - Execução e Recebimento de Obras, Bens e Serviços", conforme C.22.
>
> Vide ainda C11 e C25.
>
> Vide Comentários/Observações dos Itens C22 e C27.

Análise da auditoria: Como informado pela UEGP/PTU, as providências estão sendo tomadas para saneamento da fragilidade, contudo ainda não foram concluídas nem geraram efeitos substantivos sobre o aperfeiçoamento da segregação de funções do Programa, de forma a gerar fases de revisão por pares e supervisores e, assim, conseguir inibir ou coibir as falhas que ocorrem no recebimento de obras e serviços de engenharia

Diante do exposto, considera-se saneada essa fragilidade apenas parcialmente.

111. **C37 – inadequados procedimentos contábeis dos coexecutores para o registro das transações financeiras, relativos ao fornecimento de dados tempestivos à UEGP, para consolidação das informações financeiras.**

Recomendação: À UEGP implementar a recomendação proposta no item C26.

Providências da UEGP/PTU:

> Vide C26.

Análise da auditoria: Conforme registrado neste Relatório, ocorreram várias despesas de projetos financiados com recursos de contrapartida em 2013, que deixaram de ser contabilizados no exercício. O fato de a UEGP apresentar despesas de exercícios retroativos na presente demonstração financeira evidencia a dificuldade de comunicação entre os Executores e Coexecutores do Programa, gerando reflexos na contabilidade.

Diante das providências adotadas e do exposto, considera-se saneada essa fragilidade apenas parcialmente.

112. **C49 - Falta de realização de conciliação bancária dos recursos internalizados no Brasil pela ST/DF devido à ausência de acesso à movimentação da conta pela UEGP/PTU, provocando a existência de saldos que não se conciliam com os movimentos ocorridos no exercício, comprometendo a fidedignidade dos demonstrativos financeiros do Programa.**

Recomendação:

a) à Secretaria de Fazenda encaminhar mensalmente à UEGP/PTU cópia dos extratos da conta bancária e da conciliação bancária da conta 100-0166799, com o objetivo de viabilizar a gestão financeira do fluxo de caixa do Programa, bem como a elaboração dos demonstrativos financeiros contratuais por parte da UEGP/PTU;
b) à UEGP/PTU realizar a conciliação das contas bancárias em reais, conferindo os valores aprovados para desembolso e os efetivamente debitados em conta.

Providências da UEGP/PTU:

> Sugerimos ao TCDF que expeça determinação específica à Secretaria de Fazenda com vistas ao pleno atendimento do item em evidência.
>
> a) Mediante solicitação mensal da UEGP, os extratos vem sendo fornecidos. Já, a conciliação é fornecida anualmente à UEGP, também mediante solicitação.
>
> b) A conciliação das contas vem sendo feita regularmente pela UEGP, à medida que os extratos são recebidos.

Análise da auditoria: Neste exercício, a exemplo dos anteriores, continua a falta de conciliação bancária do Programa, como relatado na Opinião sobre as demonstrações financeiras desse exercício. Assim como na gestão orçamentária, a fragilidade é do Mutuário que assumiu o compromisso de demonstrar de forma analítica a regular movimentação dos recursos. Como isso não ocorreu no presente exercício considera-se apenas parcialmente sanada tal fragilidade.

113. **C54 - Ausência de cronograma formal para fechamento contábil, devidamente divulgado, contemplando: a) informações necessárias para o fechamento; b) responsáveis pelo fornecimento de cada informação em cada área de origem; c) responsável pela contabilidade para tratamento e análise da informação; d) prazo para fornecimento das informações; e) prazo para o encerramento da análise contábil e preparação dos demonstrativos; f) mecanismos de acompanhamento do andamento das atividades, considerando os prazos estabelecidos.**

Recomendação: Recomendar à UEGP/PTU formalizar o cronograma para elaboração dos demonstrativos financeiros do Programa, devendo conter, se possível, os seguintes elementos:

a) informações necessárias para o fechamento;
b) responsáveis pelo fornecimento de cada informação em cada área de origem;
c) responsável pela contabilidade para tratamento e análise da informação;
d) prazo para fornecimento das informações;
e) prazo para o encerramento da análise contábil e preparação dos demonstrativos;
f) mecanismos de acompanhamento do andamento das atividades, considerando os prazos estabelecidos.

Providências da UEGP/PTU:

> O referido cronograma fará parte dos procedimentos em elaboração (Vide C13, C18 e C26).

Análise da auditoria: Fragilidade ainda não sanada.

114. **C78 - O Sistema que faz os pagamentos do programa (Siggo) não possui mecanismos adequados de bloqueio automático da inclusão de notas fiscais em duplicidade.**

Recomendação: À Secretaria de Fazenda identificar as eventuais vulnerabilidades do Siggo quanto à possibilidade de ocorrência de pagamento em duplicidade de notas fiscais e faturas de bens e serviços e adotar as providências cabíveis no sentido de impedir esse tipo de ocorrência, por intermédio dos devidos bloqueios no sistema.

Providências da UEGP/PTU:

> Sugerimos ao TCDF que expeça determinação específica à Secretaria de Fazenda com vistas ao pleno atendimento do item em evidência.

Análise da auditoria: A fragilidade analisada é do Mutuário e não da UEGP/PTU, já que é a Secretaria de Fazenda que administra o SIGGO. Portanto, considera-se não sanada essa fragilidade.

II - Cumprimento de Normas Contábeis e Financeiras

115. **Achado: Descumprimento de normas contábeis na elaboração dos demonstrativos do Programa**

116. **Critério:** Cumprimento das normas contábeis e financeiras previstas no contrato de empréstimo.

117. **Análise e evidência:** A análise dos registros contábeis e documentos comprobatórios de despesa evidenciaram fatos que deixaram de ser devidamente contabilizados nos demonstrativos, bem como de serem informados nas Notas Explicativas. São eles:

a) não implementação das correções recomendadas pelas Auditorias anteriores, a saber:

I) Divergência no montante de US$ 2.945,65 referente a equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares do montante da NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), que resultará na diminuição dos recursos aplicados;

II) Incorreção no Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP, que se refere à 13ª medição Lt 2 e não à de nº 12 – Lt 2 do Consórcio Mendes JR/Serveng/CR Almeida – Processo nº 90.000068/10;

b) não apresentação de memória de cálculo com as informações analíticas em relação às perdas cambiais informadas de US$ -196.742,99, que afetam os valores de contrapartida;

c) não apresentação de memória de cálculo com as informações analíticas e as conciliações bancárias que respaldem os valores informados das receitas de juros no valor total de US$ 98.958,88, informado nas notas explicativas, valor também divergente dos valores apresentados na Demonstração de Fluxo de Caixa de 2013, onde apresenta juros recebidos no montante de US$ 906.246,17 com ajuste de US$ -989.042,04;

d) divergências nos valores registrados no Demonstrativo de Investimentos Acumulados em relação à Demonstração de Fluxo de Caixa e às Notas Explicativas. De acordo com o Demonstrativo de Investimentos Acumulados, o valor dos investimentos a título de contrapartida, em 2013, foi de US$ 3.756.626,46, o acumulado no início do exercício foi de US$ 100.959.514,27, e no fim do exercício foi de US$ 104.716.140,73. Já a Demonstração de Fluxo de Caixa e as Notas Explicativas apontam, respectivamente, para essas rubricas os seguintes valores: US$ 3.518.544,55, US$ 98.372.800,94 e US$ 101.891.345,49;

e) foram contabilizadas despesas no valor total de R$ 30.159.173,84 (US$ 16.006.420,99), pagas em exercícios anteriores (2010, 2011 e 2012). Dessas, o valor de R$ 294.810,15 (US$ 144.777,36) relativo à SD nº 55 foi apresentado na demonstração financeira de 2013 como “Pagamentos por Bens e Serviços não

remetido ao BID até 31/12/2013". O saldo restante de R$ 29.864.363,69 (US$ 15.861.643,63) relativos às SD nº 49, 50 e 53 que já haviam sido apresentadas ao BID não figuraram no demonstrativo financeiro do exercício de 2013, constando apenas como ajuste da demonstração de 2012. Entretanto, considerando que essas despesas foram apresentadas e aprovadas pelo BID, em 2013, e que os demonstrativos de exercícios anteriores não podem ser alterados, essas despesas deveriam fazer parte da demonstração contábil desse exercício, já que não foram oportunamente registradas nos demonstrativos de exercícios anteriores;

f) registro indevido de despesas com a SAG no valor total de R$ 365.340,00, não elegível por falta de cobertura contratual desse valor excedente, relativo à prestação de serviço em desacordo com as normas pactuadas no Contrato nº 25/2008-ST, onde houve excesso de horas de Engenheiro de Projetos – item 1.4, Engenheiro de Obras 3 – item 1.7, Engenheiro de Planejamento – item 1.8, e Especialista em Licitações – item 1.10, em relação ao estipulado no contrato, considerando os aditivos vigentes em 2013;

g) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 62.863,99 ao fornecedor, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, relativo ao pagamento do reajuste da 5ª medição, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04569 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.00058-2011, às fls. 1 a 148. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

h) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 634,99 a título de ISS da 5ª medição, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, conforme Ordem Bancária nº 20130B04570 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.00058-2011, às fls. 1 a 148. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

i) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 38.563,39 ao fornecedor, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, relativo ao pagamento do reajuste da 5ª medição, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04571 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.001.821-2013, fls. 1 a 99. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

j) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 634,99 a título de ISS da 4ª medição, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04572 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº

0112.001.821-2013, fls. 1 a 99. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

k) Contrato 010/2012-DER. Coexecutor: DER-DF. Fornecedor SINARODO. O pagamento de R$ 293.778,313, ao fornecedor, em 11.10.2012, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2012, nem foi corrigido nas demonstrações financeiras do exercício ora examinado, relativo ao pagamento da Nota Fiscal nº 794, conforme comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 00113.008062-2013, fls. 1 a 117. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

l) Contrato 010/2012-DER. Coexecutor: DER-DF. Fornecedor SINARODO. O pagamento de R$ 1.785,81 de ISS, em 11.10.2012, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2012, nem foi corrigido nas demonstrações financeiras do exercício ora examinado, relativo ao pagamento da Nota Fiscal nº 794, conforme comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 00113.008062-2013, fls. 1 a 117. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso.

118. **Manifestação do gestor: Não houve.**

119. **Recomendação**: Adotar as providências cabíveis para corrigir os lançamentos e registros contábeis, em consonância com as exigências das normas contábeis, e observar o regime de caixa e o exercício em que a despesa passou a ser admitida no Programa pelo BID.

III - Cumprimento das normas contratuais e dos procedimentos de aquisições pelo mutuário e coexecutores nas despesas financiadas com recursos do empréstimo e/ou da contrapartida local.

120. **Achado – Prestação de serviço em desacordo com as normas contratuais pactuadas.**

121. **Critério:** Apêndice "E" da Estimativa de Custos apresentada pela Arcadis Logos no Contrato nº 25/2008-ST e respectivos aditivos, celebrado com recursos do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR.

122. **Análise e evidências:** A proposta vencedora da Arcadis Logos embasou-se na estimativa de custos apresentada à Secretaria de Transportes que tem como fundamento o número de horas de trabalho devidamente alocadas entre o acervo de profissionais da empresa de maneira a prestar adequado serviço de apoio ao gerenciamento do programa.

123. Entretanto, durante o exercício de 2013, foram prestadas e pagas horas de consultoria por Engenheiro de Projetos – item 1.4, Engenheiro de Obras 3 – item 1.7, Engenheiro de Planejamento – item 1.8, e Especialista em Licitações – item 1.10 da Planilha de Remuneração que excederam as horas contratadas, mesmo considerando os aditivos contratuais até então pactuados. As horas excedidas considerando os 4 itens supramencionados somam R$ 365.340,00.

124. A Secretaria de Transportes celebrou aditivo contratual com a Arcadis Logos em 03/01/2014, corrigindo a extrapolação do orçamento, todavia isso não altera os fatos relativos a 2013, uma vez que as normas do BID não admitem prestação e pagamento de serviços baseados em contrato informal com mera expectativa de direitos baseado na possibilidade futura de aditamento.

125. **Manifestação da UEGP/PTU:** A UEGP/PTU informou que a extrapolação do orçamento foi corrigida com a assinatura de aditivo em janeiro de 2014.

126. **Causa:** Atuação informal sem cobertura de valor contratual.

127. **Recomendação:** À UEGP/PTU não autorizar execução de serviços sem cobertura do valor contratual, haja vista as vedações legais e contratuais.

128. **Achado – Descumprimento de normas contratuais e normas de aquisições do BID e nacionais, na subcontratação de serviços de consultoria para despesa não prevista no Plano de Aquisições, entre outras falhas no contrato de Consultoria para Serviço de Apoio ao Gerenciamento do Programa –SAG – Contratada Arcadis-Logos**

129. **Critério:** Os princípios básicos da Administração Pública, mormente aqueles constantes do art. 37 da CF/88, e o disposto na Lei 8666/93, Normas Gerais e Especiais do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR, Anexo de investimentos do Contrato de Empréstimo 1957-0C-BR, Plano de Aquisições aprovado pela CBR – 3889/13, de 21/10/13, normas de aquisição do BID (GN-2350-7).

130. **Análise e evidências:** A análise do processo de aquisição e pagamento da SAG evidenciou a ocorrência dos fatos relatados a seguir.

Elegibilidade dos gastos em relação ao Plano de Aquisições

131. Quanto ao processo de contratação da Arcadis-Logos, constatou-se nos autos que foram feitas diversas subcontratações de serviços de consultoria, dentre os quais se destacam:

Consultores Especiais	Objeto	Horas	Valor Unit.	Valor Total
GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK	Consultoria jurídica ao procedimento licitatório (Concorrência nº 001/2011-ST).	250	R$ 150,00	R$ 37.500,00
DELPHUS	Consultoria de Apoio ao Planejamento Estratégico de Transportes.	320	R$ 150,00	R$ 48.000,00
LOGIKS	Elaboração de Projetos Estratégicos de Comunicação/Monitoramento/Geoprocessa-mento em Transportes.	2000	R$ 150,00	R$ 300.000,00
PRISMA	Prestação de Serviços Técnicos Especializados para Elaboração de Projetos de Engenharia.	1555	R$ 150,00	R$ 233.250,00
LOGIT	Consultoria para apoio técnico à implementação do Novo Sistema de Transporte e análise técnica de propostas de licitação.	1417	R$ 150,00	R$ 212.550,00
CPqD	Consultoria para Homologação de Equipamentos Embarcados.	532	R$ 150,00	R$ 79.800,00
TOTAL		6074		R$ 911.100,00

132. Os serviços de consultoria prestados pelas empresas Delphus, Logiks, Prisma, Logit e CPqD foram relativos a itens previstos no Plano de Aquisição, por se tratar de ações que, no entendimento da auditoria, podem ser admitidas como apoio ao planejamento estratégico e de projetos.

133. Entretanto, para dar assistência jurídica à comissão de licitação da renovação da frota de ônibus, a Secretaria de Transportes contratou consultores especiais do escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck, nos montantes retromencionados.

134. A renovação da frota foi um compromisso assumido pelo Mutuário junto ao BID, que deveria ser atendido até o final do programa. De acordo com a cláusula 4.07 – Das condições especiais de execução, alínea b, do Contrato de Empréstimo 1957-0C-BR:

> *(b) O Mutuário, dentro do prazo de desembolso do programa, deverá promover a renovação da frota de ônibus do Distrito Federal, de modo a compatibilizar a mesma com o perfil definido na Resolução nº 4725 do Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007, conforme seja necessário à operação do transporte coletivo no corredor Leste-Oeste, a qual terá sua qualidade de serviço prestado aferida pela agência reguladora competente atualmente em processo de criação.*

135. Todavia, as despesas com a renovação da frota não foram incluídas no Anexo de investimentos do Contrato de Empréstimo 1957-0C-BR. Também não houve previsão de despesas (investimentos) no Plano de Aquisições aprovado pelo Banco, por intermédio da CBR – 3889/13, de 21/10/13, nem de contrapartida do Mutuário para custear parte ou a totalidade das despesas com a licitação da frota de ônibus.

136. O Plano de Aquisições é o documento que materializa o planejamento de investimentos do Contrato de Empréstimo 1957 OC-BR. Dentre esses investimentos está o seguinte serviço de consultoria: "4.17 – SAG – Apoio ao Gerenciamento", cuja licitação foi concluída em dezembro de 2008, com custo estimado de U$ 14.888.000,00 (quatorze milhões, oitocentos e oitenta e oito mil dólares) no orçamento do Programa.

137. Desta forma, entende-se que as despesas realizadas com apoio à licitação da frota de ônibus, incluindo os serviços dos consultores especiais da pessoa jurídica Guilherme Gonçalves & Sacha Reck, no valor de 37.500,00, não são elegíveis sob esse aspecto para financiamento com recursos do Contrato de Empréstimo 1957/0C-BR, por falta de previsão contratual em seu Anexo de investimento e no Plano de aquisições aprovado pela CBR – 3889/13, de 21/10/13.

Processo seletivo de consultores Especiais

138. Os consultores especiais das empresas Guilherme Gonçalves & Sacha Reck, Delphus, Logiks, Prisma, Logit e CPqD, contratados pela SAG – Serviço de Apoio ao Gerenciamento do Programa por solicitação da UEGP/PTU, no valor de R$ 911.100,00, não passaram pelo processo normal de seleção e contratação de consultores, conforme previsto no Contrato de Empréstimo, haja vista terem sido subcontratados como consultores especiais pelo contrato da SAG . O contrato de consultoria com a SAG (Arcadis-logos) passou a ser utilizado pelo Mutuário como contrato "guarda-chuva" para subcontratar outras empresas de consultoria.

139. Não foram encontrados nos autos dos processos disponibilizados à auditoria pela UEGP/PTU, documentos que evidenciem ter havido processo seletivo que tenha garantido acesso a outros consultores.

140. O fato de consultores especialistas terem sido subcontratados diretamente pela SAG sem haver processo seletivo nos ternos da GN-2350-7 afeta a livre concorrência e a isonomia dos concorrentes, posto que os outros consultores não tiveram tal informação nem tal oportunidade, ferindo o princípio da "necessidade de proporcionar a todos os consultores qualificados a oportunidade de competir para prestar serviços financiados pelo Banco", além de comprometer a transparência do

processo de seleção, em desacordo com o item 1.4.(c) e (e) da GN-2350-7, que assim estabelece:

> 1.4. Competem ao Mutuário a elaboração e implementação do projeto e, portanto, a seleção do consultor, adjudicação e subseqüente administração do contrato. Embora as normas e procedimentos específicos a serem adotados para a contratação de consultores dependam de circunstâncias peculiares de cada caso, **cinco considerações orientam a política do Banco no processo de seleção**:
> (a) ...;
> (b) ...;
> **(c) necessidade de proporcionar a todos os consultores qualificados a oportunidade de competir para prestar serviços financiados pelo Banco;**
> (d) ...; e
> (e) **necessidade de transparência no processo de seleção.**

Processos administrativos e judiciais que apuram irregularidades na contratação

141. Foram identificadas três ações em tribunais administrativos e judiciais que têm grande impacto na avaliação da legalidade e, consequentemente, da elegibilidade das despesas de consultoria para apoio à licitação para renovação da frota de ônibus: a Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0, a Ação Civil Pública nº 2013.01.1.137964-2 e o Processo TCDF 12086/2011. Esses três processos tratam de apuração de denúncias e irregularidades ocorridas na licitação e nos serviços de consultoria de apoio custeadas com recursos do Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR.

142. Em decorrência desses fatos e ações judiciais, de outros que tratam de assuntos semelhantes e complementares, é necessário ressaltar que as apurações estão sendo realizadas pelos órgãos competentes, e tais fatos trazem incerteza quanto aos prejuízos causados e sobre os valores a serem deduzidos dos investimentos acumulados do Programa e eventualmente também no fluxo de caixa do Programa, configurando-se, assim, nos termos na NBC TA 706, emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade, incerteza relevante, cujo desfecho poderá afetar a posição patrimonial e financeira do Programa com reflexos na consistência e fidedignidade dos Demonstrativos Contábeis, bem como na eficiência, na eficácia e na efetividade do Programa.

Modificações contratuais - Não objeção do Banco

143. De acordo com a cláusula 2.6 do termo de contratação da SAG, em caso de modificações substanciais ou emendas contratuais que se fizerem necessárias é obrigatório o prévio consentimento do Banco por escrito.

144. No caso do aditivo ao contrato da SAG, onde foi alterado a quantidade de consultores especiais e valores a serem adicionados ao contrato, houve a não objeção do Banco.

145. Todavia, na consulta ao Banco, não consta que o Mutuário tenha informado que usaria o contrato para custear despesas que não eram previstas no Plano de Aquisições para assessoria jurídica e técnico-financeira da comissão de licitação encarregada do edital de renovação da frota de ônibus, inclusive com emissão de laudo de análise de propostas.

146. Desta forma, entende-se que houve substancial alteração do escopo dos serviços executados, sem a devida manifestação do Banco a respeito (não objeção), conforme definido na cláusula 2.6 (b) do Termo de Contrato:

> 2.6. Modificações ou emendas –
> (a) .....
> (b) Quando as modificações ou emendas forem substanciais, será necessário o prévio consentimento do Banco por escrito.

147. No mesmo sentido, dispõe o artigo 6.01 das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo:

> ARTIGO 6.01 Disposições gerais relativas à execução do Projeto –
> (a) O Mutuário **convêm** em que o Projeto será executado com a devida diligência, de conformidade com eficientes normas financeiras e técnicas e de acordo com os planos, especificações, cronograma de investimentos, orçamentos, regulamentos e outros documentos que o Banco tenha aprovado. Convém, igualmente, em que todas as obrigações que lhe cabem serão cumpridas à satisfação do Banco. (grifo nosso devido a possível erro de tradução do contrato);
> (b) Qualquer modificação substancial nos planos, especificações, cronograma de investimentos, orçamentos, regulamentos e outros documentos que o Banco tenha aprovado assim como **qualquer modificação substancial no contrato de bens ou serviços custeados com os recursos destinados à execução do Projeto, ou nas categorias de investimento, dependerão de prévio consentimento escrito do Banco.** (grifo nosso)

<u>Conflito de interesses (Impedimento)</u>

148. No âmbito do Processo TCDF nº 12086/2011, em resposta à Decisão TCDF 4940/2013, a Secretaria de Transportes se manifestou por meio do Ofício nº 1450/2013-GAB/ST, de 11.11.2013 (Anexo D), apresentando sua defesa em relação à denúncias de irregularidades no âmbito da contratação do escritório . Nesse documento, informa:

> Nese sentido, foram realizados os enquadramentos do contrato de serviços de consultoria ATN/OC-11243-BR à nova realidade, conforme pode ser observado por meio das tratativas realizadas junto ao BID nos Ofícios nº 723/2011-GAB/ST e nº 1072/2011-GAB/ST (Anexo – Ofícios e Anexo – Proposta da empresa enviada ao BID).
> Ato contínuo foi firmado Termo Aditivo ao Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria entre o BID e o Consórcio LOGIT-LOGITRANS, que abarcou, dentre outros produtos, a versão preliminar do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e dos demais anexos técnicos do Edital da Concorrência Pública n] 001 –ST (Minutas), nos termos previstos na Cláusula Quarta, alínea “e”. (Anexo).
> Em março de 2012, com a conclusão da fase interna do processo licitatório da Concorrência nº001/2011 – ST, exauriu-se o objeto da Cooperação Técnica, dentro do Contrato ATN/OC011243-BR, naquilo que envolvia os compromissos assumidos pelo BID na referida Cooperação. Remanesceram, todavia, as demais atividades listadas no Anexo 2 do Termo Aditivo à Cooperação Técnica, sob responsabilidade do Distrito Federal, a título da contrapartida já mencionada.
> Assim, em face das demandas técnico-jurídicas que emergiriam na fase externa do certame, sobreveio a necessidade de se dar continuidade com

> os trabalhos, visando o suporte na emissão de pareceres e orientações técnicas à Secretaria, mormente quanto aos pedidos de esclarecimentos, impugnações administrativas, bem como sob os aspectos técnicos e financeiros envolvendo o Edital de licitação e o julgamento do certame, intercorrências essas previsíveis em qualquer pleito dessa natureza.
> ...
> Quanto à consultoria técnico-jurídica especializada na área de transporte público coletivo, a eleição do advogado Sacha Breckenfeld Reck e equipe decorreu do fato de o referido profissional ter integrado a equipe do Consórcio LOGIT-LOGITRANS durante a execução da Cooperação Técnica, na preparação do edital de licitação.
> Ou seja, a escolha das consultorias referidas decorreu de decisão já consolidada no âmbito da Cooperação Técnica, desde 2010, quando firmado o Contrato ATN/OC-11243-BR.
> Como é de se observar, portanto, demonstrou-se razoável a continuidade das mencionadas consultorias, para auxílio técnico à implementação do novo modelo de STPC/DF, consultorias essas levadas a efeito no âmbito do Programa de Transporte Urbano – PTU, cujo Órgão Financeiro Internacional – BID é a principal fonte dos recursos de seu custeio e possui normas e procedimentos próprios.
> Deve-se realçar que o PTU, já estava em andamento quando da celebração da Cooperação Técnica em tela, é objeto do Contrato de Empréstimo n° 1957/OC-BR, firmado pelo Distrito Federal com o BID em 30.1.2008.

149. Como fundamento contratual para a contratação do advogado Sacha Breckenfeld Reck e equipe, a Secretaria de Transportes transcreveu a cláusula 4.07 (b), que institui a obrigação do Mutuário fazer a renovação da frota de ônibus até o final do contrato; as cláusulas 3.02 e 3.02 (b) do Capítulo III, 4.07 do Capítulo IV e 4.02 do Capítulo V do Anexo A do PTU, as quais tratam da obrigação do Mutuário contratar serviços de consultoria para implantação do Programa. Citou ainda os itens 3.7 (trata das atividades da Empresa Consultora que requerem a aprovação prévia do Contratante), 4.1 (que trata do nível dos consultores a serem contratados) e 4.3 (que trata a aprovação dos consultores pelo contratante). Esclarece também que:

> Assim, no contexto da execução dos Serviços de Apoio ao Gerenciamento do Programa PTU/DF, a empresa Arcadis-Logos Engenharia SA (Contrato nº 25/2008-ST) realizou a contratação dos subconsultores em comento (Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves e Sacha Reck e Advogados Associados e a empresa LOGIT ENGENHARIA LTDA).

150. De acordo com as informações e documentos apresentados pela Secretaria de Transportes, o escritório Sacha Breckenfeld Reck e a empresa Logit Engenharia Ltda teriam participado da elaboração da versão preliminar do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e dos demais anexos técnicos do Edital da Concorrência Pública nº 001–ST (Minutas), na fase inicial. Na fase de licitação também participaram apoiando técnica e juridicamente a comissão de licitação.

151. Além disso, em relação à LOGIT, destaca-se o fato de essa empresa prestar consultoria tanto na etapa de elaboração e revisão do edital - “montagem/revisão do cenário de referencia do edital” e “revisão do plano operacional”, quanto na “montagem do modelo financeiro de análise das propostas técnicas” e “análise comparativa das propostas técnicas dos licitantes”, inclusive com “emissão de laudo de análise das licitantes” (fls. 414, 648, 695 do Processo nº 0090-000798/2013).

152. A decisão judicial proferida na Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0, em tramitação na 1ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal, em caráter liminar, suspendeu contratos de renovação de frota de duas bacias e apresentou inúmeros fatos que podem configurar conflito de interesses. A decisão foi proferida nos seguintes termos:

> Quanto a existência de consultoria administrativa prestada por escritório de advocacia para os membros da comissão de licitação, tal situação em si não é ilegal, vez que a Lei 8666/93, não traz tal proibição. Contudo, tratando-se de atividade tendente a orientar e conceder suporte jurídico a Órgão Público, o Escritório que exerça à função estará vinculado aos princípios que regem a Administração Pública, no que couber.
>
> Quanto a alegação de contratação ilegal do Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck como consultor jurídico da licitação, que haveria dirigido os trabalhos da Comissão de Licitação inabilitando as empresas concorrentes e habilitando apenas empresas anteriormente patrocinadas pelo escritório de advocacia, tem-se que:
>
> a) O Distrito Federal, através do Secretário de Transportes confirmou que o Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck realiza a consultoria jurídica da Licitação, auxiliando na fase interna, inclusive acerca de habilitações
>
> Logo restou demonstrada a atuação de tal Escritório. A omissão de tal informação nas publicações relacionadas à licitação levanta grande suspeita sobre a lisura do procedimento de contratação de tal escritório. Registrando-se que o fato de a licitação receber auxílio técnico ou financeiro de órgão internacional não elide o cumprimento RIGOROSO de todas as normas relacionadas à licitação do ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO.
>
> b) As informações da Secretaria de Transportes não indicaram o contrato de consultoria do mencionado escritório, com seus valores, sua forma de trabalho, e seu prazo de validade.
>
> Não há informações sobre a forma de contratação de tal escritório. Não há indicação se foi feita licitação, ou se houve inexigibilidade de licitação com a exibição do procedimento administrativo próprio.
>
> No depoimento prestado pelo Secretário de Transportes - Senhor José Walter Vazquez Filho à Câmara Distrital, questionado se a contratação do Escritório foi de forma direta (isto é, sem licitação), respondeu:
>
> "Não. As contratações são feitas pelo banco através de listas fechadas e é o banco que escolhe a melhor proposta. Aí, você contrata". (fl. 270, pag 19 do depoimento).
>
> O Secretário referia-se ao Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, no sentido de que tal Banco indicou o Escritório Sacha Reck.
>
> Porém, o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID prestou informação no sentido de que não possui relação nem indicou o escritório Sacha Reck para participação no contrato de licitação dos transportes do Distrito Federal (fl. 456).
>
> Logo, houve contratação direta do Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck. Sem procedimento de dispensa de licitação. Restando configurada irregularidades em tal consultoria, visto que a

empresa que iniciou os trabalhos de elaboração do edital, LOGITRANS tem entre seus diretores o pai do advogado Sacha Reck, senhor, Garrone Reck.

c) Não há indicação ou fundamentação consistente acerca da opção por contratar-se Consultoria Jurídica para auxílio de Licitação, sem que a Secretaria de Transportes auxiliasse-se dos serviços da Procuradoria do Distrito Federal

A contração de serviços de advogado para auxiliar comissão de licitação não é proibida pela Lei 8666/93. Contudo, tendo em vista a existência de órgão jurídico de atuação no Poder Executivo, com elevada capacidade técnica e reconhecido eficiência na atividade jurídica, a Procuradoria do Distrito Federal, mostra-se necessário a realização de decisão administrativa prévia com fundamentação consistente a justificar a oneração dos cofres públicos, para custear serviço que poderia ser realizado por Órgão Próprio (Procuradoria do Distrito Federal).

d) A atividade de consultoria realizada pelo Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck ultrapassou a função de mera consultoria, atuando como efetivos julgadores dos atos relacionados ao processo licitatório, especialmente as questões relativas à habilitação dos concorrentes.

Percebe-se a presença do advogado Sacha Reck na elaboração da Ata de apresentação de envelopes. O que é bastante estranho, tendo em vista que a realização dos atos de registro e averbação são competência exclusiva da Comissão de Licitação. (Documento divulgado na imprensa, constante dos autos 2013.01.1.132169-8).

Percebe-se que o mencionado escritório atua em processo judicial, como na apresentação de Informações em Mandado de Segurança (nº 2012.00.2.020456-6). Tal atribuição é da competência da Procuradoria Geral do Distrito Federal - PGDF Vez que cabe ao mencionado órgão defender a eventual legalidade do ato administrativo ou dispensar tal defesa (na forma das Orientações Internas da PGDF), quando tratar-se de ato administrativo manifestamente ilegal. (fl. 169).

Também afigura-se estranho que o mencionada escritório atuasse para apresentar peça jurídica para subsidiar a manifestação da Comissão de Licitação à PGDF. Já que a comunicação entre órgãos administrativos não necessitam de prévia formalização jurídica do ofício. Bastando que a Comissão encaminhasse informações, que a PGDF iria examinar a legalidade do ato. (fl. 170).

Há nos autos atas do processo licitatório indicando que membros da comissão sentiam-se constrangidos com a atuação do Escritório de Advocacia Sacha e Reck, já que tal escritório definia previamente o conteúdo das decisões administrativas da Comissão.

As decisões dos recursos administrativos eram definidas pelo Escritório, sendo confirmadas pela Comissão, com ressalvas de alguns membros da comissão. Como se verifica no documento de fls. 620, em que as integrantes da comissão escrevem à caneta: "Parecer não lido, apenas vistado por exigência do Secretário de Transporte".

As cópias de decisões judiciais e petições iniciais de ações, que apontam pela suspeita de fraudes em licitações de transportes no Estado do Paraná, descrevem um roteiro muito parecido ao evidenciando nos presentes autos.

Tal como ocorreu nos Autos 11202-06.2013.8.16.0031, da 1ª Vara Cível de Guarapuava, fls. 570/613 e 463/568:

A empresa Logitrans é contratada para a realização do contrato de licitação, abordando os aspectos técnicos;
O Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck é contratado como órgão consultor, sem indicação de procedimento prévio de licitação ou procedimento de dispensa/inexigibilidade de licitação.

De se registrar que um dos diretores da Logitrans, Garrone Reck é pai do advogado Sacha Breckenfeld Reck, que atua no mencionado escritório de advocacia. Também é diretor na empresa o senhor Alexis Breckenfeld Reck, irmão do advogado Sacha. (termo de declaração perante MP do Paraná, fl. 83-85).

O Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck controla o procedimento de habilitação e inabilitação dos concorrentes; Empresas que anteriormente celebram contratos advocatícios com o Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck sagram-se vencedoras, apresentando propostas de alto valor.

e) Empresas previamente assessoradas pelo Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck sagraram vencedoras da licitação. Algumas dessas empresas indicaram o valor máximo de preço de tarifa em suas propostas contratuais ou recebem outros favorecimentos.

A Empresa Viação Piracicabana foi favorecida por apresentar complementação de documentos, posteriormente à fase de apresentação de envelopes. Ofício nº 20/2013 - CEL nº 01/2011-ST, de 08/03/2013, subscrito pelo presidente da Comissão de Licitação, Senhor Galeano Furtado Monte, solicita a seguinte documentação: Balanço Patrimonial, Demonstração de Resultado do Exercício; Termo de abertura de Livro Diário Geral; Termo de Encerramento Digital do Livro Diário Geral (...), fls. 615.

Tal situação evidencia tratamento diferenciado e privilegiado à empresa. Tendo em vista que outras empresas foram excluídas da concorrência pela ausência de um ou dois documentos. Enquanto para a Viação Piracicabana admite-se a juntada posterior de amplo caderno documental.

Na informação da Secretaria de transportes há expressa indicação de que o Escritório de advocacia já atuou para a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda em causas pontuais no Estado de São Paulo. Os sócios dessa empresa são Max Empreendimentos e Participações LTDA, Comporte Participações S/A, e PGM Participações Ltda. Ao passo que a empresa Viação Piracicabana detém como sócios Comporte Participações S/A e Glarus Participações, Maria Zélia Rodrigues de Souza Franca, Paulo Sérgio Coelho, José Efrain Neves da Silva (alteração contratual de 13/02/2013, fl. 164/165). Sendo que a Comporte Participações S/A tem mais 50% do capital da Viação Piracicabana.

Embora não haja identidade total de sócios. A presença de sócios comuns, com capital significativo na empresa, indica uma orientação comum. Bem como demonstram que o resultado de uma empresa influencia no resultado de outra. O advogado que exerce a competência de Consultoria de Licitação, não pode apresentar parecer em relação a empresa que contenha sócio com capital significativo em outra empresa patrocinada juridicamente pelo mesmo advogado.

Logo, restou demonstrado vínculo anterior entre o escritório de advocacia e a empresa Viação Piracicabana, suficiente a impossibilitar a realização de parecer do mencionado escritório em sede de procedimento administrativo.

Quanto à Viação Marechal Ltda evidenciou-se que o Escritório de advocacia já fez patrocínio jurídico à mencionada empresa, ainda que seja em relação a dissídios trabalhistas com atuação de Sindicatos.

A Empresa Viação Marechal foi defendida pelo Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck em processos no Estado do Paraná. Inclusive encontra-se envolvida em ação de improbidade com o Advogado Sacha Reck, no Estado do Paraná, havendo decisão judicial determinando indisponibilidade de seus bens.

Logo, restou demonstrado vínculo anterior entre o escritório de advocacia e a empresa Viação Marechal Ltda, suficiente a impossibilitar a realização de parecer do mencionado escritório em sede de procedimento administrativo.

f)O conjunto de elementos dos autos indicam a ocorrência de fraude ao sistema concorrencial:
" Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck é contratado como "empresa" para prestar consultoria jurídica, não sendo apresentado procedimento administrativo de licitação ou de dispensa/inexigibilidade de licitação.
" O Escritório atua de forma incisiva e constrangedora, definindo o conteúdo das decisões administrativas. Inclusive com tendo o Advogado Sacha Reck assumido atividades ordinárias da Comissão de Licitação, como a digitação da Ata de Entrega de Envelopes.
" Empresas que haviam utilizado os serviços advocatícios do Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck anteriormente são habilitadas nos certames. Ou seja o escritório que faz a consultoria jurídica confere parecer favorável às empresas que são suas clientes, sem indicar qualquer ressalva de suspeição.
" O Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck atua como órgão público, na medida em que presta consultoria jurídica para comissão licitatória, mas não utiliza-se dos princípios da Administração, mormente a isonomia.
" As empresas vencedoras recebem tratamento privilegiado da Comissão de Licitação. A Empresa Viação Piracicabana recebeu a benesse de entregar inúmeros documentos posteriormente à fase de habilitação. O que indica tratamento privilegiado, proibido no sistema licitatório.
" As empresas vencedoras oferecem propostas no valor máximo permitido na licitação. Afigura-se estranho que empresas do porte das empresas vencedoras não tenham apresentado propostas em valores menores para concorrerem à licitação. Vez que se qualquer outra empresa habilitada apresentasse proposta de R$0,01 (um centavo) menor já se sagrariam vencedora.
" A Empresa Auto Viação Marechal, vencedora da Bacia 04 apresentou proposta de 2,7192, ao passo que a proposta máxima era do mesmo valor de 2,7192.

Esse comportamento não é usual nem esperado. Toda empresa grande apresenta proposta que permita um mínimo de concorrência com as demais empresas. A proposta indicada pela empresa vencedora indica que esta empresa tinha certeza quanto à inexistência de outros candidatos habilitados na concorrência. O que gera grandes suspeitas em relação ao procedimento licitatório e ao resguardo da amplitude de concorrência.

g) Documentos essenciais da licitação foram sonegados aos órgãos fiscalizadores. O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas não teve acesso aos dados orçamentários da licitação, como indica as fl. 264/269.

Consta dos autos, pedido de providência realizado pelo MPTCDF indicando a omissão do Poder Público na divulgação dos dados da licitação.

O Ministério Pùblico do Distrito Federal apresenta parecer pela suspensão dos contratos, apontando irregularidades e ilegalidades no processo licitatório, fls. 244/250.

h) - O Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID prestou informação no sentido de que não possui relação nem indicou o escritório Sacha Reck para participação no contrato de licitação dos transportes do Distrito Federal.

i) - A Justiça do Paraná decretou a indisponibilidade de bens e a quebra de sigilo bancários do advogado Sacha Rech e de seu pai, Garrone Reck, e da empresa Auto Viação Marechal, entre outros réus, em virtude de acusação de fraude em processo de licitação de transportes naquele Estado, através de ação civil pública de improbidade administrativa manejada pelo Ministério Público do Paraná.

j) Quanto às empresas, em resumo:
Quanto à empresa Viação Marechal Ltda, vencedora da Bacia 04: foi determinada o bloqueio de seus bens por decisão judicial no Estado do Paraná; Já contratou os serviços advocatícios do escritório do senhor Sacha Reck; apresentou preço igual ao valor máximo da proposta, em atitude que indicava ter certeza da ausência de concorrência, sendo que, posteriormente, confirmou-se a ausência de concorrência na Bacia em que ganhou o contrato;

Quanto à empresa Viação Piracicabana, vencedora da Bacia 01: apresentou documentos essenciais da licitação em data posterior àquela da apresentação de envelopes, indicando tratamento favorecido; O seu principal sócio, com participação no capital social superior a 50%, também é sócio de outra empresa já patrocinada juridicamente pelo escritório Sacha Reck.

Quanto à empresa Viação Pioneira Ltda, vencedora da Bacia 02. Não restou comprovado que tenha sócio comum com a Viação Piracicabana. Na presente fase processual não restou comprovadas ilegalidades especificas, que viessem a favorecê-la.

Quanto ao Consórcio HP-ITA, formado pelas empresas HP Transporte Coletivos Ltda e Ita Empresa de Transportes Ltda, vencedora da Bacia 03. Na presente fase processual não restaram comprovadas ilegalidades especificas, que viessem a favorecê-la.

Quanto ao empresa Expresso São José, vencedora da Bacia 05. Na presente fase processual não restaram comprovadas ilegalidades especificas, que viessem a favorecê-la.

k) Cediço que muitas ações judiciais discutem a validade da presente licitação. Tal situação é muito comum e natural, tendo em vista a relevância da licitação, a importância do serviço de transportes público, o inconformismo das antigas empresas prestadoras com as novas regras de

exploração do serviço, os empresários que têm interesse direto em criar obstáculos ou atrasar a finalização do processo, cidadãos que detêm interesse político em afirmar que moveram ação contra a licitação, pessoas do povo que buscam um serviço de melhor qualidade, entre outros fundamentos.

Cada ação discute certos pontos do edital ou do processo em si, apresentando certas provas. Ao Poder Judiciário cabe o exame das provas e alegações produzidas, verificando-se foi descumprida a lei ou os princípios básicos da Administração Público, mormente aqueles constantes do art. 37 da CF/88 e o disposto na Lei 8666/93.

Mostra-se necessário e urgente a finalização do processo de licitação dos transportes públicos do Distrito Federal. Contudo, essa finalização não poderá ser levada a efeito de qualquer modo, mormente quando o caminho escolhido debanda para a ilegalidade, abuso de poder, ou favorecimento pessoal de algumas empresas.

Também cediço que a Decisão Judicial deverá antever um modo de continuação extraordinária do serviço público, tendo em vista sua essencialidade.

l) No presente caso, em exame inicial, restou demonstrado que a contratação das empresas Viação Marechal Ltda (que foi vencedora da Bacia 4) e da empresa Viação Piracicabana (que foi vencedora da Bacia 1) está eivada de irregularidades e ilegalidades. Bem como, restou demonstrado o comprometimento direto entre essas empresas e o Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck, o que impede que tal escritório atue em consultoria jurídica nas Bacias em que tais empresas disputarem a concorrência.

Assim, revelando-se a ilegalidade no procedimento licitatório, com favorecimento pessoal de algumas empresas, mormente a partir da fase de habilitação dos concorrentes, deverão ser suspensos os contratos administrativos, relativamente À BACIA 01 E À BACIA 04, e ser determinado o retorno da licitação da Bacia 01 e da Bacia 04 À FASE DE HABILITAÇÃO DE CONCORRENTES E APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS. Devendo ser estabelecido novos prazo para habilitação dos concorrentes e apresentação propostas. Bem como deverá se impedir que o Escritório preste consultoria relativamente às Bacias disputadas por essas duas empresas.

ASSIM, por todo o exposto, em sede de antecipação de tutela, DECIDO:

a) SUSPENDER O CONTRATO ADMINISTRATIVO DA BACIA 1 (UM) - cuja empresa vencedora foi a VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA, determinando que a licitação retorne à fase de habilitação de concorrentes e apresentação de propostas, devendo ser estabelecidos novos prazos para habilitação dos concorrentes e apresentação de propostas. Sendo que, se houver a participação da empresa Viação Piracicabana Ltda ou Viação Marechal Ltda, a Comissão de Licitação não poderá utilizar-se da Consultoria Jurídica do Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck.

b) SUSPENDER O CONTRATO ADMINISTRATIVO DA BACIA 4 (QUATRO) - cuja empresa vencedora foi a VIAÇÃO MARECHAL LTDA, determinando que a licitação retorne à fase de habilitação de concorrentes e apresentação de propostas, devendo ser estabelecidos novos prazos para habilitação dos concorrentes e apresentação de propostas. Sendo que, se

houver a participação da empresa Viação Piracicabana Ltda ou Viação Marechal Ltda, a Comissão de Licitação não poderá utilizar-se da Consultoria Jurídica do Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck;

c) Determinar que, se as mencionadas empresas (Viação Piracicabana Ltda ou Viação Marechal Ltda) já estiverem operando o sistema público de transporte, poderão continuá-lo, por no máximo 30 (trinta) dias, a contar da publicação da presente decisão. Vencido esse prazo, a exploração deverá retornar a situação que existia anteriormente à assinatura do contrato administrativo;

d) Recebo a emenda de fls. 305/307. A Secretaria deverá fazer a inclusão no pólo passivo. Citem-se as pessoas jurídicas para responder à ação. Intimem-se da presente decisão
Intimem-se. Brasília - DF, quinta-feira, 26/09/2013 às 21h38.

153. Sobre o assunto, o art. 9º da Lei 8666/93, assim prescreve:

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:
I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;
II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;
III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.
§ 1º É permitida a participação do autor do projeto ou da empresa a que se refere o inciso II deste artigo, na licitação de obra ou serviço, ou na execução, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento, exclusivamente a serviço da Administração interessada.
§ 2º O disposto neste artigo não impede a licitação ou contratação de obra ou serviço que inclua a elaboração de projeto executivo como encargo do contratado ou pelo preço previamente fixado pela Administração.
§ 3º Considera-se participação indireta, para fins do disposto neste artigo, a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários.
§ 4º O disposto no parágrafo anterior aplica-se aos membros da comissão de licitação.

154. A norma do BID, GN-2350-7, que define “Políticas para Seleção e Contratação de Consultores Financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento” também veda em seu item 1.9 a existência de conflitos de interesse na contratação de consultores e subconsultores financiados com recurso do Banco, conforme transcrição a seguir:

Conflito de Interesses

1.9 A política do Banco requer que os consultores forneçam um assessoramento profissional, objetivo e imparcial, fazendo com que os interesses do cliente sempre preponderem, sem ter em vista a possibilidade de futuros trabalhos, e também que, ao fornecer o assessoramento, evitem conflitos, quer em relação a outros compromissos assumidos, quer em relação a seus próprios interesses corporativos. Não poderão ser

> contratados consultores para a execução de tarefas que conflitam com obrigações atuais ou assumidas anteriormente com outros clientes, ou que os possa colocar em situação que os impossibilite de assegurar o cumprimento da tarefa segundo os melhores interesses do Mutuário. Sem limitação do caráter geral do preceito exposto acima, não deverão ser contratados consultores que se enquadrem nas situações descritas a seguir:
> (a) Conflito entre atividades de consultoria e fornecimento de bens, obras ou serviços (que não os de consultoria regulados por estas Políticas). A empresa contratada pelo Mutuário para o fornecimento de bens, obras ou serviços (que não os de consultoria regulados por estas Políticas) inseridos em um determinado projeto, e cada uma de suas empresas associadas deverá ser desqualificada para a prestação de serviços de consultoria relacionados a tais bens, obras ou serviços. Por outro lado, a empresa e cada uma de suas associadas, contratada para a execução de serviços de elaboração ou implementação de um projeto deverão ser desqualificadas para o fornecimento posterior de bens, obras ou serviços (que não os de consultoria regulados por estas Políticas) resultantes dos serviços de consultoria prestados pela empresa na preparação ou implementação ou a eles relacionados diretamente.
> (b) Conflito entre serviços de consultoria distintos: Os consultores (incluindo seus funcionários e subconsultores) e quaisquer de seus associados estarão impedidos de serem contratados para executar qualquer tarefa que, por sua natureza, possa conflitar com outro serviço executado pelos mesmos. Exemplificando: consultores contratados para a elaboração de projetos de engenharia relativos a um projeto de infra-estrutura não deverão ser contratados para preparar uma avaliação ambiental independente para o mesmo projeto; e consultores assessorando um cliente na privatização de bens públicos não deverão adquirir tais bens nem prestar assessoria a adquirentes desses bens. Do mesmo modo, consultores contratados para preparar os Termos de Referência (TDR) de uma determinada tarefa estarão impedidos de executar essa tarefa.
> (c) Relacionamento com funcionários do Mutuário: Os consultores (inclusive seus funcionários e subconsultores) que têm um relacionamento familiar ou comercial com um membro da equipe do Mutuário (ou da agência implementadora do projeto ou de um Beneficiário do empréstimo) que estiver, direta ou indiretamente envolvido em qualquer fase de: (i) preparação dos TDR do contrato, (ii) processo de seleção para tal contrato, ou (iii) supervisão de tal contrato, não poderão beneficiar-se de contrato, a menos que o conflito decorrente desse relacionamento tenha sido resolvido de forma aceitável pelo Banco, no decorrer do processo de seleção e execução do contrato.

155. Considerando as informações ora apresentadas, esta auditoria possui entendimento divergente do Mutuário quanto ao cumprimento das normas contratuais do empréstimo, relativas a essa contratação, haja vista os seguintes fatos:

a) O Mutuário admite que a seleção de consultores foi feita em outro Acordo de Cooperação Técnica, e que tais consultores especiais não passaram por processo seletivo no Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR;

b) O Mutuário reconhece que o contrato firmado para custear as despesas com consultorias do processo de licitação da renovação da frota havia sido encerrado.

c) Os diferentes objetos do Acordo de Cooperação Técnica e do Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR demonstram que uma seleção de consultores

realizadas em um não poderia ser aproveitada pelo outro. Objetos distintos devem gerar processos seletivos e contratações distintas;

d) O Plano de aquisições não previa tal contratação, nem alocação de recursos para renovação da frota de ônibus;

e) O objeto do contrato do Serviço de Apoio ao Gerenciamento do PTU (Contrato entre Mutuário e a Arcadis-Logos) não previa contratação de consultores especiais para apoio a licitações que não se encontravam no Plano de Aquisições;

f) Os fundamentos contratuais apresentados pela Secretaria de Transporte não são suficientes para permitir a contratação de despesas não previstas no plano de aquisições;

g) Não foi encontrado nos autos manifestação formal de não-objeção por parte do BID quanto ao aproveitamento dos mencionados consultores no Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR;

h) A ação popular retrocitada apresentou fatos e reconheceu a existência de conflito de interesses na subcontratação do escritório Sacha Breckenfeld Reck e da empresa Logit Engenharia Ltda;

156. Desta forma, no tocante à participação do escritório Sacha Breckenfeld Reck e da empresa Logit Engenharia Ltda na elaboração do edital e no apoio à comissão de licitação para renovação da frota, s.m.j. essa auditoria entende ter havido violação ao disposto no art. 9º e §§ 5º do art. 42 da Lei 8666/93, bem como do disposto no ítem 1.9 da GN-2350-7 das normas do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, que tratam de conflito de interesses, em desacordo portanto com as normas contratuais previstas no Contrato de Empréstimo 1957/0C-BR e nas normas nacionais retrocitadas.

157. **Manifestação do Gestor:** Pelo Ofício nº 69/2014-UEGP-ST, de 04.04.2014, a UEGP assim se manifestou:

> No tocante à solicitação de informações acerca da contratação de consultoria técnica, esclarecems que informações já foram enviadas à Corte por meio do Ofício nº 1450/2013, de 11/11/2013, em atendimento à Decisão 4940/2013, prolatada no Processo 12086/2011 e que, para evitar sobreposição de esforços e dispêndio de meios, a UEGP sugere sejam verificados naquele feito em homenagem, em especial, ao princípio do relator natural.

158. Na folha 30 do Of. 1450/2013-GAB/ST supracitado, cuja cópia consta do Anexo D, a Secretaria de Transporte concluiu destacando que:

> (...) o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados jamais violou os princípios que resguardam a lisura do procedimento licitatório, muito pelo contrário, se ateve integralmente ao cumprimento das disposições editalícias e à legislação vigente.

159. **Recomendação**: A respeito desse assunto, recomenda-se à UEGP/PTU:

a) apresentar justificativas e esclarecimentos sobre as mencionadas falhas e irregularidades na subcontratação de serviços de consultoria, realizadas por meio do contrato com a Arcadis-Logos;
b) consultar formalmente o Banco para confirmar se, por parte do Banco, há alguma objeção às despesas retrocitadas, custeadas com recursos do Contrato de Empréstimo 1957/0C-BR.

Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia

160. O resultado da fiscalização do Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – NFO/TCDF está registrado no Anexo B deste Relatório.

161. A síntese das falhas e irregularidades constatadas na execução de obras e serviços de engenharia encontra-se registrada na conclusão deste Relatório, parágrafos 224 a 228 deste Relatório.

162. A seguir apresenta-se o resultado da análise realizada por esta auditoria dos autos do processo 0090.001136/2011, relativo ao pagamento do contrato celebrado entre Secretaria de Transportes e CONTARPP, responsável pela reforma do terminal de Ceilândia, Setor O:

Construção do Terminal de passageiros de Ceilândia – Setor "O"

163. **Achado: Falta de acessibilidade e de segurança contra risco e pânico no terminal de passageiros, em desacordo com laudos da AGEFIS e Corpo de Bombeiros Militar do DF.**

164. **Critério:** Observância de normas técnicas de segurança contra risco e pânico e de acessibilidade**.**

165. **Análise e evidências:** Na análise do processo 0090.001136/2011, relativo ao pagamento do contrato celebrado entre Secretaria de Transportes e CONTARPP, fls 932/941, verificou-se que a AGEFIS identificou outras falhas nas obras do terminal de passageiros de Ceilândia – Setor O, relativos ao descumprimento da legislação em vigor sobre acessibilidade, quais sejam:

a) desníveis superiores a 5mm e até 15mm em soleiras devem ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (50%);

b) é obrigatória a instalação de placas indicativas em braile para identificação dos espaços e locais de edificação;

c) nas portas deve haver informação visual (número da sala, função, etc.)na altura de 1,40 e 1,60m, localizado no centro da porta ou na parede adjacente (NBR 9050, item 5.10);

d) o piso tátil instalado está em desacordo com a NBR 9050, item 5.14.1.2 – o piso tátil de alerta deve ser instalado ao longo de toda a extensão das plataformas de embarque e desembarque, e o piso tátil direcional deve ser instalado para demarcar o local de embarque e desembarque;

e) a bacia sanitária no box para pessoa com deficiência deve estar a uma altura entre 0,43 e 0,45cm do piso acabado (NBR 9050 item 7.3.1.3);

f) um dos mictórios deve ser provido de barras verticais de apoio (NBR 9050 item 7.3.6.4);

g) as torneiras de lavatório devem ser acionadas por alavanca ou dispositivo equivalente (NBR 9050 item 7.3.6.3);

h) devem ser instaladas barras de apoio junto ao lavatório (NBR 9050 7.3.6.4);

i) as tampas de caixas de passagem e de poços de visitas devem estar niveladas;

j) uma parte da superfície do balcão da lanchonete, no mínimo 0,90m de extensão, deve ter altura de no máximo 0,90m do piso (NBR 9050 item 9.5.2.1);

k) a rampa de travessia está com declividade superior a 20% e o piso tátil de alerta nas rampas deve ser posicionado a 0,50m do meio fio;

l) não há demarcação de faixa de pedestre no local de travessia onde foi executado o rebaixamento do piso (NBR 9050 item 6.10.9);

m) nas faixas elevadas de travessia deve ser instalado piso tátil de alerta no sentido perpendicular ao deslocamento.

166. A nova vistoria realizada pela AGEFIS, fls. 977 do Processo nº 09.00001136/2011, informou que as falhas apontadas anteriores que estavam previstas no edital e projeto foram sanadas, mas as demais deveriam ser executadas futuramente pela Secretaria de Transportes. Contudo, o sintético laudo não informou especificamente quais falhas foram sanadas e quais deveriam ser no futuro.

167. Também consta nos autos do mesmo processo vistoria realizada pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. O parecer emitido sobre terminal de passageiros de Ceilândia, Setor O, conclui que o local não possuía as condições mínimas de segurança contra incêndio e pânico, devendo cumprir as seguintes exigências, fls. 955 (frente e verso) do Processo nº 09.000.1136/2011:

a) apresentar plano de incêndio aprovado junto à Diretoria de Estudos e Análise de Projetos (DIEAP) do departamento de Segurança Contra Incêndio (DESEG) do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal – CBMDF, dos sistemas de segurança contra incêndio e pânico a serem instalados, adequados e/ou alterados em função da destinação da edificação e compartimentação atual, de acordo com o art. 16 do Regulamento de Segurança Contra Incêndio e Pânico do Distrito Federal – RSIP-DF;

b) apresentar a ART – Anotação de Responsabilidade Técnica de execução dos sistemas de proteção contra incêndio instalados, visada junto ao CREA (inclusive distribuição elétrica);

c) apresentar o Laudo do Teste de Aterramento do SPDA - Sistemas de Proteção Contra Descargas Atmosféricas, com especificação do equipamento utilizado, método, resistência encontrada e assinado por responsável técnico, emitido por firma credenciada ou visado no CREA, conforme NBR 5419/09 da ABNT;

d) apresentar o Laudo de Continuidade Elétrica das armaduras, de acordo com o anexo E da NBR 5419/09 da ABNT;

e) instalar sistema de sinalização de segurança contra incêndio e pânico, conforme as NBRs 13434-1/04, 13434-2/04 e 13434-3/2005 da ABNT. A sinalização de segurança contra incêndio e pânico deverá ser adquirida junto às empresas credenciais pelo CBMDF, com escopo para comercialização do referido sistema de segurança contra incêndio;

f) instalar sistema de iluminação de emergência, conforme NBR 10898/99 da ABNT. A iluminação de emergência deverá ser adquirida junto às empresas credenciadas pelo CBMD, com escopo para comercialização do referido sistema de segurança contra incêndio;

g) instalar sistema de proteção por extintores de incêndio, conforme NBR 12693/2010 da ABNT. O extintor de incêndio deverá ser adquirido junto às empresas credenciadas pelo CBMD, com escopo para comercialização do referido sistema de segurança contra incêndio;

h) instalar sistema de proteção por hidrantes de parede, conforme a NT 004/00-CBMDF. O sistema de Hidrante de Parede deverá ser instalado, adequado e/ou mantido por empresas credenciadas pelo CBMDF, com escopo para comercialização do referido sistema de segurança contra incêndio;

i) instalar SPDA – Sistema de Proteção Contra Descargas Atmosféricas, conforme previsto na NBR 5419/09 da ABNT.

168. Não consta nos autos que tais falhas tenham sido corrigidas. A comissão responsável pela emissão do Termo de Recebimento de Obras do terminal recomendou à Secretaria de Transporte adotar providências junto aos setores competentes para o cumprimento das exigências do Corpo de Bombeiros.

169. **Manifestação do gestor**: Não se manifestou.

170. **Causa**: Deficiência na elaboração de projetos de obras e serviços de engenharia, uma vez que o edital e/ou projeto de execução das obras não incluiu os requisitos de acessibilidade, conforme padrões técnicos exigidos pela NBR 9050, e demais normas aplicáveis à segurança contra risco e pânico.

171. **Recomendação**: Quanto aos requisitos de acessibilidade no terminal de passageiros de Ceilândia, Setor O, recomenda-se à Secretaria de Transportes:

a) providenciar a correção das falhas apontadas pela AGEFIS, ainda não corrigidas por não estarem previstas no edital da licitação e/ou do projeto de execução das obras, de forma que o terminal atenda a todos os requisitos de acessibilidade aos passageiros com deficiência, conforme padrões técnicos exigidos pela NBR 9050 e demais normas aplicáveis;

b) revisar os demais projetos de reforma ou construção de novos terminais de passageiros para adequá-los à padrões técnicos de acessibilidade exigidos pela NBR 9050 e demais normas aplicáveis.

Quanto à falta de condições mínimas de segurança contra incêndio e pânico no terminal, colocando em riscos os passageiros que utilizam o terminal:

a) informar se as falhas apontadas pelo Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal foram corrigidas;

b) caso ainda não tenham sido corrigidas, informar as providências adotadas, responsáveis e prazos para saneamento.

IV - Análise do Saneamento de Pendências em Relação aos Exercícios Anteriores, até as Demonstrações de 2012

172. Com relação à correção das falhas e implementação das recomendações apontadas em exercícios anteriores, A UEGP/ST foi instada a se manifestar por intermédio da Nota de Auditoria nº 6, sendo reiterada por meio da Nota de Auditoria nº 15. Entretanto, a UEGP/ST não apresentou informações e/ou justificativas nem providências adotadas pelo Executor e Coexecutores do Programa, exceto quanto a alguns itens do sistema de controle interno.

173. Assim consideram-se não saneadas as seguintes pendências dos exercícios anteriores, conforme consta do Relatório de Auditor Independente do Exercício de 2012, de acordo com o excerto abaixo transcrito:

> PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL E AMBIENTAL DO PTU/DF
>
> **Achado: Solicitação de Desembolso nº 41, 42, 43, 44, 46, 47. Não foi comprovado nos autos que os serviços contratados de consultoria tenham ocorrido a preços de mercado, relativo ao processo de aquisição nº 0410002314/2009 - SBQC (GN 2350, Seção II) – contratado Grecco Consultorias - Atitude e Pensamento Estratégico. Valor R$ 1.828.734,89. Objeto: Execução do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF. Contrato assinado em 04.10.2010.**
>
> CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE CEILÂNDIA SETOR "O"
>
> **Achado: Emissão indevida de documento atestando a conclusão das obras do terminal de passageiros de Ceilândia – Setor "O" que ainda estavam em andamento e com falhas na execução.**
>
> Além disso, segundo inspeção do NFO, ainda foram constatadas as seguintes irregularidades nas obras do terminal:
>
> a) **falha na elaboração do Projeto Básico** que originou o Contrato nº 20/2009-ST, referente à reforma e ampliação do terminal de ônibus da Ceilândia – Setor "O", e ausência de comprovação da execução dos serviços "Estrutura metálica pintada – Cobertura" e "Pav. Asfalto base 30 cm e capa 5 cm". (conforme parágrafos 155 a 165 deste Relatório e item 2.3.1 e parágrafos 196 a 210 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/SEGECEX/TCDF, cópia no Anexo C);
>
> **b) desempenho deficiente das funções dos fiscais do Contrato nº 20/2009-ST,** referente à reforma e ampliação do terminal de ônibus da Ceilândia – Setor "O". A fiscalização não possui informações atualizadas sobre a obra, o que configura falha no acompanhamento e fiscalização do contrato. Não constam nos autos do Processo 0509-2009-ST diversos documentos, referentes a projetos, levantamentos de campo e ensaios técnicos, previstos nas especificações técnicas do contrato e que deveriam ter sido exigidos, conferidos e atestados pelos fiscais do contrato, conforme parágrafos 155 a 165 deste Relatório e item 2.3.2 e parágrafos 111 a 118

do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

c) execução de serviços em desacordo com especificações técnicas. Contrato nº 20/2009-ST, referente à reforma e ampliação do terminal de ônibus da Ceilândia – Setor "O". Falhas no acabamento da pavimentação e execução de revestimento com aparência típica de tratamento superficial simples – TSS, enquanto a especificação cita a utilização de concreto betuminoso usinado a quente – CBUQ; não há projeto de pavimentação; falhas na sinalização horizontal, que foi executada sem observar a boa técnica; dispositivos de drenagem danificados; sistema de drenagem com presença de entulho; tubulações sem concordância de cotas e com diminuição da seção transversal útil; locais sem cobertura vegetal; plantio de gramas em mudas (especificação prevê gramas em placas); tampas sem identificação; entulhos; falhas na execução de calçadas; falta de identificação de circuitos elétricos; emprego de materiais fora do padrão da edificação; emprego de materiais em desacordo com o especificado e falhas de execução/acabamento em geral. Cita-se ainda, por exemplo: 1) instalação de torneiras simples, enquanto as especificações preveem torneiras de pressão; 2) ausência da moldura em alumínio para os espelhos (item 8.IV.i das especificações técnicas); 3) instalação de bacias sanitárias da linha Izy-Deca, enquanto o projeto (fl. 96 do Processo nº 0509/2009-ST) estabelece a linha Ravena-Deca, que possui preço superior ao do modelo fornecido; 4) instalação de eletrodutos flexíveis, enquanto as especificações definem a utilização de eletrodutos rígidos em PVC (item 8.IV.s das especificações técnicas, conforme item 2.3.3 e parágrafos 119 a 128 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório.

Recomendações:

a) à UEGP/PTU comunicar o fato ao titular da Secretaria de Transportes e à Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, para apurar eventual infringência do disposto no inciso III do art. 193, nos termos do § 3º e caput do art. 211 da Lei Complementar nº 840; sem prejuízo das providências a cargo do TCDF, nos termos do art. 181 e 183 e 184 da mesma Lei e demais legislações aplicáveis;

b) à Secretaria de Transportes:

i. avaliar a conveniência, a oportunidade e a legalidade de expedir ato anulando o termo de recebimento de obras provisório emitido, considerando as falhas e omissões nele contidas;

ii. avaliar a conveniência e oportunidade de nomear nova comissão para o recebimento e atesto das obras e serviços de engenharia, devendo fazer nova conferência integral dos serviços contratados e pagos pelo Distrito Federal; e

iii. notificar a empresa contratada para correção e saneamento das falhas apontadas pela auditoria.

<u>Outras ressalvas relativas a obras e serviços de engenharia constatadas pelo NFO/TCDF</u>

Além das falhas relativas ao Terminal de passageiros de Ceilândia – Setor "O", narradas nos parágrafos 155 a 164 do Relatório de Auditoria do exercício anterior (Demonstrações de 2012), o Núcleo de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia – NFO/TCDF constatou, em síntese, outras falhas e irregularidades na obra da passarela da rodovia DF-001, conforme apresenta-se a seguir:

<u>PASSARELA NA RODOVIA PASSARELA NA RODOVIA DF-001</u>

a) ausência de aplicação de BDI diferenciado para fornecimento de materiais no Contrato nº 08/2012-DER/DF, referente à elaboração de projeto executivo e construção de passarela na rodovia DF-001. Verificou-se a aquisição de 41,38 toneladas de aço USI-SAC, no valor total orçado de R$ 189.354,88, que representa 14% do valor da obra, com incidência de BDI de 30%, em desacordo com a jurisprudência do TCDF que estabelece um BDI máximo de 15% para itens de mero fornecimento de material. (conforme item 2.3.4, parágrafos 129 a 142 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C do Relatório - Demonstrações de 2012);

b) execução de escada em desacordo com as recomendações das normas técnicas no Contrato nº 08/2012-DER/DF, referente à elaboração de projeto executivo e construção de passarela na rodovia DF-001. O espelho do degrau da escada de acesso à passarela possui altura de 23 cm (fotos 58 e 59), superior à dimensão máxima recomendada pelas normas (alínea "d" do item 4.7.5.1, combinado com a alínea "a" do item 4.7.3.1 da NBR 9077/2001 e alínea "b" do item 6.6.3 da NBR 9050/2004), o que prejudica o conforto e a segurança dos usuários, conforme item 2.3.5, parágrafos 143 a 150 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C do Relatório - Demonstrações de 2012;

c) antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 08/2012-DER/DF, referente à elaboração de projeto executivo e construção de passarela na rodovia DF-001. Foi pago todo o saldo contratual e emitido termo de recebimento das obras, apesar de, em inspeções da auditoria, realizadas in loco nos meses de fevereiro e março de 2013, constatar que vários serviços ainda não haviam sido executados e que a obra ainda estava em andamento, conforme item 2.3.6, parágrafos 151 a 165 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C do Relatório - Demonstrações de 2012;

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Achado de auditoria: Solicitação de Desembolso 3, 5, 9 - Processo 030.000.731/2005. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Contrato nº 08/2008-ST). Ressalvas de exercícios anteriores: a) dispensa irregular de multa por atraso na entrega dos produtos contratados; b) concessão de prorrogação contratual após a vigência do contrato; c) prorrogação sem a celebração de termo aditivo; d) falta de aplicação tempestiva de multa por atraso na entrega dos produtos; e) descumprimento de parecer da PGDF que vedava a possibilidade de prorrogar a vigência contratual; f) não cumprimento da recomendação da auditoria anterior no sentido de encaminhar o processo para análise da legalidade da PGDF. Ressalvas de 2011: Irregularidades detectadas pela CGDF: 1) empenho por estimativa, emitido em desacordo com as definições do art. 43 do Decreto 16098/94 e letra "a" do inciso VIII, art. 6º da Lei nº 8.666/93, já que o valor do contrato era conhecido e a empreitada contratada era por preço global, conforme fls 2864/ 2884; 2) pagamento de parcelas do contrato fora da vigência do contrato, em desacordo com os princípios da supremacia do interesse público e da indisponibilidade dos bens públicos; 3) transformação de multa em advertência pela Secretaria de Transportes, em desacordo com o contrato, com parecer da PGDF e com o princípio da indisponibilidade dos bens públicos; 4) pagamento de faturas sem a comprovação do recolhimento dos encargos sociais, fiscais e trabalhistas.

Recomendação: reitera-se à UEGP/PTU que encaminhe, por intermédio do Secretario de Transporte, cópia deste Relatório e dos anteriores à

Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências que julgar cabíveis, sem prejuízo das demais providências a cargo do Tribunal de Contas do Distrito Federal.

ADEQUAÇÃO VIÁRIA DA EPTG – EXECUÇÃO DE OBRAS E SUPERVISÃO

Os resultados das auditorias realizadas pelo Núcleo de Fiscalização de Obras – NFO nas obras do programa foram registrados nos Anexos B do Relatório de Auditor Independente emitidos em 2009, 2010 e 2011. As providências em relação às falhas e as inúmeras irregularidades constatadas já estão sendo apuradas pelo NFO, por intermédio do Processo nº 31531/2010, sob a ótica do controle externo.

Quanto à atuação como auditor independente, cabe ressaltar que os gestores se manifestaram por meio do Ofício nº 89/2012 – UEGP/ST, destinado ao BID, tendo como anexo o Relatório de Manifestação referente aos achados do NFO, apresentados por meio do Anexo B do Relatório do Auditor Independente, sobre a auditoria empreendida em 2012.

Apresenta-se, no Anexo C deste Relatório, a análise das informações e providências da UEGP/ST, elaborada pelo NFO/TCDF, pertinentes às recomendações propostas pela auditoria dos exercícios anteriores, bem como o resultado da fiscalização de obras realizadas no exercício de 2012 pelo programa de Transporte Urbano. A seguir registra-se de forma sintética o resultado dessa análise:

Achado: Solicitação de Desembolso 3,5,7,9 - Normas do BID - 410.003.339/2008 - CONSORCIO MENDES JR/SERVENG/CR ALMEIDA - Lotes 1 e 2 . Obras: Adequação viária da EPTG. Ressalvas nas demonstrações de 2009/2010/2011: Irregularidades na contratação, execução e pagamento de obras e serviços da Linha Verde – Adequação Viária da EPTG (lotes 1 e 2) executados e pagos nos exercícios financeiros de 2009 e 2010, conforme registro no Anexo B – Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia, de forma geral decorrentes de: a) soluções de engenharia adotadas nas obras sem os devidos estudos que comprovem a sua adequação técnica e econômica; b) falhas de medições e pagamentos que desconsideram os parâmetros estabelecidos no projeto executivo e nas normas técnicas vigentes; c) grandes discrepâncias entre os quantitativos projetados e executados de alguns serviços sem as devidas comprovações e justificativas; e d) preços de serviços com valores inadequados em relação aos de mercado ou com previsão de insumos que não foram efetivamente aplicados". O total desses prejuízos e os eventuais valores a serem deduzidos dos Demonstrativos Contábeis do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, financiado pelo Contrato de Empréstimo BID nº 1957/OC-BR, dependem da apuração ora realizada pela Secretaria de Transparência e Controle – STC do Governo do Distrito Federal, por intermédio dos Processos Administrativos nº 480.000.006/2012 e 480.000.007/2012, cumprindo determinação do Órgão de Controle Externo da Administração Pública Distrital, Tribunal de Contas do Distrito Federal, proferida no âmbito da Decisão TCDF nº 5.476/2011 e 720/2013. Ressalvas nas demonstrações de 2011: Em 2012, foram constatadas novas pendências na correção das falhas identificadas na qualidade das Obras de adequação viária da EPTG, conforme registro no Anexo B daquele Relatório.

Achado: Solicitação de Desembolso 3,5,7 e 9. Contrato nº 05/2009 - Concremat Engenharia. Lotes 1 e 2 – Serviços – fiscalização das obras de adequação viária da EPTG. Demonstrações de 2011 - Falhas na supervisão da execução de obras e serviços de engenharia em

desacordo com a quantidade e qualidade prevista no projeto e com custos acima do mercado (vide Anexo B relativo à fiscalização de obras daquele exercício), conforme registrado no item anterior.

As recomendações efetuadas, as justificativas apresentadas e a análise da auditoria específica sobre esses dois achados relativos à execução de obras e de fiscalização e supervisão da adequação viária da EPTG estão registradas no Anexo C deste Relatório.

As Decisões TCDF nºs 5.476/2011 e 720/2013 estão em curso, não havendo, até o encerramento da auditoria, decisão transitada em julgado sobre o assunto.

Em vistoria realizada em 2013, a auditoria do NFO/TCDF constatou novamente, em síntese, que a quase totalidade das falhas identificadas na qualidade das obras de adequação viária da EPTG no exercício anterior não foram corrigidas ou saneadas, conforme registrado no parágrafo 253 deste relatório.

Quanto às recomendações de exercícios anteriores relativas a essas obras e serviços de engenharia de adequação viária da EPTG, conforme análise registrada no Anexo C deste relatório, permaneceram pendentes de saneamento as seguintes falhas:

a) existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.1, parágrafos 28 a 37, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

b) existência de erro de concordância transversal na estrutura da via entre as faixas do pavimento flexível das vias expressas e entre o pavimento rígido e as baias de ônibus; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.2, parágrafos 38 a 46, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

c) inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva e as baias de ônibus; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.3, parágrafos 47 a 53, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

d) insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 21.4, parágrafos 54 a 65, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

e) paradas de ônibus e estações de transferência não concluídas; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.5, parágrafos 66 a 69, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

f) identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.6, parágrafos 70 a 76, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório;

g) estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará, localizados na Linha Verde conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.7, parágrafos 77 a 82, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório; e

h) serviços executados de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura, relativos à ciclovia, com grande possibilidade

de se tornarem inúteis; conforme parágrafos 172 a 180 deste Relatório e item 2.1.8, parágrafos 83 a 89, do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório.

PROJETOS DAS CICLOVIAS

Com relação aos projetos de ciclovias, a auditoria concluiu pelo não saneamento das seguintes falhas:

a) os serviços executados de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura, relativos à ciclovia, com grande possibilidade de se tornarem inúteis. Não foram informadas providências no sentido de dar prioridade na elaboração do projeto da ciclovia da EPTG aproveitando a parte já implantada da ciclovia no novo projeto. E caso fosse descartada a parte executada, promovesse a quantificação do dano e a atribuição de responsabilidades. (conforme item 2.2.1 e parágrafos 90 a 95 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/SEGECEX/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório);

b) o projeto executivo de ciclovia, elaborado no âmbito do Contrato nº 042/2008-DER, que liga a BR-060 ao Recanto das Emas, não consta da relação de ciclovias prioritárias do Distrito Federal (conforme item 2.2.1 e parágrafos 90 a 95 do Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia do NFO/SEGECEX/TCDF, cópia no Anexo C deste Relatório);

CONSTRUÇÃO E REFORMA DE TERMINAIS DE PASSAGEIROS DE BRAZLÂNDIA, SÃO SEBASTIÃO E RIACHO FUNDO

***Recomendação**: Sem prejuízo das demais ações sob a competência do TCDF, recomenda-se à UEGP/PTU:*
a) adotar providências junto à Secretaria de Transportes para notificação da empresa responsável para saneamento das falhas e irregularidades ora apontadas e acompanhar as intervenções para as devidas correções;
b) encaminhar cópia deste Relatório à Secretaria de Transparência de Controle para adoção das providências cabíveis sob o aspecto de correição, haja vista a incompatibilidade das informações prestadas ao Tribunal de Contas no Relatório de Auditoria do exercício anterior e aquelas constatadas nesta auditoria;
c) comunicar as falhas e irregularidades ora relatadas ao titular da Secretaria de Transporte para determinar a apuração de eventuais faltas disciplinares dos responsáveis pela fiscalização e pelo recebimento das obras do terminal, bem como apresentação à Auditoria de informações incompatíveis com a situação dos terminais de passageiros de São Sebastião.

TERMINAL DE PASSAGEIROS DE BRAZLÂNDIA

a) Em 2012, no momento da inspeção, havia indícios de acúmulo de água e terra na área de estocagem de ônibus e no próprio terminal. Os entrevistados afirmaram que continua havendo inundações no terminal, sempre que há chuvas. Em 2013, os entrevistados relataram que as inundações continuam.

b) Em 2012, faltavam portas em alguns boxes de banheiros e a porta principal estava danificada, comprometendo o conforto e privacidade dos passageiros. Em 2013, o banheiro feminino continuava sem portas e, consequentemente, sem privacidade às usuárias do sistema de transporte.

c) Em 2012, havia espaço para lanchonete, mas esta não funcionava desde a construção, dificultando o acesso dos passageiros à alimentação. Em 2013, o problema continua sem solução.

d) Em 2012, o sistema de iluminação do terminal estava danificado, sendo que em uma das laterais estava queimado. Em 2013, foram constados alguns globos sem lâmpada.

e) Em 2012, faltavam lixeiras no terminal. Em 2013, havia apenas uma lixeira de cada lado do terminal, número que continua insuficiente, na opinião dos entrevistados.

f) Em 2012, havia espelhos danificados nos banheiros e torneiras que não se prestavam ao uso no momento da inspeção. Em 2013, As torneiras estavam funcionando normalmente, mas os espelhos continuavam danificados.

g) Em 2012, foram identificadas válvulas sem tampa e outras danificadas no momento da inspeção, bem como vasos sanitários sem tampa, comprometendo a higiene, a saúde e o conforto dos usuários. Em 2013, não foram identificados problemas com o funcionamento das válvulas de descarga dos vasos, mas tanto os vasos do banheiro masculino como do feminino continuam sem tampa. Além disso, a válvula do mictório não funcionava.

h) Em 2012, havia lâmpadas danificadas nos banheiros. Em 2013, no banheiro masculino havia 2 lâmpadas queimadas, e no feminino 4 queimadas de um total de 6 lâmpadas.

i) Em 2012, havia azulejos danificados principalmente no banheiro feminino, evidenciando indícios de falhas no assentamento dos azulejos, no momento da construção. Em 2013, foram identificados os mesmos problemas nos azulejos dos banheiros.

j) Em 2012, não havia limitadores de estacionamento para ônibus. Em 2013, continua não havendo limitadores de estacionamento.

k) Em 2012, não havia divulgação de horários ou tabelas das saídas dos ônibus no terminal, dificultando a informação aos passageiros. . Em 2013, o problema continuava: o terminal não tem informações afixadas sobre os horários de partida.

l) Em 2012, não havia identificação de box de cada destino ou empresa que permita o usuário identificar a fila de espera e o ônibus de embarque. Em 2013, não foram detectadas quaisquer mudanças.

TERMINAL DE PASSAGEIROS DE RIACHO FUNDO

a) Em 2012, havia meios-fios danificados por ônibus, devido à falta de limitadores de estacionamento. Em 2013, o problema continua.

b) Em 2012, não havia lanchonete funcionando, apesar de haver espaço previsto. Em 2013, o espaço da lanchonete continua fechado e os usuários sem lanchonete.

c) Em 2012, havia alguns espelhos quebrados e outros sem condição de uso. Em 2013, havia 2 espelhos totalmente inutilizados.

d) Em 2012, havia goteiras no terminal quando ocorriam fortes chuvas, segundo informações coletadas. Em 2013, os entrevistados relataram que os problemas continuavam sem tratamento.

e) Em 2012, não havia divulgação de horários ou tabelas das saídas dos ônibus no terminal, dificultando a informação aos passageiros. Em 2013, a falta de informações aos usuários persiste.

f) Em 2012, não havia identificação dos boxes de cada destino ou empresa que permitisse ao usuário identificar a fila de espera e o ônibus de embarque. Em 2013, a falta de identificação continuava.

TERMINAL DE SÃO SEBASTIÃO

a) Em 2012, entrevistados afirmaram que continuava havendo inundações nos dois lados do terminal. Em fevereiro de 2013, novamente afirmaram que as inundações continuam. As bocas de lobo estariam quase totalmente entupidas, impedindo o escoamento das águas pluviais.

b) Em 2012, nas faixas, a pintura estava comprometida, e, nas rampas de acesso de pedestres aos terminais, havia instalação de antiderrapante apenas em um dos lados do terminal. Em 2013, o comprometimento da pintura das faixas continua.

c) Em 2012, havia meios-fios danificados no estacionamento do terminal; Em 2013, a auditoria constatou que o problema continua sem solução, conforme fotos abaixo:

d) Em 2012, havia portas instaladas incompatíveis com a especificação do projeto, compostas de material inadequado para área molhada (MDF), na mesma situação anterior, tendo sido colocado apenas um pedaço de zinco na parte inferior de uma das portas, o que não resolveu o problema. Em 2013, o problema continua, pois foi constatado que a porta do banheiro não fecha por estar danificada pela água.

e) Em 2012, havia goteiras na cobertura metálica, conforme relato dos entrevistados no momento da inspeção. Em 2013, o problema continua, segundo relato dos entrevistados, prejudicando inclusive o sistema elétrico do terminal.

f) Em 2012, havia má qualidade na execução do pavimento rígido na área de estocagem e na área de tráfego de ônibus, sendo constatados no momento da inspeção vários locais do pavimento rígido com irregularidades que comprometem a sua qualidade. Em 2013, o problema continua, havendo grandes buracos em dois lados do terminal.

g) Em 2012, havia espaço para lanchonete que não estava em funcionamento desde que foi construída em 2008, dificultando o acesso dos passageiros e funcionários à alimentação. Em 2013, a lanchonete continua fechada.

h) Em 2012, apenas um bebedouro estava em funcionamento no terminal, ainda assim comprometido pelos vazamentos, pela falta de higiene e pela ferrugem. Em 2013, continua havendo apenas 1 bebedouro no terminal.

i) Em 2012, havia problema elétrico na iluminação, somente algumas lâmpadas funcionavam. Existia circuito de iluminação em curto, conforme cartaz afixado ao lado do Quadro Geral de Disjuntores. Em 2013, os entrevistados relataram que o sistema elétrico continua com problemas e que, no momento da inspeção, havia 42 lâmpadas queimadas pelos curtos causados pelas chuvas.

j) Em 2012, foi constatado sifão com problema no banheiro masculino, e foram relatados problemas de entupimento do esgoto do terminal. Em 2013, foram constatadas torneiras danificadas no banheiro masculino.

k) Em 2013, havia válvulas danificadas que não se prestavam ao uso no momento da inspeção. Em 2013, constatou-se que a válvula de descarga do banheiro de PNE não funciona e faltam duas tampas de válvulas de descarga.

l) Em 2012, havia mictórios inutilizados. Em 2013, os mesmos mictórios continuavam interditados para uso.

m) Em 2012, havia três lâmpadas queimadas no banheiro masculino no momento da inspeção. Em 2013, havia 2 lâmpadas queimadas no banheiro masculino e duas também no feminino.

n) Em 2012, havia dois espelhos danificados no banheiro feminino e um no masculino no momento da inspeção. Em 2013, havia um espelho danificado no banheiro masculino, e os do banheiro feminino estavam em situação razoável de uso.

o) Em 2012, havia azulejos danificados no momento da inspeção e falta de tampa do esgoto no banheiro. Em 2013, não foram detectados problemas com azulejos no momento da inspeção.

p) Em 2012, no banheiro masculino, havia um vaso sanitário sem tampa, e três no banheiro feminino no momento da inspeção, comprometendo a higiene, a saúde e o conforto dos usuários. Em 2013, continua faltando tampas nos vasos do banheiro.

q) Em 2012, faltava limitadores de estacionamento para impedir os ônibus de destruírem os meio-fios. Em 2013, constatou-se que o problema continua.

r) Em 2012, não havia tabelas com horários de partida dos ônibus, apenas a empresa são José divulgava sua tabela de horários, ainda assim de forma bastante precária, deixando o usuário sem informação e/ou informação insuficiente. Em 2013, o terminal continuava sem informações afixadas sobre os horários de partida.

s) Em 2012, faltava identificação dos boxes de cada destino ou empresa que permitisse ao usuário identificar a fila em que devesse esperar e o ônibus em que deveria embarcar. Em 2013, não foram detectadas quaisquer mudanças.

t) Em 2012, havia problemas de limpeza nos pisos utilizados pelos passageiros. Em 2013, não foram detectados problemas de limpeza no terminal.

u) Em 2012, havia entupimento frequente na rede de esgoto do terminal. Em 2013, não houve relatos de problemas dessa natureza.

Constatou-se, portanto, que não foram corrigidas as inúmeras falhas identificadas nos terminais de passageiros de Brazlândia, São Sebastião e Riacho Fundo I, relativo aos Contratos nºs 001/2008-ST, 002/2008-ST e 003/2008-ST, relativos ao processo de aquisição de nº 098.009.436/07 (conforme parágrafos 165 a 215 deste Relatório).

A falta de providências para manutenção dos terminais construídos pode vir a caracterizar descumprimento Cláusula 4.02 das disposições especiais do Contrato de Empréstimo, por não conservar adequadamente as obras e equipamentos compreendidos no programa, de acordo com normas técnicas geralmente aceitas, especialmente das obras dos terminais de passageiros de Brazlândia, Riacho Fundo, São Sebastião retrocitados.

Recomendações à UEGP:

a) adotar providências junto à Secretaria de Transportes para notificação das empresas responsáveis para saneamento das falhas e irregularidades ora apontadas e acompanhar as intervenções para as devidas correções (**reiteração)**;

b) encaminhar cópia deste Relatório à Secretaria de Transparência de Controle para adoção das providências cabíveis sob o aspecto de correição, haja vista a incompatibilidade das informações prestadas ao Tribunal de Contas no Relatório de Auditoria do exercício anterior e aquelas constatadas nesta auditoria, bem como os indícios de infração disciplinar (**reiteração)**;

c) comunicar as falhas e irregularidades ora relatadas ao titular da Secretaria de Transporte para determinar a apuração de eventuais faltas

disciplinares dos responsáveis pela fiscalização e pelo recebimento das obras do terminal, bem como apresentação à Auditoria de informações incompatíveis com a situação dos terminais de passageiros (**reiteração)**;

d) solicitar da Secretaria de Transportes a adoção de providências para manutenção dos terminais de passageiros custeados com recursos do Programa, de forma a atender o compromisso contratual assumido pelo Distrito Federal, conforme previsto na Cláusula 4.02 das disposições especiais do Contrato de Empréstimo, no sentido de conservar adequadamente as obras e equipamentos compreendidos no programa, de acordo com normas técnicas geralmente aceitas, especialmente das obras dos terminais de passageiros de Brazlândia, do Riacho Fundo e de São Sebastião.

TERMINAIS DE PASSAGEIROS DE SANTA MARIA QUADRA AC 119 E QUADRA AC 401

Achado: Solicitação de Desembolso nº 40 - Aquisições realizadas com recursos de contrapartida, seguindo procedimentos específicos da Lei 8666/93. Edital de Concorrência nº 02/2009-ST/DF, lançado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, tendo por fim a contratação de empresa especializada para a execução de obras de construção de terminais de passageiros de ônibus urbanos no Distrito Federal, incluindo a execução dos respectivos projetos executivos, nas seguintes localidades: (a) Lote 01 - Setor "O" Norte - Ceilândia; (b) Lote 02 - Quadra AC 119 de Santa Maria, e (c) Lote 03 - Quadra AC 401 de Santa Maria.

TERMINAIS DE PASSAGEIROS DE SANTA MARIA QUADRA AC 119 e QUADRA AC 401 - Obras contratadas em 2009 para construir dois terminais de passageiros em Santa Maria, não foram iniciadas por falta de recursos orçamentários;

TERMINAL DE CEILÂNDIA – As obras estavam paralisadas no momento da visita, tendo o encarregado da empresa informado que a paralisação começou no início do mês de abril/2012, estando as obras paradas há cerca de 15 dias, por falta de recursos orçamentários e falta de pagamento à empresa.

As recomendações efetuadas, as justificativas apresentadas e a análise específica da auditoria sobre esse item estão registrados nos parágrafos 144 a 149 do relatório de auditoria do exercício anterior.

Em resumo, constatou-se a conclusão do terminal de Ceilândia e obras não iniciadas nos outros dois terminais, permanecendo pendente de soluções administrativas, sendo um terminal relativo a adequação do projeto e o outro pendente de recursos orçamentários e financeiros.

V - Registro, Controle e Destinação de Bens Adquiridos com Recursos do Programa

174. De acordo com as informações e documentos fornecidos pela UEGP/PTU, e análise das Solicitações de Desembolso e movimentação financeira dos recursos do empréstimo, houve aquisição de bens no período de 2013, relativo a equipamento de monitoramento da poluição do ar (duas unidades de analisador portátil de gases) e equipamento de monitoramento da poluição sonora. Foi informado à auditoria, por intermédio do Despacho nº 134/2014, da Subsecretaria de Administração Geral - SUAGP/ST, encaminhado pelo Ofício nº 040/2014-UEGP/ST, de 26.02.2014, que tais equipamentos encontravam-se no almoxarifado da Diretoria de Recursos Logísticos/SUAGP/ST, aguardando a liberação do Sistema Geral de Patrimônio do DF, pela Subsecretaria de Contabilidade/SEF/DF, para tombamento e incorporação dos equipamentos ao acervo patrimonial e que, somente após esses procedimentos, a movimentação dos equipamentos poderá ser realizada.

175. Em face disso, somente na próxima auditoria financeira será verificado se os procedimentos para registro, controle e manutenção dos referidos bens guardam conformidade com as normas do Banco.

VI - Atingimento das metas e dos objetivos do Programa de Transporte Urbano

176. O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF tem como objetivo final melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade da população do Distrito Federal, principalmente das pessoas com poucos recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos locais.

177. As ações do Programa focam a implantação de uma nova operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na integração dos núcleos urbanos de forma a melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população. Dentre essas ações previstas pelo Programa, estão:

a) criar vias exclusivas para ônibus e melhorar o acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais;
b) construir ou reformar pontos de parada e terminais de ônibus;
c) melhorar as ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTRANS;
d) melhorar a segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos;
e) implementar o sistema de bilhetagem automática;
f) implantar a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos.

178. A auditoria buscou avaliar o atual estágio de atingimento das metas e objetivos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal.

179. Inicialmente releva lembrar que o primeiro desembolso de recursos do BID ocorreu em 02/04/09 e a implantação do Programa foi iniciada pelas obras de Adequação Viária da EPTG (DF-085).

180. No transcurso da execução do Programa, algumas alterações foram sendo implementadas. No período de 28 de junho a 02 de julho de 2010 foi realizada uma primeira Missão de Administração do Programa.

181. Na Missão de 2013, ocorrida de 8 a 10 de maio, os objetivos foram: i) avaliar o processo de execução; ii) verificar os principais sucessos e problemas presentes; e iii) estudar a redução de metas do Programa para ajustar seus componentes aos recursos disponíveis de forma a atingir os objetivos inicialmente almejados.

182. Dentre os temas abordados, citem-se:

a) revisão da execução de cada componente e subcomponente do Programa;
b) revisão dos custos previstos;
c) revisão do Marco Lógico;
d) revisão do cronograma de implementação; e
e) solicitação, por parte do GDF, de uma segunda etapa do Programa.

183. O Mutuário informa, no Relatório nº 58 - Semestral – 2º/2013-UEG-PTU/ST:

> Considerando as alterações de cláusulas contratuais, os pleitos foram enviados à SEAIN, por meio do Ofício 155/2013 – GAB/GOV, de 20/05/2013, para serem encaminhados à COFIEX, e apreciados na reunião que ocorreu em junho/2013. O pleito foi apreciado, e aguarda-se o comunicado oficial dos resultados.
> Os prazos solicitados foram: prazo para início material das obras, para **30 de janeiro de 2015** e o prazo de desembolso dos recursos, para até **30 de julho de 2015**.
> O Grupo Técnico da COFIEX – Comissão de Financiamentos Externos, em 12/06/2013, emitiu a Recomendação Nº 03/0237 aprovando o pleito. Posteriormente, em 03/09/13 o Tesouro Nacional, encaminhou ao BID a referida recomendação e solicitou a apresentação do respectivo termo aditivo à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional – PGFN.
> Em 08/08/2013, foi encaminhada ao BID, pela UEGP, a revisão 7 do Plano de Aquisições - julho/2013, incluindo as definições da Missão Administrativa - maio/ 2013.

184. Dessa forma, o prazo para realização material das obras ficou prorrogado para 30 de janeiro de 2015 e o prazo de desembolso dos recursos para 30 de julho de 2015.

185. Os objetivos específicos e metas que visam atender ao objetivo geral do Programa são, portanto, os elencados a seguir, para os quais a auditoria fez as análises correspondentes, conforme ajustes após a Missão do BID realizada em 2013.

Criação de vias exclusivas para ônibus e melhoria do acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais

186. A infraestrutura viária (corredores) ainda está em andamento. Conforme foi ressaltado na auditoria anterior, as principais ações empreendidas foram na EPTG (DF-085), a denominada Linha Verde, com a construção de viadutos, obras de adequação viária, construção de corredores exclusivos para ônibus, construção de paradas de ônibus e de passarelas.

187. O mutuário considerou concluídas as seguintes ações: a) Construção Viadutos EPTG – EPVP; b) Melhoria da Interseção EPTG – EPVP; e c) Adequação Viária – EPTG.

188. Por outro lado, as obras complementares ainda estão em andamento (grama, sinalização, defensas e drenagem). Além disso, outras obras complementares foram incluídas: complementação de plantio de grama e taludes, complementação da drenagem, implantação de passarela (nº 16 – SAI), alargamento de pontes (Samambaia, Vicente Pires e RFFSA) e adequação das estações de transferência.

189. As demais obras do Corredor Oeste – Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), Estrada Setor Policial Militar (ESPM), Av. Hélio Prates (Taguatinga), Av. Comercial (Taguatinga), Av. Samdu, (Taguatinga) e Av. Central/Estádio (Taguatinga) “serão realizadas em uma possível segunda etapa”.

190. Ante o exposto, até o momento, tem-se por parcialmente atingidas as metas relativas a esse objetivo específico do Programa e, por conseguinte, parcialmente atingido o referido objetivo.

Construção ou reforma de pontos de parada e de terminais de ônibus

A) IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE ÔNIBUS

1. Terminal Veredas - Brazlândia
2. Terminal Riacho Fundo I
3. Terminal São Sebastião
4. Terminal Gama
5. Terminal Santa Maria 401
6. Terminal QNR - Ceilândia
7. Terminal Samambaia Sul
8. Terminal Samambaia Norte
9. Terminal Recanto das Emas I
10. Terminal Sobradinho II
11. Terminal Riacho Fundo II
12. Terminal Recanto das Emas II.

191. O Terminal Santa Maria 119 foi excluído após a Missão do Banco. Também não mais serão executados no Programa PTU/ST os cinco Terminais de Integração com o Metrô (TIM), antes previstos:

- TIM Samambaia;
- TIM Furnas (Samambaia);
- TIM Estação 30 (Taguatinga);
- TIM Feira (Guará) e
- TIM HP Estação 25 (Ceilândia).

192. Apenas três terminais de ônibus foram concluídos: a) Terminal Veredas – Brazlândia, b) Terminal Riacho Fundo I; e c) Terminal São Sebastião. Entretanto, conforme foi relatado na auditoria anterior, inúmeras falhas comprometem a qualidade dos serviços oferecidos à população.

193. A UEGP informou que a licitação para a construção de alguns dos terminais está em andamento e outros terminais já tem contratos assinados e já dispõem de ordens de serviço para início das obras.

B) REFORMA DE TERMINAIS DE ÔNIBUS

1. Reforma - Terminal Setor O - Ceilândia
2. Reforma - Terminal Setor P Sul - Ceilândia
3. Reforma - Terminal Setor M Norte - Taguatinga
4. Reforma - Terminal Taguatinga Sul
5. Reforma - Terminal Guará
6. Reforma - Terminal Guará II
7. Reforma - Terminal Núcleo Bandeirante
8. Reforma - Terminal Paranoá
9. Reforma - Terminal Planaltina
10. Reforma - Terminal Cruzeiro Novo
11. Reforma - Gama Setor Central
12. Reforma - Sobradinho (Quadra Central)
13. Reforma – Brazlândia Centro

194. A única reforma de terminal de ônibus concluída foi a reforma do Terminal Setor O – Ceilândia. As demais obras de reforma estão em fase de licitação.

C) PARADAS DE ÔNIBUS

195. Na auditoria anterior, foi registrado que 450 novos abrigos foram construídos, o que representa melhoria no quantitativo de paradas oferecidas à população. Contudo, foi apontado que as estações e paradas de ônibus estavam sem acabamento, sem acomodações mínimas para o período de espera, sem adequações de acessibilidade, bem como piso e paredes sem qualquer revestimento.

196. Nenhuma providência foi informada pela UEGP sobre eventual regularização das impropriedades apontadas, motivo pelo qual esta auditoria conclui que permanecem as mesmas deficiências apontadas nas auditorias de 2011 e 2012.

197. Pelo exposto, conclui-se que esse objetivo específico está parcialmente atingido, bem como é parcial o atingimento das metas nele contidas.

Melhoria das ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTRANS

198. Depreende-se da ajuda memória da Missão de 2013 que tanto o Banco quanto o GDF reconheceram a importância da subcategoria Fortalecimento Institucional. Na ocasião, apontou-se como concluídos o projeto de revisão e a consolidação do modelo de transportes. Estavam em andamento os estudos relativos ao Sistema Inteligente de Transporte. O fortalecimento da gestão de transportes junto à ST e à DFTrans aguardava licitação, e o programa de fortalecimento da gestão ambiental para a Secretaria de Meio Ambiente estava em licitação. A aquisição de equipamentos de monitoramento da qualidade do ar e sonora estava em fase final de contratação.

199. Na Missão foi aprovada alteração nas ações voltadas para o fortalecimento institucional para se ajustar às intervenções e ações destinadas a melhorar a operação e a cobertura do transporte público coletivo e a viabilizar a implantação de um sistema integrado de transporte.

200. Os equipamentos de monitoramento de poluição do ar e sonora foram recebidos em dezembro/2013 e, em fevereiro do corrente ano, aguardavam os procedimentos administrativos de tombamento e incorporação ao acervo patrimonial para, posteriormente, serem movimentados e colocados em uso.

Melhoria da segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos

201. As ações voltadas para esse objetivo incluem a construção de ciclovias, fazer sinalização, adotar medidas para tratamento de locais críticos, construir passagens, implementar medidas educativas e de humanização.

202. No final de 2013, estavam em andamento as ciclovias do Plano Piloto, Ceilândia, Santa Maria, Gama, Guará, Recanto das Emas e Paranoá. As demais estavam em fase de licitação.

203. Quanto ao tratamento de locais críticos, foram concluídos dois pontos: a) Rua 07, Quadras 2 e Central – Sobradinho; e b) Via Central I - Guará I. também foi concluída a passarelas para pedestres e ciclistas na Rodovia DF-001 (EPCT) - trecho entre DF-075 (EPNB) e BR-060.

204. Considerando que muitas obras ainda estão em curso, tem-se por parcialmente atingido esse objetivo específico, assim como parcialmente atingidas as correspondentes metas.

Implementação do sistema de bilhetagem automática

205. Na auditoria anterior foi destacado que, não obstante a publicação do Decreto 31.311, de 9.2.2010, que regula a bilhetagem eletrônica, esse objetivo específico não havia sido atingido pelo Programa.

206. Em auditoria operacional realizada, neste exercício, na gestão do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, a equipe de auditoria verificou que os registros do SBA (Sistema de Bilhetagem Automática) ainda não são confiáveis e que há falta de efetivo domínio sobre os dados operacionais produzidos no âmbito no SBA. Ainda foi relatado, à equipe de auditoria, a carência de recursos humanos e materiais para analisar e criticar os dados produzidos pelo SBA. Tais fragilidades expõem o sistema à possibilidade de ocorrência de fraudes e de pagamentos indevidos aos operadores, bem como dificultam as ações de gestão, controle e fiscalização.

207. Ressalte-se que as atividades do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA consistem no processamento dos dados operacionais e financeiros, na administração dos cadastros e na geração, distribuição e comercialização de cartões e créditos de viagens. Com a sua implantação, as informações coletadas por esse sistema passaram a ser o principal instrumento de controle da demanda e da oferta de transporte público coletivo do DF, bem como dos custos e das receitas do STPC/DF.

208. Ademais, a equipe de auditoria verificou que, embora a DFTrans tenha assumido a prestação dos serviços e o exercício de suas competências, o SBA continua sendo uma entidade apartada do órgão gestor, inclusive em termos de espaço físico.

209. Conclui-se, portanto, que a implantação do sistema de bilhetagem automática, da forma em que se encontra, contribui parcialmente para o atingimento do objetivo do Programa.

Implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos

210. A partir da Missão realizada pelo BID em 2013 e, consoante o novo modelo de gestão de transporte adotado, a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos (CCRC) foi excluída do Programa, por não mais atender a nova realidade.

211. Ressalte-se que em substituição à Câmara de Compensação de Receitas e Créditos foi adotado como instrumento de administração financeira dos novos contratos de concessão a “Conta de Compensação”. Assim, as receitas do Sistema por bacia integrarão uma conta de compensação, a qual se destina à consolidação e compensação dos recursos provenientes da arrecadação da tarifa-

usuário (valor efetivamente pago pelo usuário, que é retido pelas empresas a título de pagamento antecipado), da comercialização de créditos de viagem, do repasse de subsídio e de eventuais receitas acessórias.

212. Portanto, esta auditoria deixa de se pronunciar quanto ao atingimento de metas do objetivo específico Implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, em virtude de sua exclusão do Programa PTU/ST.

Pendências de anos anteriores

213. **Achado: Falta de formalização de mudanças no Programa**.

214. **Critério**: Observância do disposto do Acordo de Empréstimo e demais mudanças formalizados ao longo da execução do Programa.

215. **Análise e evidência**: Com relação ao alcance das metas e objetivos do Programa constatou-se que não havia formalização de mudanças nas ações a serem custeadas pelos recursos do Contrato de Empréstimo (BID e contrapartida), conforme previsto no contrato, sendo necessário que as ações corretivas e respectivas metas a serem efetivamente implementadas sejam repactuadas, adequando-se os indicadores a esse novo cenário.

216. **Causa**: Mudanças frequentes na orientação do Programa e das prioridades de investimento e dificuldades de articulação entre os diversos órgãos envolvidos na formalização de mudanças contratuais.

217. **Recomendação**: Sobre o assunto, foi recomendado à Secretaria de Transportes formalizar junto ao BID as ações que serão efetivamente implementadas, os respectivos responsáveis, prazos de implementação, objetivos e metas a serem alcançadas, cronograma detalhado das atividades, bem como as medidas corretivas de todas as falhas identificadas, para que se alcancem os objetivos esperados com a implantação do Programa.

218. **Providências adotadas pelo gestor**: Não se manifestou.

219. Em maio/2013, houve uma Missão do BID que contou com a presença, dentre outros, de representantes de todos os órgãos necessários à mudança contratual, incluindo BID, o Vice-governador representando o Governo do DF e Governo Federal. Ao final, a reformulação do escopo do programa foi devidamente formalizada. Desta forma, considera-se atendida tal recomendação.

CONCLUSÃO

220. O resultado dos testes e exames de auditoria realizados permite concluir que, em nossa Opinião, os demonstrativos financeiros do exercício encerrado em 31.12.2013, do Programa de Transporte Urbano custeado pelos recursos do Contrato de Empréstimo nº OC/BR 1957 – BID, representam razoavelmente sua situação física e financeira, bem como de cumprimento de normas contratuais, de aquisições e desembolsos ressalvando-se os seguintes fatos:

Demonstrações financeiras

221. A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, na qualidade de Executor representante do Mutuário no empréstimo, cumpriu, em todos os seus aspectos substanciais as normas de caráter contábil-financeiro do Programa, deixando, contudo, de serem devidamente contabilizadas nos demonstrativos bem como de serem incluídas nas Notas Explicativas as seguintes informações:

a) não implementação das correções recomendadas pelas Auditorias anteriores, a saber:

I) divergência no montante de US$ 2.945,65 referente a equívoco no valor da taxa de câmbio utilizada para conversão em dólares do montante da NF nº 89 – Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida (Solicitação de Desembolso nº 16), que resultará na diminuição dos recursos aplicados;

II) incorreção no Atestado de Execução de nº 26/2010 – UGP, que se refere à 13ª medição Lt 2 e não à de nº 12 – Lt 2 do Consórcio Mendes JR/Serveng/CR Almeida – Processo nº 90.000068/10;

b) não apresentação de memória de cálculo com as informações analíticas em relação às perdas cambiais informadas de US$ -196.742,99, que afetam os valores de contrapartida;

c) não apresentação de memória de cálculo com as informações analíticas e as conciliações bancárias que respaldem os valores informados das receitas de juros no valor total de US$ 98.958,88, informado nas notas explicativas, valor também divergente dos valores apresentados na Demonstração de Fluxo de Caixa de 2013, onde apresenta juros recebidos no montante de US$ 906.246,17 com ajuste de US$ -989.042,04;

d) divergências nos valores registrados no Demonstrativo de Investimentos Acumulados em relação à Demonstração de Fluxo de Caixa e às Notas Explicativas. De acordo com o Demonstrativo de Investimentos Acumulados, o valor dos investimentos a título de contrapartida, em 2013, foi de US$ 3.756.626,46, o acumulado no início do exercício foi de US$ 100.959.514,27, e no fim do exercício foi de US$ 104.716.140,73. Já a Demonstração de Fluxo de Caixa e as Notas

Explicativas apontam, respectivamente, para essas rubricas os seguintes valores: US$ 3.518.544,55, US$ 98.372.800,94 e US$ 101.891.345,49;

e) foram contabilizadas despesas no valor total de R$ 30.159.173,84 (US$ 16.006.420,99), pagas em exercícios anteriores (2010, 2011 e 2012). Dessas, o valor de R$ 294.810,15 (US$ 144.777,36) relativo à SD nº 55 foi apresentado na demonstração financeira de 2013 como "Pagamentos por Bens e Serviços não remetido ao BID até 31/12/2013". O saldo restante de R$ 29.864.363,69 (US$ 15.861.643,63) relativos às SD nº 49, 50 e 53 que já haviam sido apresentadas ao BID não figuraram no demonstrativo financeiro do exercício de 2013, constando apenas como ajuste da demonstração de 2012. Entretanto, considerando que essas despesas foram apresentadas e aprovadas pelo BID, em 2013, e que os demonstrativos de exercícios anteriores não podem ser alterados, essas despesas deveriam fazer parte da demonstração contábil desse exercício, já que não foram oportunamente registradas nos demonstrativos de exercícios anteriores;

f) registro indevido de despesas com a SAG no valor total de R$ 365.340,00, não elegível por falta de cobertura contratual desse valor excedente, relativo à prestação de serviço em desacordo com as normas pactuadas no Contrato nº 25/2008-ST, onde houve excesso de horas de Engenheiro de Projetos – item 1.4, Engenheiro de Obras 3 – item 1.7, Engenheiro de Planejamento – item 1.8, e Especialista em Licitações – item 1.10, em relação ao estipulado no contrato, considerando os aditivos vigentes em 2013;

g) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 62.863,99 ao fornecedor, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, relativo ao pagamento do reajuste da 5ª medição, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04569 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.00058-2011, às fls. 1 a 148. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

h) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 634,99 a título de ISS da 5ª medição, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, conforme Ordem Bancária nº 20130B04570 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.00058-2011, às fls. 1 a 148. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

i) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 38.563,39 ao fornecedor, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, relativo ao pagamento do reajuste da 5ª medição, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04571 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.001.821-2013, fls. 1 a 99. Tal omissão viola o

regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

j) Contrato 554/2009. Coexecutor: NOVACAP. Fornecedor EBO. O pagamento de R$ 634,99 a título de ISS da 4ª medição, em 1.11.2013, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2013, conforme Ordem Bancária nº 2013OB04572 e comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 0112.001.821-2013, fls. 1 a 99. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

k) Contrato 010/2012-DER. Coexecutor: DER-DF. Fornecedor SINARODO. O pagamento de R$ 293.778,313, ao fornecedor, em 11.10.2012, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2012, nem foi corrigido nas demonstrações financeiras do exercício ora examinado, relativo ao pagamento da Nota Fiscal nº 794, conforme comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 00113.008062-2013, fls. 1 a 117. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso;

l) Contrato 010/2012-DER. Coexecutor: DER-DF. Fornecedor SINARODO. O pagamento de R$ 1.785,81 de ISS, em 11.10.2012, deixou de ser contabilizado nos demonstrativos financeiros de 2012, nem foi corrigido nas demonstrações financeiras do exercício ora examinado, relativo ao pagamento da Nota Fiscal nº 794, conforme comprovantes de despesas e de pagamento no Processo nº 00113.008062-2013, fls. 1 a 117. Tal omissão viola o regime de caixa, que determina a contabilização no ato do ingresso e saída de recursos. Despesa não incluída nas Solicitações de Desembolso.

Cláusulas contratuais

222. A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, na qualidade de executor representante do Mutuário no empréstimo, cumpriu, em todos os seus aspectos substanciais, as cláusulas contratuais de caráter contábil e financeiro do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, exceto quanto aos dispositivos seguintes:

a) Cláusula 1.04 das Disposições Especiais combinada com o artigo 6.04 das Normas Gerais, por não aportar recursos de contrapartida ao Terminal Santa Maria 401. Apesar de ter sido noticiada a previsão de início das obras do terminal de Santa Maria, Quadra 401, com financiamento do BNDES, tais obras não haviam sido iniciadas no final de fevereiro de 2013, data da visita da auditoria ao local onde as obras contratadas deveriam estar em andamento, conforme informações apresentadas pela UEGP/PTU em 2013. Todavia, o Contrato nº 021/2009-ST firmado com a empresa CONTARPP Engenharia Ltda (Proc. 090.002.969/2012) foi rescindido, conforme DODF nº 110, de 29.05.2013. A inspeção realizada evidenciou que as obras ainda não foram iniciadas;

b) Cláusula 3.05 das Disposições Especiais e artigo 3.06(b) das Normas Gerais, em virtude da utilização de distintas taxas de câmbio: no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo de 31.12.13, a taxa de câmbio utilizada foi de 2,3389 e nas Demonstrações Financeiras, 2,3420, taxa esta que coincide com a informada pelo Banco Central. Disso decorreu uma diferença no valor de US$ 569,14 (425.440,60 - 424.871,46). Consta ainda diferença no valor de US$ 50.674,91 no Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo, para a qual não foi apresentada justificativa;

c) Cláusula 4.01 das disposições especiais do Contrato de Empréstimo e Artigo 6.01 das Normas Gerais do Contrato, por não proceder à aquisição e principalmente o recebimento de obras de acordo com as especificações técnicas dos projetos básicos e executivos, especialmente das obras do terminal de passageiros Ceilândia, obras de pavimentação, adequação viária e instalação de passarela; haja vista que a qualidade e quantidade dos serviços de obras encontram-se abaixo dos níveis adequados, conforme apontado neste Relatório e no Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia elaborado pelo NFO/TCDF, Anexo B deste Relatório;

d) Cláusula 4.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo, por não conservar adequadamente as obras compreendidas no Programa, de acordo com normas técnicas geralmente aceitas, especialmente dos terminais de passageiros de Brazlândia, Riacho Fundo, São Sebastião, obras de pavimentação, de adequação viária e de obras complementares da EPTG; haja vista que a qualidade da manutenção efetuada encontra-se abaixo dos níveis adequados, conforme parágrafo 173 deste Relatório e Relatório de Fiscalização de Obras e Serviços de Engenharia elaborado pelo NFO/TCDF, Anexo B deste Relatório;

e) Cláusula 4.04 das Disposições Especiais, por ter havido subcontratação de consultorias por intermédio da SAG (Arcadis-Logos) para dar apoio à licitação para renovação da frota de ônibus (parágrafos 128 a 159) deste Relatório) e em virtude da contratação de consultoria do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF para as ciclovias sem comprovação nos respectivos autos que os serviços tenham ocorrido a preços de mercado (parágrafo 173 deste Relatório).

Aquisições/Fiscalização de Obras

A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, na qualidade de Executor representante do Mutuário no empréstimo, cumpriu as normas e procedimentos de aquisição e desembolso do Contrato nº 1957/OC-BR, exceto quanto a:

223. Contratação de Serviços de Consultoria

a) **Achado: Prestação de serviço em desacordo com as normas contratuais pactuadas**, conforme parágrafos 120 a 127.

b) Achado – Descumprimento de normas contratuais e normas de aquisições do BID e nacionais, na subcontratação de serviços de

consultoria para despesa não prevista no Plano de Aquisições, entre outras falhas no contrato de Consultoria para Serviço de Apoio ao Gerenciamento do Programa –SAG – Contratada Arcadis-Logos, conforme parágrafos 128 a 159.

224. Construção do Terminal de passageiros de Ceilândia – Setor "O"

Achado: Falta de acessibilidade e de segurança contra risco e pânico no terminal de passageiros, em desacordo com laudos da AGEFIS e Corpo de Bombeiros Militar do DF.

225. Ciclovias – Contratos nºs 605/2011, 611/2011, 608/2011 e 610/2011

a) Achado: Superestimativa de quantidades nas Planilhas Orçamentárias. Nos serviços de terraplenagem, dos lotes 2, 5, 7 e 8, que foram licitados com superestimativa de quantidades, respectivamente em relação aos Lotes 2, 5, 7 e 8, em desacordo com a Lei nº 8666/93; Planilhas Orçamentárias; e Projetos Executivos das Redes Cicloviárias no Distrito Federal - Sub-Produto 3.2.2 – Projeto de Pavimentação – Memória de Cálculo e Especificações e Especificações dos Lotes 2, 5, 7 e 8 (fonte: Relatório de fiscalização do Núcleo de Obras e Serviços de Engenharia – NFO do TCDF, Anexo B).

b) Achado: Superfaturamento de quantidades nas medições por serviços não executados. Nos serviços de terraplanagem, execução de pavimento de concreto e plantio de Grama, constatou-se superfaturamento de quantidades nas medições dos Lotes 2, 5, 7 e 8, em desacordo com a Lei nº 8666/93 (fonte: Relatório de fiscalização do Núcleo de Obras e Serviços de Engenharia – NFO do TCDF, Anexo B).

c) Achado: Execução de serviço sem previsão em contrato e superfaturamento. Planilhas de Medições dos Lotes 2, 5, 7 e 8. Em relação ao Lote 2 (Asa Sul), os auditores do NFO/TCDF constataram um superfaturamento por quantidades de serviços não executados; Em relação aos Lotes 5, 7 e 8, constaram um valor devido (a pagar), pela execução do serviço base de brita, em desacordo com a Lei nº 8666/93.

d) Achado: Problemas relacionados à qualidade dos serviços executados. Os auditores do NFO/TCDF constaram os seguintes defeitos nos lotes auditados: trincas por fissuramento do concreto, trincas por utilização inadequada da ciclovia, ausência de concordância com calçadas e acessos pré-existentes, execução de calçadas sem juntas de dilatação e mudança de metodologia executiva das juntas de dilatação, em desacordo com a Lei nº 8.666/93, e serviços e especificações contratadas.

e) Achado: Superfaturamento por sobrepreço. Nas medições dos contratos 605/2011-NOVACAP, 608/2011-NOVACAP, 610/2011-NOVACAP e 611/2011-NOVACAP, constatou-se sobrepreço em relação aos valores já pagos e a pagar, em desacordo com a Lei nº 8.666/93, com Sistemas Referenciais de Custos: SINAPI e VOLARE e Revista Guia da Construção – Editora PINI.

226. Execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 22/2011 – DER/DF

a) Achado: Deficiência nos projetos para plantio de grama e ausência de projetos de engenharia para serviços de suavização de taludes e de execução de passeios, objetos do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG), em desacordo com a alínea "f", inciso IX, art. 6º, e inciso I, § 2º do art. 40 da Lei nº 8.666/93; e com o Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária).

b) Achado: Ausência de comprovação adequada dos pagamentos realizados no âmbito do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG), em desacordo com o art. 44 do Decreto nº 32.598/10, com os termos do Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária).

c) Achado: Falha na execução dos serviços referentes ao Contrato nº 22/2011-DER/DF, no que se refere ao plantio de grama na DF-085 (EPTG), em desacordo com o art. 61 do Decreto nº 32.598/10, com os termos do Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária contratual).

d) Achado: Antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG), sem efetuar o desconto devido e a glosa da rubrica correspondente às despesas financeiras do BDI, em desacordo com Lei nº 8.666/93, art. 65, inciso II, alínea "c" e art. 40, inciso XIV, alínea "d"; Lei nº 4.320/1964, artigos 62 e 63; Decreto Distrital nº 32.598/2010, art. 64; item 10.3 do Contrato nº 22/2011-DER/DF; Acórdão nº 1442/2003-TCU-Primeira Câmara; Acórdão nº 1726/2008-TCU-Plenário; cronograma físico-financeiro do contrato.

227. Serviços de Drenagem – Contrato nº 09/2012-DER/DF

Achado: Obstrução da tubulação do sistema de drenagem – Contrato nº 09/2012-DER/DF, relativo a serviço de drenagem na DF-085 (EPTG), em desacordo com os termos do Contrato nº 09/2012-DER/DF e seus anexos.

228. Instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 10/2012 – DER/DF

a) Achado: Deficiência do Projeto Básico relativo ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, referente à execução de serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG), em desacordo com o Inciso IX, art. 6º, da Lei nº 8.666/93; inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei de Licitações e Contratos.

b) Achado: Deficiente execução de serviços e falta de execução de itens constantes nas especificações anexas ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo ao serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG), em desacordo com o art. 61 do Decreto nº 32.598/10, Contrato nº 10/2012-DER/DF e seu anexo de especificações técnicas;

c) Achado: Execução de instalação de defensas metálicas em locais desnecessários (Contrato nº 10/2012-DER/DF), de acordo com critérios técnicos definidos pelo DNIT;

d) Achado: Inexecução parcial do Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo a serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG), e ausência de comprovação da execução dos serviços pagos, em desacordo com o disposto no art. 44 do Decreto nº 32.598/10; com o art. 113 da Lei nº 8.666/93; com o Contrato nº 10/2012-DER/DF e seus anexos.

Cumprimento das recomendações de exercícios anteriores

229. Quanto ao cumprimento das recomendações de exercícios anteriores, permaneceram pendentes de saneamento as seguintes falhas apontadas no parágrafo 173 deste Relatório, a seguir consolidadas:

a) **Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF** – Processo de Aquisição nº 0410002314/2009 - SBQC (GN 2350, Seção II) – contratado Grecco Consultorias - Atitude e Pensamento Estratégico, no valor de R$ 1.828.734,89. Objeto: Execução do Programa de Comunicação Social e Ambiental do PTU/DF. Contrato assinado em 04.10.2010, relativo às Solicitações de Desembolso nº 41, 42, 43, 44, 46, 47. Não está comprovado nos autos que os serviços contratados de consultoria tenham ocorrido a preços de mercado.

b) **Terminal de ônibus da Ceilândia – Setor "O"** – b.1) Falha na elaboração do Projeto Básico e ausência de comprovação da execução dos serviços; b.2) Desempenho deficiente das funções dos fiscais do Contrato nº 20/2009-ST; b.3) Execução de serviços em desacordo com especificações técnicas no Contrato nº 20/2009-ST; b.4) Emissão indevida de documento atestando a conclusão das obras do terminal de passageiros de Ceilândia – Setor "O" que ainda estavam em andamento e com falhas na execução.

c) **Passarela na rodovia DF-001** – c.1) ausência de aplicação de BDI diferenciado para fornecimento de materiais no Contrato nº 08/2012-DER/DF, c.2) execução de escada em desacordo com as recomendações das normas técnicas no Contrato nº 08/2012-DER/DF, c.3) antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 08/2012-DER/DF.

d) **Projetos das Ciclovias** – Projeto executivo de ciclovia, elaborado no âmbito do Contrato nº 042/2008-DER, que liga a BR-060 ao Recanto das Emas, não consta da relação de ciclovias prioritárias do Distrito Federal.

e) **Construção e manutenção dos terminais Brazlândia, São Sebastião e Riacho Fundo I** – Não foram corrigidas as inúmeras falhas constatadas nos terminais de passageiros de Brazlândia, São Sebastião e Riacho Fundo I, relativo aos Contratos nºs 001/2008-ST, 002/2008-ST e 003/2008-ST.

f) **Plano Diretor de Transporte Urbano do DF –** Não encaminhamento, por intermédio do Secretario de Transporte, de cópia do relatório de auditorias anteriores à Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências que julgar cabíveis, relativas ao Processo 030.000.731/2005. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Contrato nº 08/2008-ST).

g) **Adequação viária da EPTG, viadutos e obras de arte –** e.1) existência de diversos tipos de defeitos na superfície dos pavimentos flexível/asfáltico e rígido/concreto; e.2) existência de erro de concordância transversal na estrutura da via entre as faixas do pavimento flexível das vias expressas e entre o pavimento rígido e as baias de ônibus; e.3) inexistência de juntas de dilatação longitudinais e respectivas barras de ligação entre o pavimento rígido da via exclusiva e as baias de ônibus; e.4) insuficiência e inexistência de sistema de drenagem de águas pluviais em alguns trechos das vias; e.5) paradas de ônibus e estações de transferência não concluídas; e.6) identificação de escorregamento de aterros e erosão de taludes; e.7) estreitamento nas vias expressas norte e sul nos viadutos da RFFSA, Vicente Pires e Guará, localizados na Linha Verde; e.8) serviços executados de limpeza de camada vegetal e de execução de fundações e superestrutura, relativos à ciclovia, com grande possibilidade de se tornarem inúteis.

Fragilidades do Sistema de Controle Interno

230. Concluiu-se que o sistema de controle interno da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP, Executora do Contrato nº 1957/OC-BR está razoavelmente aderente a cada um dos cinco componentes do modelo COSO (*Committee of Sponsoring Organizations*), exceto quanto às fragilidades já constatadas nos exercícios anteriores e que ainda estão pendentes de implementação de medidas corretivas efetivas para mitigar ou reduzir os riscos existentes, conforme registros nos parágrafos 94 a 114.

231. **Recomendações parcialmente atendidas sobre as seguintes fragilidades:**

a) não há documentos e/ou atividades específicas de avaliação de risco formalmente registradas na UGP, em desacordo com as melhores práticas de um bom sistema de controle interno, que recomendam a existência de plano de identificação, avaliação e monitoramento de riscos do programa, conforme preconizado na metodologia COSO e diretrizes da norma técnica da ABNT ISO 31.000 (fragilidade C2);

b) insuficiência de mecanismos de monitoramento da segurança e qualidade das instalações e da execução física do programa, principalmente relativas a falhas na sinalização das pistas, bem como na colocação das proteções laterais (defensas metálicas), e deficiência da sinalização do estreitamento da pista da EPTG, as quais comprometem a segurança dos usuários (fragilidade 10);

c) fragilidades nos mecanismos de monitoramento das ações e resultados do Programa/Projeto (fragilidade 11); fragilidades nos processos existentes tanto administrativos de comprovação de despesas como os técnicos de recebimento das aquisições (fragilidade 13); mecanismos insuficientes para verificação da aderência das ações e dos produtos do Programa aos objetivos propostos (fragilidade 43);

d) fragilidade nos procedimentos de contabilização das despesas do programa, em especial quanto ao processo de revisão de lançamentos (fragilidade 18);

e) insuficiente estrutura ou equipe de Controle Interno ou *Compliance* do Programa (fragilidade 22); fragilidades no sistema de acompanhamento físico/financeiro da obra e aprovação da medição de serviços e guarda da documentação de suporte (fragilidade 25);

f) ausência de normatização interna de procedimentos específicos de alteração do plano de contas, captura e processamento de transações contábeis, aprovação de lançamentos não padrões, conciliações, fechamento contábil, preparação e emissão de relatórios financeiros e manutenção de parâmetros dos sistemas (fragilidade 26);

g) ocorrência de várias irregularidades na execução das obras em 2009, 2010, 2011 e também em 2012 evidenciam a necessidade de aperfeiçoamento da política de segregação de funções do Programa, principalmente na fiscalização e recebimento de obras e serviços de engenharia e nos processos de revisão de cálculos (fragilidades C27 e C32);

h) inadequados procedimentos contábeis dos coexecutores para o registro das transações financeiras, relativos ao fornecimento de dados tempestivos à UEGP, para consolidação das informações financeiras (fragilidade 37);

i) falta de realização de conciliação bancária dos recursos internalizados no Brasil pela ST/DF devido à ausência de acesso à movimentação da conta pela UGP/PTU, provocando a existência de saldos que não se conciliam com os movimentos ocorridos no exercício, comprometendo a fidedignidade dos demonstrativos financeiros do Programa (fragilidade 49);

j) controles inadequados sobre o recebimento de materiais e/ou serviços: diversas falhas na execução de contratos, relativos ao recebimento de obras e serviços em desacordo com a qualidade e a quantidade previstas nos projetos básicos e executivos, bem como com atrasos na entrega de produtos, evidenciando a fragilidade do atual sistema de fiscalização de contratos do Programa (fragilidades 92 e 97).

232. **Recomendações não atendidas sobre as seguintes fragilidades:**

a) mecanismos insuficientes para providenciar o saneamento de falhas apontadas ao longo do programa Programa e/ou pelo BID (fragilidade C9);

b) fragilidade das políticas e procedimentos operacionais do processo de investimento e alocação de recursos do Programa (fragilidade 24); e falta de controle adequado do Mutuário sobre o comprometimento do orçamento com os processos de aquisição já iniciados, de forma a evitar a extrapolação do orçamento e falta de recursos, como o ocorrido em obras financiadas pelo Programa(fragilidade 72);

c) ausência de cronograma formal para fechamento contábil, devidamente divulgado, contemplando: a) informações necessárias para o fechamento; b) responsáveis pelo fornecimento de cada informação em cada área de origem; c) responsável pela contabilidade para tratamento e análise da informação; d) prazo para fornecimento das informações; e) prazo para o encerramento da análise contábil e preparação dos demonstrativos; f)

mecanismos de acompanhamento do andamento das atividades, considerando os prazos estabelecidos (fragilidade 54);

d) o Sistema que faz os pagamentos do programa (Siggo) não possui mecanismos adequados de bloqueio automático da inclusão de notas fiscais em duplicidade (fragilidade 78).

Brasília, 22 de abril de 2014.

Marcelo Magalhães Silva de Sousa
ACE Mat. 1420-2

Joana d'Arc Lázaro
ACE Mat. 379-4

José Higino de Souza
ACE Mat. 662-9

Tribunal de Contas do Distrito Federal

Secretaria Geral de Controle Externo

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

ANEXO A – RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

-DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DE 31 DE DEZEMBRO DE 2013 E CARTA DE COMPROMISSO -

Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR

Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Financiado pelo

Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

CARTA DE REPRESENTAÇÃO

Brasília, 22 de abril de 2014.

Ao Senhor
JOSÉ HIGINO DE SOUZA
Auditor de Controle Externo
Tribunal de Contas do Distrito Federal

Prezado Senhor

Esta carta de representação é fornecida em conexão com a sua auditoria das demonstrações financeiras do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, para o ano findo em 31 de dezembro de 2013, com o objetivo de expressar uma opinião se as demonstrações financeiras foram apresentadas adequadamente, em todos os aspectos relevantes, em conformidade com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro.

Confirmamos, com base em nosso melhor entendimento e opinião, depois de feitas as indagações que consideramos necessárias para o fim de nos informamos apropriadamente, que:

Demonstrações Financeiras

- A UEGP/PTU/DF cumpriu suas responsabilidades, como definidas nos termos do trabalho de auditoria datado de 22/04/2014, pela elaboração das demonstrações financeiras de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro e, em particular, que as demonstrações financeiras foram apresentadas adequadamente, em seus aspectos relevantes, em conformidade com as referidas normas.

- Os pressupostos significativos utilizados pela UEGP/PTU/DF para as estimativas contábeis, inclusive àquelas avaliadas pelo valor justo, são razoáveis (NIA 540).

- Os relacionamentos e transações com partes relacionadas foram apropriadamente contabilizados e divulgados pela UEGP/PTU/DF, em conformidade com os requisitos das Normas Internacionais de Relatório Financeiro (NIA 550).

- Todos os eventos subsequentes à data das demonstrações financeiras e para os quais as Normas Internacionais de Relatório Financeiro exigem ajuste ou divulgação foram ajustados ou divulgados pela UEGP/PTU/DF (NIA 560).

- Os efeitos das distorções não corrigidas são irrelevantes, individual e agregadamente, para as demonstrações financeiras como um todo.

Informações Fornecidas

- À auditoria foram propiciados:
  - Acesso a todas as informações tidas por relevantes pela UEGP/PTU/DF para a elaboração das demonstrações financeiras, tais como registros e documentação, e outros assuntos;
  - Informações adicionais solicitadas por V. Sas. para o propósito da auditoria; e
  - Acesso irrestrito a pessoas dentro da entidade das quais V.Sas. determinaram ser necessário obter evidência de auditoria.
- Todas as transações foram registradas na contabilidade e estão refletidas nas demonstrações financeiras.
- Foram divulgados a V.Sas. os resultados da avaliação do risco de que as demonstrações financeiras possam ter distorção relevante como resultado de fraude (NIA 240).
- Foram divulgados a V.Sas. todas as informações relativas a fraude ou suspeita de fraude de que se teve conhecimento e que afetem a entidade e envolvam:
  - Administração;
  - Empregados com funções significativas no controle interno; ou
  - Outros em que a fraude poderia ter um efeito relevante nas demonstrações financeiras (NIA 240).
- Foram divulgadas a V.Sas. todas as informações relativas a alegações de fraude ou suspeita de fraude que afetem as demonstrações financeiras da entidade, comunicadas por empregados, antigos empregados, analistas, reguladores ou outros (NIA 240).
- Foram divulgados a V.Sas. todos os casos conhecidos de não conformidade ou suspeita de não conformidade de leis e regulamentos, cujos efeitos devem ser considerados na elaboração das demonstrações financeiras (NIA 250).
- Foram divulgados a V.Sas. a identidade das partes relacionadas da entidade e todos os relacionamentos e transações com partes relacionadas das quais temos conhecimento (NIA 550).

Atenciosamente,

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/PTU

ANEXO A – Carta Compromisso e Demonstrações Financeiras do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

CARTA DE COMPROMISSO / COMUNICADO DE AUDITORIA (NBC TA 210)

Ao Senhor Chefe da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – UEGP-PTU/DF

Esta auditoria foi motivada pelo Documento de Elegibilidade nº CBR-3530/2009[1], no qual o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID autoriza o TCDF atuar como auditor independente nos contratos de recursos externos celebrados com o Distrito Federal, incluindo o Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR. Em 2012, por intermédio da CBR-772/2012, de 13/03/2012, o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID ratificou plenamente os termos do acordo de elegibilidade do TCDF como Auditor Independente não apontando quaisquer dissonâncias entre as exigências contratuais do empréstimo com os trabalhos de auditoria realizados por este Tribunal, informando ainda:

> *"Nesse sentido, informo a Vossa Senhoria que as condições estabelecidas no mencionado Termo de Elegibilidade assinado entre o Banco e o TCDF, objetivando a realização de auditorias de projetos/programas financiados pelo BID, continua em plena vigência.*
> *Sob esse aspecto, agradeceríamos que sejam apresentados oportunamente aos auditores todas as informações e documentos de que estes necessitem para execução normal de seus trabalhos."*

Desta forma, estes auditores foram designados pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal para examinar as demonstrações financeiras do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, incluindo as respectivas notas explicativas, relativas ao exercício a encerrar-se em 31.12.2013.

---

[1] O citado Termo de Elegilidade assinado pelo TCDF e o BID está anexado ao sistema processual do TCDF, nos papéis de trabalho dos autos do primeiro processo de auditoria do contrato de empréstimo (Processo Administrativo nº 37553/2009).

Seguindo diretrizes internacionais de auditoria, em especial a ISA 210 e a equivalente brasileira NBC TA 210 do Conselho Federal de Contabilidade, confirmamos, por meio desta carta, nossa aceitação e nosso entendimento desse trabalho de auditoria. O exame será conduzido com o objetivo de expressar nossa opinião sobre as demonstrações financeiras.

Responsabilidade do Auditor

O exame será procedido de acordo com as normas profissionais e éticas, relativas à auditoria independente, emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade em consonância com as diretrizes internacionais de auditoria da Organização Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI). Essas normas requerem o cumprimento das exigências éticas e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras estão livres de distorção relevante.

Uma auditoria envolve a realização de procedimentos para obtenção de evidências a respeito dos valores e divulgações nas demonstrações financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante das demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das práticas contábeis usadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação geral das demonstrações financeiras.

Devido às limitações inerentes de auditoria e de controle interno, há um risco inevitável de que algumas distorções relevantes possam não ser detectadas, mesmo que a auditoria seja adequadamente planejada e executada de acordo com as normas de auditoria.

Em nossa avaliação de risco, o auditor considera o controle interno relevante para a elaboração das demonstrações financeiras da entidade, para planejar procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia do controle interno da entidade. Entretanto, comunicaremos por escrito quaisquer deficiências significativas, no

controle interno, que identificarmos durante os trabalhos, desde que sejam relevantes para a auditoria das demonstrações financeiras.

Responsabilidade da Administração e identificação da estrutura de relatório financeiro aplicável

O exame será conduzido com base no fato de que a administração reconhece e entende que é responsável:

(a) pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil;

(b) pelo controle interno que a administração determinar ser necessário para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro; e

(c) por nos fornecer:

(i) acesso a todas as informações relevantes para a elaboração das demonstrações financeiras, como registros, documentação e outros assuntos;

(ii) informações adicionais que o auditor solicitar da administração para fins da auditoria; e

(iii) acesso irrestrito às pessoas dentro da entidade que o auditor determinar como necessário para obter evidência de auditoria.

(iv) Carta de Representação, conforme modelo constante da NBC TA 580, que posteriormente será solicitada pela equipe de auditoria.

Como parte do processo de auditoria, solicitaremos da administração confirmação por escrito sobre declarações relevantes dirigidas aos auditores durante o processo de auditoria. Os auditores esperam contar com a total cooperação da equipe de gerenciamento e apoio do Mutuário durante nossa auditoria.

Relatório a ser emitido

A forma e o conteúdo do relatório de auditoria seguirá o modelo apresentado nos exercícios anteriores, em consonância com o termo de referência padrão de auditoria, em conformidade com as diretrizes internacionais de auditoria e de

elaboração de relatórios financeiros, principalmente aquelas definidas no termo de elegibilidade do TCDF como Auditor Independente e AF400, norma que estava em vigor na assinatura do contrato de empréstimo, e que, apesar de revogada pela reforma fiduciária do BID, continuou definindo o termo de referência da auditoria do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, na medida em que não houve a elaboração e aprovação de novo termo que estivesse em consonância com as mudanças implementadas pela citada reforma.

Brasília, 10 de dezembro de 2013.

Joana D'Arc Lázaro
Auditor de Controle Externo – Mat. 379-4

Henirdes Batista Borges
Diretor – DIAUP/SEMAG

Senhor Chefe da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa

Em cumprimento à NBC TA 210, norma internacional de auditoria, e seguindo diretrizes do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID no âmbito do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, solicitamos que seja devolvida a esta Secretaria cópia **assinada** desta carta, indicando o reconhecimento e a concordância desta Secretaria com os termos da auditoria das demonstrações financeiras do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013, incluindo a definições de nossas respectivas responsabilidades.

Luciene de Fátima Carvalho Teodoro
Secretária de Macroavaliação da Gestão Pública - substituta
Tribunal de Contas do Distrito Federal

De acordo.

Encaminhe-se cópia ao TCDF, Auditor Independente do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, e o original assinado ao BID, como elemento integrante das demonstrações financeiras auditadas do exercício encerrado em 31 de dezembro de 2013.

Brasília, 17 de janeiro de 2014.

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da Unidade Especial de Gerenciamento do Programa
UEGP - PTU

Demonstração de Fluxos de Caixa

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
ST - Secretaria de Estado de Transporte
UEGP - Unidade Especial de Gerenciamento do Programa
SIG - Sistema de Informações Gerenciais

PTU - PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO
Banco Interamericano de Desenvolvimento
Contrato de Empréstimo 1957-OC/BR

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

Valores em US$

	Período terminado em 2013			Período terminado em 2012 (Ajustado incluindo solic. 47 e 48)			Período terminado em 2012 - "CARTA DE REPRESENTAÇÃO" ao TCDF 19/04/2013)		
	BID	CONTRAPARTIDA	TOTAL	BID	CONTRAPARTIDA	TOTAL	BID	CONTRAPARTIDA	TOTAL
RECURSOS RECEBIDOS									
Acumulado Início do Exercício	134.473.454,10	99.322.474,56	233.795.928,66	133.023.454,10	80.688.558,04	213.712.012,14	133.023.454,10	80.688.558,04	213.712.012,14
Durante o Período									
- Desembolsos (Antecipações/Fundo Rot., reemb., pag. diretos	2.200.000,00	3.518.544,55	5.718.544,55	1.450.000,00	18.634.098,31	20.084.098,31	1.450.000,00	2.772.454,68	4.222.454,68
- Juros Recebidos		906.246,17	906.246,17		989.042,04	989.042,04		989.042,04	989.042,04
- Juros (Ajustes no exercício)		-989.042,04	-989.042,04		-900.020,37	-900.020,37		-900.020,37	-900.020,37
- Variação Cambial		-196.742,99	-196.742,99		-89.203,46	-89.203,46		-89.203,46	-89.203,46
Total Recursos Recebidos	136.673.454,10	102.561.480,25	239.234.934,35	134.473.454,10	99.322.474,56	233.795.928,66	134.473.454,10	83.460.830,93	217.934.285,03
RECURSOS EFETUADOS									
Acumulado Início do Exercício	134.259.785,94	98.372.800,94	232.632.586,88	131.241.235,82	79.738.702,63	210.979.938,45	131.241.235,82	79.738.702,63	210.979.938,45
Durante o Período									
- Solicitação/Justificativa de desembolso apresentada ao BID	994.684,49	2.574.839,40	3.569.523,89	3.018.550,12	18.634.098,31	21.652.648,43	1.785.856,45	2.035.871,35	3.821.727,80
- Pagtos. por Bens e Serviços não remetidos ao BID até 31/12/13	943.638,99	943.705,15	1.887.344,14				1.232.693,67	736.583,33	1.969.277,00
- Outros (detalhar)									
Total Desembolsado	136.198.109,42	101.891.345,49	238.089.454,91	134.259.785,94	98.372.800,94	232.632.586,88	134.259.785,94	82.511.157,31	216.770.943,25
Saldo Disponível ao Final do Período	475.344,68	670.134,76	1.145.479,44	213.668,16	949.673,62	1.163.341,78	213.668,16	949.673,62	1.163.341,78

Em, 22/04/2014

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP

Demonstração dos Investimentos Acumulados

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
ST - Secretaria de Estado de Transporte
UEGP - Unidade Especial de Gerenciamento do Programa
SIG - Sistema de Informações Gerenciais

PTU - PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO
Banco Interamericano de Desenvolvimentc
Contrato de Empréstimo 1957-OC/BR

DEMONSTRATIVO DE INVESTIMENTOS ACUMULADOS

Exercicio: 2013

Valores em US$

	Categoria de Inversão	Orçamento Vigente			Acumulado no início do Exercício			Movimento no Exercicio2013			Acumulado até Exercício 2013			Orçamento a Realizar		
		TOTAL	BID	Local	TOTAL	BID	Local	TOTAL	BID	Local	TOTAL	BID	Local	TOTAL	BID	Local
1	**Engenharia e Administração**	**24.000.000,00**	**15.200.000,00**	**8.800.000,00**	**15.955.950,58**	**8.983.017,17**	**7.052.933,41**	**2.297.964,09**	**1.728.065,12**	**569.898,97**	**18.253.914,67**	**10.631.082,29**	**7.622.832,38**	**5.746.085,33**	**4.568.917,71**	**1.177.167,62**
1.1	Estudos e Projetos	9.200.000,00	1.880.000,00	7.320.000,00	6.597.553,22	480.329,02	6.117.224,20	114.216,19	73.625,26	40.590,93	6.711.769,41	553.954,28	6.157.815,13	2.488.230,59	1.326.045,72	1.162.184,87
1.2	Administração do Programa	14.800.000,00	13.320.000,00	1.480.000,00	9.358.397,36	8.422.689,15	935.709,21	2.183.747,90	1.654.439,86	529.308,04	11.542.145,26	10.077.128,01	1.465.017,25	3.257.854,74	3.242.871,99	14.982,75
2	**Custos Diretos**	**237.185.000,00**	**154.375.000,00**	**82.810.000,00**	**219.146.220,12**	**125.321.587,10**	**93.824.633,02**	**3.186.727,49**		**3.186.727,49**	**222.332.947,61**	**125.321.587,10**	**97.011.360,51**	**14.852.052,39**	**29.053.412,90**	**-14.201.360,51**
2.1	Melhoria e Integração do Transporte Público Coletivo	215.185.000,00	139.435.000,00	75.750.000,00	198.611.607,64	121.399.132,02	77.212.475,62	351.038,75		351.038,75	198.962.646,39	121.399.132,02	77.563.514,37	16.222.353,61	18.035.867,98	-1.813.514,37
2.2	Melhoria da Segurança Viária para o Transp Motoriz.e Não Motoriz.	11.400.000,00	7.300.000,00	4.100.000,00	16.175.215,95		16.175.215,95	2.835.688,74		2.835.688,74	19.010.904,69		19.010.904,69	-7.610.904,69	7.300.000,00	-14.910.904,69
2.3	Centro de Controle e Sistema de Semáforos	2.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00										2.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
2.4	Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público Coletivo	3.000.000,00	1.600.000,00	1.400.000,00										3.000.000,00	1.600.000,00	1.400.000,00
2.5	Supervisão de Obras	5.600.000,00	5.040.000,00	560.000,00	4.359.396,53	3.922.455,08	436.941,45				4.359.396,53	3.922.455,08	436.941,45	1.240.603,47	1.117.544,92	123.058,55
3	**Fortalecimento Institucional**	**8.000.000,00**	**7.200.000,00**	**800.000,00**	**117.069,51**	**35.121,67**	**81.947,84**	**210.258,36**	**210.258,36**		**327.327,87**	**245.380,03**	**81.947,84**	**7.672.672,13**	**6.954.619,97**	**718.052,16**
3.1	Secretaria de Transportes	3.200.000,00	2.880.000,00	320.000,00										3.200.000,00	2.880.000,00	320.000,00
3.2	DFTrans	3.200.000,00	2.880.000,00	320.000,00										3.200.000,00	2.880.000,00	320.000,00
3.3	Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hidricos	1.600.000,00	1.440.000,00	160.000,00	117.069,51	35.121,67	81.947,84	210.258,36	210.258,36		327.327,87	245.380,03	81.947,84	1.272.672,13	1.194.619,97	78.052,16
4	**Custos Concorrentes**	**700.000,00**		**700.000,00**										**700.000,00**		**700.000,00**
4.1	Desapropriações															
4.2	Reassentamentos															
4.3	Compensação Sócio-Ambiental (Execução do Programa)	700.000,00		700.000,00										700.000,00		700.000,00
5	**Custos Financeiros**															
5.1	Inspeção e supervisão															
	Totais	**269.885.000,00**	**178.775.000,00**	**93.110.000,00**	**235.219.240,21**	**134.259.725,94**	**100.959.514,27**	**5.694.948,94**	**1.938.323,48**	**3.756.626,46**	**240.914.190,15**	**136.198.049,42**	**104.716.140,73**	**28.970.809,85**	**40.576.950,58**	**-11.606.140,73**
	Pari-Passu %		**55,5**	**34,5**		**57,1**	**42,9**		**34,0**	**66,0**		**56,5**	**43,5**		**140,1**	**-40,1**

16/04/2014

José Augusto Pinto Júnior

Chefe da UEGP

Executive Financial Summary
For 1957/OC-BR
As of 2013-12-31

Last update Jan 21, 2014 12:23:20 AM

General Information

Operation:	1957/OC-BR
Project:	BR-L1018 - Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal
Executor:	Secretaria de Estado de Trasnporte
Status:	Disbursing
Operation Subtype:	INVESTMENT
Form of financing:	SINGLE CURRENCY FACILITY
Sector:	TRANSPORT
Unit with disb. resp.:	Country Office of Brazil
Beneficiary country:	BRAZIL
Administrative country:	BRAZIL

Approval Date:	Jan-16-2008	First Amortization Date:	Apr-10-2013
Signature Date:	Jan-30-2008	Final Amortization Date:	Oct-10-2032
Effective Date:	Jan-30-2008	First Semestral Income Due:	10APR
First Eligibility Date:	Mar-04-2009	Second Semestral Income Due:	10OCT
Total Eligibility:	Feb-17-2009	First semestral principal due:	10APR
Original disbursement expiration date:	Jan-30-2013	Second semestral principal due:	10OCT
Current Disbursement expiration date:	Jul-30-2015	Payoff project number:	
Close Date:		Revolving fund (%):	10.00%
Last disbursement request number:	53	Resolution number:	DE-007/08
Local contribution amount:	*93,110,000.00*	*Document date:*	*Dec-18-2007*
Document number:	PR-3234		

Currency Balances

Currency Appr./Expr.	Approved original	Cancelled Amount	Approved current	Committed amount	Disbursed life	% Disb.	Available amount	Disbursement year to date	Pending value date
USD B	176,775,000.00	0.00	176,775,000.00	0.00	136,673,454.10	77.31%	40,101,545.90	2,200,000.00	0.00

Category Detail

Category	Curr. Expr.	Current Appoved Amount	Committed Amount	Disbursed Amount	% Disb.	Available Balance	Disbursed Year to Date Amount	Disbursed Pending Value Amount
01.00.00-ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO		15,200,000.00	0.00	9,897,701.66	65.12%	5,302,298.34	2,227,378.16	0.00
01.01.00-ESTUDOS E PROJETOS	USD B	1,880,000.00	0.00	480,329.02	25.55%	1,399,670.98	112,367.46	0.00
01.02.00-ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA	USD B	13,320,000.00	0.00	9,417,372.64	70.70%	3,902,627.36	2,115,010.70	0.00
02.00.00-CUSTOS DIRETOS		154,375,000.00	0.00	125,321,587.10	81.18%	29,053,412.90	0.00	0.00
02.01.00-MELH. INTEGR. DO TRANSP. PUBL.	USD B	139,435,000.00	0.00	121,399,132.02	87.07%	18,035,867.98	0.00	0.00
02.02.00-SEGURANÇA VIÁRIA P/ TRANSPORTE	USD B	7,300,000.00	0.00	0.00	0.00%	7,300,000.00	0.00	0.00
02.03.00-CCO E SISTEMA DE SEMÁFOROS	USD B	1,000,000.00	0.00	0.00	0.00%	1,000,000.00	0.00	0.00
02.04.00-SIST. GESTÃO E OPER. DO TRANSP	USD B	1,600,000.00	0.00	0.00	0.00%	1,600,000.00	0.00	0.00
02.05.00-SUPERVISÃO DE OBRAS	USD B	5,040,000.00	0.00	3,922,455.08	77.83%	1,117,544.92	0.00	0.00
03.00.00-FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL		7,200,000.00	0.00	35,121.67	0.49%	7,164,878.33	0.00	0.00
03.01.00-SECRETARIA DE TRANSPORTES	USD B	2,880,000.00	0.00	0.00	0.00%	2,880,000.00	0.00	0.00
03.02.00-DFTRANS	USD B	2,880,000.00	0.00	0.00	0.00%	2,880,000.00	0.00	0.00
03.03.00-SEC. DESEN. URB. MEIO AMBIENTE	USD B	1,440,000.00	0.00	35,121.67	2.44%	1,404,878.33	0.00	0.00
87.00.00-CAPITALIZATION CHARGES		0.00	0.00	0.00	0.00%	0.00	0.00	0.00
87.01.00-F. I. V.		0.00	0.00	0.00	0.00%	0.00	0.00	0.00
87.01.01-F. I. V.	USD B	0.00	0.00	0.00	0.00%	0.00	0.00	0.00
88.00.00-PENDIENTE	USD B	0.00	0.00	0.00	0.00%	0.00	0.00	0.00
89.00.00-Revolving Fund		0.00	0.00	1,419,043.67	0.00%	-1,419,043.67	-27,378.16	0.00
Summary		**176,775,000.00**	**0.00**	**136,673,454.10**		**40,101,545.90**	**2,200,000.00**	**0.00**

Executive Financial Summary
For 1957/OC-BR
As of 2013-12-31

Last update Jan 21, 2014 12:23:20 AM

Revolving Fund Status

Category	Curr. Expr.	Disbursed life
89.00.00-Revolving Fund		1,419,043.67
89.01.00-Revolving Fund		1,419,043.67
89.01.30-REQ. 0046 30JUN15	USD B	219,043.67
89.01.31-REQ. 0051 30JUN15	USD B	1,000,000.00
89.01.32-REQ. 0052 30JUN15	USD B	200,000.00

Transaction History Report for BR-L1018

Notas Explicativas

NOTAS EXPLICATIVAS ÁS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO PROGRAMA 1957/OC-BR

1. Descrição do Projeto / Programa

O PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – PTU/DF tem por fim melhorar as condições de mobilidade e a acessibilidade da população do Distrito Federal, principalmente aquela de menores recursos, aumentando a integração entre os núcleos urbanos locais. As ações propostas possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na idéia de integração entre itinerários ônibus/ônibus e ônibus/metrô. As intervenções físicas contextualizam-se como um meio de viabilizar o modelo de gestão.

OBJETIVO GERAL

Promover a mobilidade no Distrito Federal, a fim de aumentar a integração dos núcleos urbanos da área metropolitana de Brasília e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Criar vias exclusivas para ônibus e melhorar o acesso dos usuários nos veículos, nas paradas e nos terminais;
- Construir ou reformar pontos de parada e terminais de ônibus;
- Melhorar as ações do Governo com relação aos transportes, como a fiscalização dos serviços e o atendimento aos usuários, mediante o fortalecimento institucional da Secretaria de Transportes e da DFTrans;
- Melhorar a segurança de trânsito para os pedestres, os ciclistas e os veículos;
- Implementar o sistema de bilhetagem automática;
- Implantar a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos

Custo do Programa e plano de financiamento

O custo do Programa foi estimado no equivalente a US$ 269.885.000,00 (duzentos e sessenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e cinco mil dólares), cuja distribuição por fonte de financiamento e categoria de investimento é indicada no quadro a seguir.

Em 8, 9 e 10 de maio de 2013 ocorreu a Missão de Administração do BID, que alterou os valores do plano de contas e o prazo final do PROGRAMA 1957/OC-BR. Os valores vigentes constam no próximo item. O prazo para o último desembolso foi prorrogado para 30 de julho de 2015, conforme CBR 110/2014, de 17/01/2014 (Anexo I).

Custo e financiamento

QUADRO ORÇAMENTO CONTRATO 1957/OC-BR *	(Valores em US$)		
Categoria de Investimento	BID	Aporte Local	Total
1. Engenharia e Administração	15.200.000,00	8.800.000,00	24.000.000,00
1.1 Estudos e Projetos	1.880.000,00	7.320.000,00	9.200.000,00
1.2 Administração do Programa	13.320.000,00	1.480.000,00	14.800.000,00
2. Custos Diretos	154.375.000,00	82.810.000,00	237.185.000,00
2.1 Modernização e Integração TP	139.435.000,00	75.750.000,00	215.185.000,00
2.2 Melhoria da Segurança Viária	7.300.000,00	4.100.000,00	11.400.000,00
2.3 CCO e Sistema de Semáforos	1.000.000,00	1.000.000,00	2.000.000,00
2.4 Sistema de Gestão e Operação TP	1.600.000,00	1.400.000,00	3.000.000,00
2.5 Supervisão de Obras	5.040.000,00	560.000,00	5.600.000,00
3. Fortalecimento Institucional	7.200.000,00	800.000,00	8.000.000,00
3.1 Secretaria de Transportes	2.880.000,00	320.000,00	3.200.000,00
3.2 DFTRANS	2.880.000,00	320.000,00	3.200.000,00
3.3 SEMARH (antiga SEDUMA)	1.440.000,00	160.000,00	1.600.000,00
4. Custos Concorrentes		700.000,00	700.000,00
4.1 Desapropriações			
4.2 Reassentamentos			
4.3 Compensação Sócio-Ambiental		700.000,00	700.000,00
	176.775.000,00	93.110.000,00	269.885.000,00

*** Vide Anexo II – CBR 3889/2013**

2. Principais Políticas Contábeis

2.1. As demonstrações financeiras básicas foram elaboradas pelo regime de caixa, seguindo orientação do BID, registrando-se as receitas quando do recebimento dos fundos e reconhecendo-se as despesas pela data do pagamento na OB-ordem bancária eletrônica emitida pela Secretaria da Fazenda do GDF. Essa prática contábil difere dos princípios de contabilidade geralmente aceitos, segundo os quais as transações devem ser registradas na medida em que ocorrerem e não quando elas são pagas.

2.2. Os registros contábeis do Programa são mantidos em dólares dos Estados Unidos, de acordo com os requisitos do BID. Para o cálculo da equivalência em dólares dos Estados Unidos da América, do recurso recebido em moeda nacional na conta específica do banco comercial, utiliza-se o tipo de câmbio vigente no momento da internalização desses recursos, sendo utilizada para conversão a taxa de compra do Banco Central do Brasil, conforme especificado no Artigo 3.06, das Normas Gerais do Contrato.

2.3 Para conversão dos valores pagos aos Fornecedores é feita a conversão pela data da emissão da Ordem Bancária, com a taxa de compra do dia do Banco Central. Com relação aos Impostos é considerada a data da emissão da NL do SIGGO, pratica não objetada pelo BID, conforme CBR-796/2010, de 04/03/2010.

3. Fundos Disponíveis

- Os fundos disponíveis em 31 de dezembro estão depositados nas contas bancárias do Programa e incluem as receitas geradas por juros e ganhos cambiais.

Em US$ (R$2,342)

	2012	2013
Conta Bancária nº100-0166799	**974.176,30**	**424.871,46**
Special Account nº4.1.8.10.10.01-5	----------	----------
Total	**974.176,30**	**424.871,46**

Dados extraídos dos Extratos Bancários – Vide Anexo III

- Esse valor diverge do RELATÓRIO SEMESTRAL DO FUNDO ROTATIVO, que considerou a taxa de conversão de R$2,3389.

- Durante o ano de 2013 foram registradas receitas provenientes de juros no total de US$ 98.985,88 e perdas por diferença cambial de US$ -196.742,99.

4. Adiantamentos Pendentes de Justificação

- Não houve adiantamentos pendentes de justificativa ao final do exercício.

5. Fundo Rotativo

- O Contrato de Empréstimo 1957/OC-BR estabeleceu inicialmente um Fundo Rotativo equivalente a 5% do valor do financiamento, ou seja, US$ 8.838.750,00.

- Em 15/10/2009 o Fundo Rotativo foi elevado para 10% do valor do Financiamento, ou seja, US $ 17.677.500,00 e é o seu limite atual.

- O Saldo da conta do Fundo Rotativo em 31/12/2013, ou seja, recurso que o BID adiantou ao Programa para ser gasto e comprovado após o gasto, conforme relatório do BID constante do LMS-01 (Loan Management System) é de US$ 1.419.043,67 (Anexo IV).

- No relatório Demonstrativo de Variação Cambial dos Recursos do Fundo Rotativo (Anexos V e VI), elaborado semestralmente e encaminhado ao BID, demonstra eventuais diferenças de câmbio geradas entre a aplicação da taxa de câmbio no recebimento dos recursos e a taxa de câmbio utilizada para a conversão dos pagamentos de despesas em moeda local. No dia 31/12/2013 o Demonstrativo apresentou uma perda cambial de US$ 196.742,99, estando o mesmo incluso no saldo da conta do fundo Rotativo.

- O saldo bancário do Fundo Rotativo do dia 31 de dezembro de 2013 foi o Seguinte:

  BRB C/C nº 100-0166799 - R$ 995.048,95 (novecentos e noventa e cinco mil quarenta e oito reais e noventa e cinco centavos), que incluem receitas geradas por juros e perdas cambiais;

  BRB C/C nº 4.1.8.10.10.01-5 R$ 0,00 (zero reais).

  (*) Taxa de câmbio dia 31/12/11: US$ 1,00 = R$ 2,342

- O Fundo Rotativo registra recursos exclusivos de fonte BID.
- Durante o ano de 2013 foram registradas receitas provenientes de juros no total de R$ 98.985,88, de aplicações da conta conjunta BID e Contrapartida.
- O Saldo disponível do Fundo Rotativo está em conformidade com o Relatório Semestral do Fundo Rotativo, o LMS-1 e na Demonstração de Fluxo de Caixa, no montante de US$ 1.419.043,67.

6. Reposições ou Justificativas Pendentes de Registro no Sistema BID.

- Em 31/12/2013 o programa não apresentava Fundos ou Justificativas, pendentes de registro no sistema BID.

7. Fundos Utilizados Pendentes de Justificação ao BID.

- Em 31/12/2013 o programa apresentava Fundos com Pendências de Justificação no Sistema BID que totalizaram US$ 943.638,99, conforme Relatório de Justificativa ao Fundo Rotativo n° 55 (Anexo VII), enviado ao BID, inicialmente em 11/02/2014 e reenviado em 03/04/2014, pelo OF 062/2014 e ao TCDF em 08/04/2014 pelo OF 076/2014.

8. Não houve despesa não qualificada para o Programa.

9. Fundos de Contrapartida Nacional

O governo do DISTRITO FEDERAL assumiu o compromisso de contribuir com a soma de US $ 93.110.000,00, como contrapartida local até o final do Programa.

O acerto ocorrido durante a missão BID (Anexo VIII), ocorrida em maio de 2013, ficou definido que investimentos em Ciclovias e Obras Complementares da EPTG (iniciadas a partir de 2010) passaram a fazer parte do escopo do programa e estes lançamentos passaram a ser considerados como contrapartida.

Até a data de 31 de dezembro de 2013, o GDF contribuiu com a soma de US$ 101.891.345,49, equivalente a 112 % do total comprometido.

O Saldo de Contrapartida, já existente, é de US$ 8.781.345,49 acima do valor comprometido.

Os Contratos incorporados e que foram iniciados antes de 2013 tiveram seus valores apropriados nos exercícios anteriores e, consequentemente, alteraram a Demonstração de Fluxo de Caixa no Exercício terminado em 2012, cujo montante de Contrapartida passou de US$ 82.511.157,31 para US$ 98.372.800,94.

Saldos acima conforme Demonstrativo de Investimentos Acumulados do ano respectivo acrescido do saldo disponível ao final do exercício conforme Demonstração de Fluxos de Caixa.

10. Ajustes de Períodos Anteriores

Após a missão realizada pelo BID, em maio/2013, foram acordadas mudanças no escopo do programa, contemplando a inserção das seguintes ações, já em andamento, e que implicaram em pagamentos realizados em períodos anteriores, a título de contrapartida:

- Obras complementares na DF-085 (EPTG) – plantio de grama, sinalização viária, drenagem e defensas metálicas.
- Ciclovias - contrapartida Novacap (Plano Piloto, Ceilândia, Santa Maria, Gama, Guará, Recanto das Emas e Paranoá).

Os lançamentos desses contratos foram realizados no exercício de 2013 e demonstrados nos exercícios de 2012 e 2013, além dos Pagamentos por Bens e Serviços não Remetidos ao BID até a data de 31/12/2013.

Os lançamentos contemplam as Solicitações de Desembolso de Nº 49, 50, 53 e 55, sendo que esta última, que está relacionada na Demonstração de Fluxos de Caixa como: *Pagamentos por Bens e Serviços não remetido ao BID até a data.*

Contrato	Empresa	Valor US$
601/2011	ARTEC S/A	464.659,30
037/2010	BRASPAC	1.125.386,78
605/2011	CD	3.044.346,63
511/2010	COMPACTA	1.451.971,20
554/2009	EBO	3.982.590,32
611/2011	EPC	587.247,53
608/2011	GW	2.442.665,82
042/2012-SO	JATOBÁ	52.783,65
038/2010	POLLO	798.816,38
022/2011-DER/DF	RECANTO	1.065.973,43
008/2012-DER/DF	RIO PLATENSE	596.765,79
009/2012-DER/DF	SETA	529.728,53
010/2012-DER/DF	SINARODO	144.777,36
021/2011-DER/DF	SITRAN	708.546,69
610/2011	VALE DO IPÊ	1.458.007,81
Total		**18.454.267,22**

Ainda ocorreram lançamentos de Contratos de Consultoria e Obras de Contrapartida, que já estavam contempladas no Programa, quais sejam:

Contrato	Empresa	Valor US$
025/2008-ST	ARCADIS LOGOS	529.308,04
020/2009-ST	CONTARPP	356.021,99
009/2010-ST	GRECCO	40.590,93
Total		**925.920,96**

Valor Final em US$ (R$ 2,342)
19.380.188,18

11. Aquisição de Bens e Serviços

As aquisições de bens e serviços foram efetuadas com observância às normas do BID e disposições da Lei nº 8666/93 e suas alterações.

Foram adquiridos bens com recursos do Programa BID, conforme processo Nº 090.000.127/11 (equipamentos para controle de poluentes sonoros e do ar), que totalizaram R$ 494.779,99 (quatrocentos e noventa e quatro mil setecentos e setenta e nove reais e noventa e nove centavos). Vide Anexo IX.

12. Categorias de Investimentos

a) O quadro solicitado foi inserido no item 1
b) Entendemos que as Categorias de Investimentos do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, são as constantes do Anexo A do Contrato 1957/OC-BR, ou sejam:
    1. Engenharia e Administração
    2. Custos Diretos
    3. Fortalecimento Institucional
    4. Custos Concorrentes

13. Desembolsos Efetuados

13.1 O montante de recursos desembolsados pelo BID, no exercício de 2013, conforme LMS-1 (Anexo IV) e LMS-10 (Anexo X), registrado no campo de **Desembolsos Recebidos** - BID, da Demonstração de Fluxo de Caixa foi de US$ 2.200.000,00.

13.2 O montante de recursos desembolsados pelo BID, no exercício de 2013, registrado no campo de **Desembolsos Efetuados** - BID, da Demonstração de Fluxo de Caixa está de acordo com os valores registrados no sumário contábil do BID (LMS-1).

13.3 A última solicitação de desembolso citada nas Demonstrações Financeiras foi a de nº 53, recebida na representação do BID no Brasil em 9 de dezembro de 2013, e autorizada em 18/12/13, referente à justificação no montante de US$ 563.129,49.

13.4 O valor desembolsado pelo BID até 31.12.2013 é de US$ 136.673.454,10, que corresponde a 77,31%.

13.5 Valores acima estão de acordo com os valores registrados no sumário contábil do BID (LMS-1).

14. Conciliação entre a Demonstração de Fluxos de Caixa e a Demonstração de Investimentos Acumulados.

Em US$

DESCRIÇÃO	BID	LOCAL	TOTAL
Recursos Recebidos	136.673.454,10	102.561.480,25	239.234.934,35
Demonstrativo Investimentos	136.198.049,42	101.891.345,49	238.089.454,91
Diferença	475.344,68	640.134,76	1.145.479,44

A diferença total de US$ 1.145.479,44 é composta de:

a) BID

US$ 475.344,68- Total dos recursos recebidos do BID menos total das comprovações de gastos ao BID, sendo que:

- US$ 135.254.470,43 – Total de Gastos Comprovados;
- US$ 943.638,99 - Fundos utilizados pendentes de justificativa ao BID;

Saldo Resultante do Fundo Rotativo (incluindo gastos ainda não comprovados): US$ 475.344,68. A diferença de US$ 60,00 é relativa a Custo de Transferência de Recursos efetuada em exercícios anteriores.

b) Local

US$ 670.134,76 - Total dos recursos recebidos de Contrapartida menos total das comprovações de gastos, sendo que:

- US$ 100.947.640,34– Total de Gastos Comprovados;
- US$ 943.705,15 – desembolsos a serem comprovados em solicitações/ justificativas subsequentes.

Saldo em conta Bancária: US$ 424.871,46 *(taxa de conversão de R$2,342)*.

Esse valor diverge do RELATÓRIO SEMESTRAL DO FUNDO ROTATIVO, que considerou a taxa de conversão de R$2,3389.

15. Conciliação entre a Demonstração de Investimentos e os Registros do BID (LMS-1) por Categoria de Inversão

Valores em milhares de US$

	CATEGORIA DE INVESTIMENTO	LMS	DEMO INVEST	Diferença
1.	**Engenharia e Administração**	**9.897.701,66**	**10.631.082,29**	**733.380,63**
1.1	Estudos e Projetos	480.329,02	553.954,28	73.625,26
1.2	Administração do Programa	9.417.372,64	10.077.128,01	659.755,37
2.	**Custos Diretos**	125.321.587,10	125.321.587,10	0,00
2.1	Melhoria e Integração do Transporte Público	121.399.132,02	121.399.132,02	0,00
2.2	Segurança viária para o transporte motorizado e não-motorizado			0,00
2.3	Centro de Controle e Sistema de Semáforos			
2.4	Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público			
2.5	Supervisão de Obras	3.922.455,08	3.922.455,08	0,00
3.	**Fortalecimento Institucional**	**35.121,67**	**245.380,03**	**210.258,36**
3.1	Secretaria de Transportes			0,00
3.2	DFTrans			0,00
3.3	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente	35.121,67	245.380,03	210.258,36
4.	**Custos Concorrentes**			
4.1	Desapropriações			
4.2	Reassentamentos			
4.3	Compensação Ambiental e Social			
	TOTAIS	**135.254.410,43**	**136.198.049,42**	**943.638,99**

Anexado cópia do LMS-1 (Anexo IV) comprovando os valores registrados pelo BID acima.

A diferença a maior da Demonstração de Fluxos de Caixa é relativa aos gastos realizados em 2013 no montante de US $ 943.638,99 e que não foram apresentados ao BID no mesmo ano.

16.Conciliação do Passivo a favor do BID

DESCRIÇÃO	**TOTAL US$**
Dem Fluxo Caixa (Recurso Recebido)	136.673.454,10
WLMS-1 (Disbursed Life)	136.673.454,10
Diferença	**0,00**

17.Contingências

Não registramos nenhum evento passível de comentários.

18.Situação dos ajustes originados de opiniões diferentes do padrão por parte dos auditores independentes no ano ou períodos anteriores.

Não registramos nenhum evento passível de comentários.

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP

Relatório Semestral sobre o Fundo Rotativo

SIM Sistema Integrado de Mobilidade

Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

RELATÓRIO SEMESTRAL SOBRE FUNDO ROTATIVO 2º Sem/2013

18/03/2014

BID SIM GDF SECRETARIA DE TRANSPORTES ARCADIS logos

RELATÓRIO SEMESTRAL SOBRE O FUNDO ROTATIVO

Em 31 de dezembro de 2013

TIPO DE MOEDA : US$

Nº DA OPERAÇÃO: 1957/OC-BR **MUTUÁRIO / ENTIDADE EXECUTORA: ST / GDF**

I. SALDO EM CONTA(S) BANCÁRIA(S)	**425.440,60**
Banco do Brasil N.Y. - Recursos BID - Special Account 4.1.8.10.10.01-5	0,00
Secretaria da Fazenda - Recursos do BID - BRB 100-016679-9	425.440,60
II. REPOSIÇÕES OU JUSTIFICATIVAS PENDENTES DE REGISTRO	0,00

Apresentadas ao BID, porém não registradas no sistema BID (LMS1)

Pedido Nº	Data de apresentação ao BID	Montante

III. FUNDOS UTILIZADOS PENDENTES DE JUSTIFICATIVAS AO BID (Ver Relação de Pagamentos Anexo)	**942.928,16**
IV. SUBTOTAL (I + II + III)	**1.368.368,76**
V. SALDO DO FUNDO ROTATIVO SEGUNDO LMS-1	**1.419.043,67**
VI. DIFERENÇA (IV - V)	**-50.674,91**

Variação Cambial	-196.742,99
Resultado de Aplicações Financeiras	906.462,53

Pelo presente certificamos que:

a) os gastos especificados no item III foram efetuados para os fins estipulados no contrato ou convênio;

b) a documentação que apoia os gastos efetuados com os recursos provenientes do Fundo Rotativo e ainda não apresentados está disponível para inspeção do BID.

Brasília, 18 de março de 2014

José Augusto Pinto Júnior

Chefe da UEGP

PAGAMENTOS POR GASTOS REALIZADOS COM RECURSOS DE ANTECIPAÇÃO DE FUNDOS PORÉM NÃO REMETIDOS AO BANCO COM SOLICITAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO

Em 31 de dezembro de 2013

CONCEITO DE PAGAMENTO				NOME DO FORNECEDOR OU CONTRATADA	PAÍS DE ORIGEM	DATA DE PAGAMENTO	TAXA DE CÂMBIO	MONTANTE EM US$
Executor	Contrato	Fatura	Descrição					
1.1.4.5.2	**Execução do Programa de Comunicação Sócio-Ambiental**							**73.625,26**
STDF	009/2010-ST	184	Pag. Ref. 18ª MED.	GRECCO	Brasil	02/09/13	2,3637	**18.365,43**
STDF	009/2010-ST	185	Pag. Ref. Reaj. da 18ª MED.	GRECCO	Brasil	02/09/13	2,3637	**2.385,37**
STDF	009/2010-ST	192	Pag. Principal 19ª MED	GRECCO	Brasil	09/12/13	2,3218	**42.025,76**
STDF	009/2010-ST	193	Pag Princip. do Reaj da 19º MED	GRECCO	Brasil	09/12/13	2,3218	**5.458,47**
STDF	009/2010-ST	194	Pag. Ref a 20ª	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**4.460,52**
STDF	009/2010-ST	194	Pag. Ref IRRF da 20ª MED	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**71,56**
STDF	009/2010-ST	194	Pag. Ref. ISS da 20ª MED	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**238,53**
STDF	009/2010-ST	195	Pag. Ref ISS. Reaj. 20ª MED	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**30,98**
STDF	009/2010-ST	195	Pag. Ref. a Reaj. 20ª MED	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**579,35**
STDF	009/2010-ST	195	Pag. Ref. IRRF. Reaj. 20ª MED	GRECCO	Brasil	13/12/13	2,3348	**9,29**
1.2.2	**Coordenação de Apoio (SAG)**							**659.044,54**
STDF	025/2008-ST	0249	Pag. Ref a 53ª MED.	ARCADIS LOGOS	Brasil	02/09/13	2,3637	**168.945,29**
STDF	025/2008-ST	0250	Pag. Ref. Reaj da 53ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	02/09/13	2,3637	**34.888,16**
STDF	025/2008-ST	0251	Pag. Ref 54ª MED.	ARCADIS LOGOS	Brasil	02/09/13	2,3637	**117.448,45**
STDF	025/2008-ST	0252	Pag. Ref. Reaj da 54ª MED.	ARCADIS LOGOS	Brasil	02/09/13	2,3637	**24.253,77**
STDF	025/2008-ST	0254	Pag. Ref. ao Pag 55ºMED	ARCADIS LOGOS	Brasil	24/09/13	2,2025	**164.762,54**
STDF	025/2008-ST	280	Pag. Ref. 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**115.440,04**
STDF	025/2008-ST	280	Pag. Ref. IRRF da 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**1.794,40**
STDF	025/2008-ST	280	Pag. Ref. ISS 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**2.392,54**
STDF	025/2008-ST	281	Pag. Ref. 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**28.100,17**
STDF	025/2008-ST	281	Pag. Ref. IRRF da 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**436,79**
STDF	025/2008-ST	281	Pag. Ref. ISS da 59ª MED	ARCADIS LOGOS	Brasil	12/12/13	2,3333	**582,39**
3.3.2.1.1	**Equipamentos para Monitoramento da Qualidade do Ar e Sonora**							**210.258,36**
STDF	013/2013	8881	Pag. Reg. Aquisição de Bens	ALMONT	Brasil	27/12/13	2,3532	**62.833,58**

PAGAMENTOS POR GASTOS REALIZADOS COM RECURSOS DE ANTECIPAÇÃO DE FUNDOS PORÉM NÃO REMETIDOS AO BANCO COM SOLICITAÇÃO DE ANTECIPAÇÃO

Em 31 de dezembro de 2013

CONCEITO DE PAGAMENTO				NOME DO FORNECEDOR OU CONTRATADA	PAÍS DE ORIGEM	DATA DE PAGAMENTO	TAXA DE CÂMBIO	MONTANTE EM US$
Executor	Contrato	Fatura	Descrição					
STDF	013/2013	8882	Pagamento Ref. Aquisição de Bens	ALMONT	Brasil	27/12/13	2,3532	**147.424,78**
							TOTAL	**942.928,16**

Conciliação Bancária

A conciliação bancária, não está sendo apresentada neste relatório, considerando que o órgão responsável da Secretaria de Transportes do Distrito Federal não disponibilizou a mesma em tempo hábil para anexa-la. A UEGP, ainda, informa que proveu esforços conforme: Memo(s) n(s)º 008/2014(15/01/2014) e 028/2014(21/02/2014) UEGP/ST.

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 15/08/2013 10:36:55
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 11,19

MOVIMENTO: 01/JUL/2013 A 31/JUL/2013

--LOTE--	ORIG	---DATA---	---HISTORICO-----	---DOC------	---VALOR---------------	---SALDO----------
1111111	100	03/07	RSG BRB GOV	160705	3.500,17	3.511,36
0000014	040	05/07	RESG CDB/RD		2.254.419,74	2.257.931,10
0000014	040	05/07	DEB CDB/RDB		1.671.786,92-	586.144,18
0000000	100	05/07	DEB GDF	35383	9.716,40=	576.427,78
0000000	100	05/07	DEB GDF	35384	7.287,29-	569.140,49
0000000	100	05/07	DEB GDF	35385	468.815,97-	100.324,52
0000000	100	05/07	DEB GDF	35386	1.504,87-	98.819,65
0000000	100	05/07	DEB GDF	35387	2.006,49-	96.813,16
0000000	100	05/07	DEB GDF	35388	96.813,16-	0,00

				POU/CDB SL:	0,00
JUROS :	0,00	IOF :	0,00	LIMITE :	0,00
JR AD :	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
C M. :	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FIF 30 :	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP :	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:	112.500,55			DISPONIVEL:	0,00

Agosto Saldo 0,00
FIC
CDB

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 06/12/2013 10:00:41
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 0,00

MOVIMENTO: 01/AGO/2013 A 31/AGO/2013

LOTE	ORIG	DATA	HISTORICO	DOC	VALOR	SALDO
1111111	100	09/08	APL BRB GOV	160700	917,10-	917,10-
0000014	040	09/08	RESG CDB/RD		1.684.163,71	1.683.246,61
0000014	040	09/08	DEB CDB/RDB		1.255.000,00-	428.246,61
0000000	100	09/08	DEB GDF	42975	342.524,68-	85.721,93
0000000	100	09/08	DEB GDF	42976	70.733,29-	14.988,64
0000000	100	09/08	DEB GDF	42977	5.324,22-	9.664,42
0000000	100	09/08	DEB GDF	42978	7.098,96-	2.565,46
0000000	100	09/08	DEB GDF	42979	1.099,48-	1.465,98
0000000	100	09/08	DEB GDF	42980	1.465,98-	0,00

				POU/CDB SL:	0,00
JUROS :	0,00	IOF :	0,00	LIMITE :	0,00
JR.CD :	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
COMM. :	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FIF 30 :	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP :	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:	306,30			DISPONIVEL:	0,00

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 06/12/2013 10:01:31
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 0,00

MOVIMENTO: 01/SET/2013 A 30/SET/2013

LOTE	ORIG	DATA	HISTORICO	DOC	VALOR	SALDO
0000014	040	02/09	RESG CDB/RD		1.261.038,09	1.261.038,09
0000014	040	02/09	DEB CDB/RDB		444.295,42-	816.742,67
0000000	100	02/09	DEB GDF	48581	399.335,98-	417.406,69
0000000	100	02/09	DEB GDF	48582	82.465,15-	334.941,54
0000000	100	02/09	DEB GDF	48583	277.612,90-	57.328,64
0000000	100	02/09	DEB GDF	48584	57.328,64-	0,00
1111111	100	04/09	RSG BRB GOV	160632	33.032,59	33.032,59
0000000	100	04/09	DEB GDF	48858	301,52-	32.731,07
0000000	100	04/09	DEB GDF	48859	90,45-	32.640,62
0000000	100	04/09	DEB GDF	48860	696,42-	31.944,20
0000000	100	04/09	DEB GDF	48861	2.321,41-	29.622,79
0000000	100	04/09	DEB GDF	48862	6.207,29-	23.415,50
0000000	100	04/09	DEB GDF	48863	8.276,39-	15.139,11
0000000	100	04/09	DEB GDF	48864	1.281,84-	13.857,27
0000000	100	04/09	DEB GDF	48865	1.709,12-	12.148,15
0000000	100	04/09	DEB GDF	48866	4.315,23-	7.832,92
0000000	100	04/09	DEB GDF	48867	5.753,64-	2.079,28
0000000	100	04/09	DEB GDF	48868	891,12-	1.188,16
0000000	100	04/09	DEB GDF	48869	1.188,16-	0,00
0000014	040	24/09	RESG CDB/RD		446.540,84	446.540,84
0000014	040	24/09	DEB CDB/RDB		25.339,52-	421.201,32
0000000	100	24/09	DEB GDF	53701	1.553,13-	419.648,19
0000000	100	24/09	DEB GDF	53702	1.164,85-	418.483,34
0000000	100	24/09	DEB GDF	53703	5.640,77-	412.842,57
0000000	100	24/09	DEB GDF	53704	7.521,02-	405.321,55
0000000	100	24/09	DEB GDF	53705	362.889,21-	42.432,34
0000000	100	24/09	DEB GDF	53706	42.432,34-	0,00
0000000	100	30/09	CRED FORN G	55170	32.506,35	32.506,35

				POU/CDB SL:	0,00
JU :	0,00	IOF :	0,00	LIMITE :	0,00
JR AD :	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
COMM. :	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FIF 30 :	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP :	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:	1.547,92			DISPONIVEL:	32.506,35

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 06/12/2013 10:01:56
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 32.506,35

MOVIMENTO: 01/OUT/2013 A 31/OUT/2013

LOTE	ORIG	DATA	HISTORICO	DOC	VALOR	SALDO
1111111	100	01/10	APL BRB GOV	160710	32.506,35-	0,00
0000014	040	09/10	RESG CDB/RD		25.427,78	25.427,78
0000014	040	09/10	DEB CDB/RDB		25.427,78-	0,00
0000002	100	18/10	CRED CAMBIO		2.160.000,00	2.160.000,00
0000014	040	21/10	DEB CDB/RDB		2.160.000,00-	0,00
1111111	100	22/10	RSG BRB GOV	160704	32.506,35	32.506,35
0000000	100	23/10	DEB GDF	60312	32.506,35-	0,00

POU/CDB SL: 0,00

JUROS :	0,00	IOF :	0,00	LIMITE :	0,00
JR AD :	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
COMM. :	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FI 30 :	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP :	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:	1.547,92			DISPONIVEL:	0,00

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 06/12/2013 10:02:10
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 0,00

MOVIMENTO: 01/NOV/2013 A 30/NOV/2013

LOTE	ORIG	DATA	HISTORICO	DOC	VALOR	SALDO
0000014	040	08/11	RESG CDB/RD		2.170.186,95	2.170.186,95
0000014	040	08/11	DEB CDB/RDB		1.635.105,93-	535.081,02
0000000	100	08/11	DEB GDF	63501	424.081,76-	110.999,26
0000000	100	08/11	DEB GDF	63502	92.271,43-	18.727,83
0000000	100	11/11	DEB GDF	63888	8.789,26-	9.938,57
0000000	100	11/11	DEB GDF	63889	1.912,36-	8.026,21
0000000	100	11/11	DEB GDF	63890	6.591,94-	1.434,27
0000000	100	11/11	DEB GDF	63891	1.434,27-	0,00
0000014	040	18/11	RESG CDB/RD		1.637.843,38	1.637.843,38
0000014	040	18/11	DEB CDB/RDB		1.227.996,19-	409.847,19
0000000	100	18/11	DEB GDF	66168	77.425,61-	332.421,58
0000000	100	18/11	DEB GDF	66169	318.076,92-	14.344,66
0000000	100	18/11	DEB GDF	66170	6.592,27-	7.752,39
0000000	100	18/11	DEB GDF	66171	4.944,20-	2.808,19
0000000	100	18/11	DEB GDF	66172	1.604,68-	1.203,51
0000000	100	18/11	DEB GDF	66173	1.203,51-	0,00
0000014	040	22/11	RESG CDB/RD		25.693,42	25.693,42
0000014	040	22/11	RESG CDB/RD		1.229.640,61	1.255.334,03
0000014	040	22/11	DEB CDB/RDB		1.255.334,03-	0,00
0000000	100	27/11	CRED FORN G	67759	71.415,34	71.415,34
1111111	100	28/11	APL BRB GOV	160709	71.415,34-	0,00

				POU/CDB SL:	0,00
JUROS :	0,00	IOF :	0,00	LIMITE :	0,00
JR AD :	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
COMM. :	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FIF 30 :	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP :	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:	95.326,36			DISPONIVEL:	0,00

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A. EMISSAO 13/01/2014 14:49:31
SISTEMA DE CAPTACAO/CONTAS CORRENTES PAGINA 1
DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE
CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26
SALDO ANTERIOR : 0,00

MOVIMENTO: 01/DEZ/2013 A 31/DEZ/2013

--LOTE--	ORIG	---DATA	---HISTORICO-----	DOC	------VALOR----------	----------SALDO----------
1111111	100	03/12	RSG BRB GOV	160640	334.308,61	334.308,61
0000000	100	04/12	DEB GDF	69617	5.452,65-	328.855,96
0000000	100	04/12	DEB GDF	69618	1.635,79-	327.220,17
0000000	100	04/12	DEB GDF	69619	708,21-	326.511,96
0000000	100	04/12	DEB GDF	69620	5.251,85-	321.260,11
0000000	100	04/12	DEB GDF	69621	3.938,88-	317.321,23
0000000	100	04/12	DEB GDF	69622	253.401,58-	63.919,65
0000000	100	04/12	DEB GDF	69623	958,79-	62.960,86
0000000	100	04/12	DEB GDF	69624	1.278,39-	61.682,47
1111111	100	05/12	RSG BRB GOV	160651	644,29	62.326,76
0000000	100	05/12	DEB GDF	69984	61.682,47-	644,29
0000014	040	09/12	RESG CDB/RD		1.260.110,61	1.260.754,90
0000014	040	09/12	DEB CDB/RDB		797.832,77-	462.922,13
0000000	100	09/12	DEB GDF	70644	570,07-	462.352,06
0000000	100	09/12	DEB GDF	70645	4.389,08-	457.962,98
0000000	100	09/12	DEB GDF	70646	12.673,48-	445.289,50
0000000	100	09/12	DEB GDF	70647	97.575,42-	347.714,08
0000000	100	09/12	DEB GDF	70648	269.356,24-	78.357,84
0000000	100	09/12	DEB GDF	70649	65.566,12-	12.791,72
1111111	100	10/12	APL BRB GOV	160706	12.791,72-	0,00
1111111	100	11/12	RSG BRB GOV	160734	12.147,43	12.147,43
0000000	100	11/12	CRED FORN G	71054	11.427,91	23.575,34
1111111	100	12/12	RSG BRB GOV	160658	1.369,67	24.945,01
0000000	100	12/12	DEB GDF	71297	5.582,51-	19.362,50
0000000	100	12/12	DEB GDF	71298	4.186,88-	15.175,62
0000000	100	12/12	DEB GDF	71299	1.019,16-	14.156,46
0000000	100	12/12	DEB GDF	71301	1.358,88-	12.797,58
0000000	100	13/12	DEB GDF	71644	212,46-	12.585,12
0000000	100	13/12	DEB GDF	71645	21,70-	12.563,42
0000000	100	13/12	DEB GDF	71646	1.352,66-	11.210,76
0000000	100	13/12	DEB GDF	71647	167,08-	11.043,68
0000000	100	13/12	DEB GDF	71648	556,92-	10.486,76
0000000	100	13/12	DEB GDF	71649	10.414,42-	72,34
0000000	100	13/12	DEB GDF	71650	72,34-	0,00
0000002	100	19/12	CRED CAMBIO		464.000,00	464.000,00
1111111	100	20/12	APL BRB GOV	160756	464.000,00-	0,00
1111111	100	27/12	RSG BRB GOV	160659	494.779,99	494.779,99
0000000	100	27/12	CRED FORN G	77079	61.065,74	555.845,73
0000000	100	27/12	CRED FORN G	77080	83.584,66	639.430,39
0000000	100	27/12	DEB TED PAG	76772	147.859,99- ✓	491.570,40
0000000	100	27/12	DEB TED PAG	76773	346.920,00- ✓	(144.650,40
1111111	100	30/12	APL BRB GOV	160727	144.650,40-	0,00

DCCRE3 - EXTRATO MENSAL DE LANCAMENTOS EM CONTA CORRENTE

CONTA: 100016679-9 GDF/ST/BID-PROG TRANSP URB/OF03 CGC/CPF: 003946010001-26

SALDO ANTERIOR : 0,00

MOVIMENTO: 01/DEZ/2013 A 31/DEZ/2013

--LOTE--	ORIG	---DATA---	---HISTORICO-----	------DOC------	------VALOR------	----------SALDO----------

					POU/CDB SL:	0,00
JUROS	:	0,00	IOF	: 0,00	LIMITE :	0,00
JR AD	:	0,00	VENC.CB:	00/00/0000	S. LIBERAR:	0,00
COMM.	:	0,00	TX.JR.CB:	0,00	BLQ.1 DIA :	0,00
FIF 30	:	0,00			BLQ.2.DIAS:	0,00
FIF CP	:	0,00			BLQ.C.NAC.:	0,00
SAL.MED:		50.242,60			DISPONIVEL:	0,00

Cliente

DISTRITO FEDERAL

Ag.	Conta nº	Data Emissão	Extrato	de referência	Saldo Bruto Anterior
100	0166799	01/08/2013	7/2013	JULHO /2013	366.643,78

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior R$	Saldo Bruto Anterior Cotas	Movimento no mês Evento	Data	R$	Cotas	Saldo Bruto Atual R$	Saldo Bruto Atual Cotas	Tributação IR	Tributação IOF	Rendimento Bruto no mês
27	86	366.643,78	119141,86064									2.407,36
	86			RESG	3/07/2013	3.500,17	1136,27653	365.554,40	118005,58411			3,42
		366.643,78	119141,86064	TOT				365.554,40	118005,58411			2.410,78

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.:	365.554,40	-TRIBUTACAO DE IR.:		-IOF TOTAL....:	-RENDIMENTO BRUTO MES.: 2.410,78 *
		-IR PREVISTO.....:		-IOF PREVISTO.:	-SALDO LIQUIDO.....: 365.554,40 *

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO: 27 BRB FIC FI RF GOVERNO	CNPJ: 04.272.487/0C01-12	COTA ANTERIOR: 3,077371642	COTA ATUAL: 3,097772027	RENTABILIDADE: 0,66 %

Cliente
DISTRITO FEDERAL

Ag. Conta nº	Data Emissão	Extrato	Mês de referência	Saldo Bruto Anterior
100-0166799	30/10/2013	9/2013	AGOSTO /2013	365.554,40

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior		Movimento no mês				Saldo Bruto Atual		Tributação		Rendimento
		R$	Cotas	Evento	Data	R$	Cotas	R$	Cotas	IR	IOF	Bruto no mês
27	86	365.554,40	118005,58411					367.360,33	118006,58411			1.805,93
	87			APLI	9/08/2013	917,10	295,53860	920,03	295,53860			2,93
		365.554,40	118005,58411	TOT				365.280,36	118301,12271			1.808,86

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.: 368.280,36 -TRIBUTACAO DE IR.: -IOF TOTAL....: -RENDIMENTO BRUTO MES.: 1.808,86 *
-IR PREVISTO.....: -IOF PREVISTO.: -SALDO LIQUIDO.....: 368.280,36 *

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO: 27 BRB FIC FI RF GOVERNO CNPJ: 04.272.487/0001-12 COTA ANTERIOR: 3,097772027 COTA ATUAL: 3,113075795 RENTABILIDADE: 0,49 %

Cliente

DISTRITO FEDERAL

Ag. Conta nº	Data Emissão	Extrato	Mês de referência	Saldo Bruto Anterior
100-0166799	30/10/2013	9/2013	SETEMBRO /2013	368.256,36

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior R$	Saldo Bruto Anterior Cotas	Movimento no mês Evento	Data	R$	Cotas	Saldo Bruto Atual R$	Saldo Bruto Atual Cotas	Tributação IR	Tributação IOF	Rendimento Bruto no Mês
27	86	367.360,33	118605,58411									2.220,00
	86			RESG	4/09/2013	33.032,59	10601,37327	336.577,45	107404,21083			29,71
	87	920,03	295,53860					926,14	295,53860			6,11
		368.280,36	118901,12271	TOT				337.503,59	107699,74943			2.255,82

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.:	337.903,59	-TRIBUTACAO DE IR.:	-IOF TOTAL....:
		-IR PREVISTO.....:	-IOF PREVISTO.:

-RENDIMENTO BRUTO MES.:	2.255,82 *		
-SALDO LIQUIDO.....:	337.503,59 *		

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO: 27 BRB FIC FI RF GOVERNO	CNPJ: 04.272.487/0001-12	COTA ANTERIOR: 3,113075795	COTA ATUAL: 3,133745363	RENTABILIDADE: 0,66 %

Cliente

DISTRITO FEDERAL

Ag. Conta nº	Data Emissão	Extrato	Mês de referência		Saldo Bruto Anterior
100-0166799	01/11/2013	10/2013	OUTUBRO	/2013	337.503,59

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior		Movimento no mês				Saldo Bruto Atual		Tributação		Rendimento
		R$	Cotas	Evento	Data	R$	Cotas	R$	Cotas	IR	IOF	Bruto no mês
27	86	336.577,45	107404,21083									2.269,62
	86			RESG	22/10/2013	31.575,44	10026,33422	307.433,36	97379,87661			163,73
	87	926,14	295,53860									
	87			RESG	22/10/2013	930,91	295,53860					4,77
	88			APLI	31/10/2013	32.506,35	10370,57675	32.748,45	10370,57675			234,10
		337.503,59	107699,74943	TOT				340.173,81	107750,45536			2.670,22

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.: 340.173,81 -TRIBUTACAO DE IR.: -IOF TOTAL....: -RENDIMENTO BRUTO MES.: 2.670,22 *

-IR PREVISTO.....: -IOF PREVISTO.: -SALDO LIQUIDO.....: 340.173,81 *

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO: 27 BRB PIC FI RF GOVERNO CNPJ: 04.272.487/0001-12 COTA ANTERIOR: 3,133745363 COTA ATUAL: 3,157052211 RENTABILIDADE: 0,74 %

Cliente

DISTRITO FEDERAL

Ag.	Conta nº	Data Emissão	Extrato	Mês de referência	Saldo Bruto Anterior
100	0166759	30/11/2013	11/2013	NOVEMBRO /2013	340.173,81

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior R$	Saldo Bruto Anterior Cotas	Movimento no mês Evento	Data	Movimento no mês R$	Movimento no mês Cotas	Saldo Bruto Atual R$	Saldo Bruto Atual Cotas	Tributação IR	Tributação IOF	Rendimento Bruto no mês
27	86	307.433,36	97379,87661					309.087,29	97379,87661			1.653,94
	88	32.740,45	10370,57675					32.916,59	10370,57675			176,14
	89			APLI	28/11/2013	71.415,34	22502,41694	71.423,50	22502,41694			8,16
		340.173,81	107750,45336	TOT				413.427,38	130252,87030			1.838,24

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.:	413.427,38	-TRIBUTACAO DE IR.:		-IOF TOTAL....:	-RENDIMENTO BRUTO MES.: 1.838,24 *
		-IR PREVISTO.....:		-IOF PREVISTO.:	-SALDO LIQUIDO.....: 413.427,38 *

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO: 27 BRB FIC FI RF GOVERNO	CNPJ: 04.272.487/0001-12	COTA ANTERIOR: 3,157052261	COTA ATUAL: 3,174036826	RENTABILIDADE: 0,54 %

Cliente
DISTRITO FEDERAL

Ag. Conta nº	Data Emissão	Extrato	Mês de referência	Saldo Bruto Anterior
100-0166799	01/01/2014	12/2013	DEZEMBRO /2013	413.427,38

Fundo	Aplic.	Saldo Bruto Anterior R$	Saldo Bruto Anterior Cotas	Movimento no mês Evento	Data	R$	Cotas	Saldo Bruto Atual R$	Saldo Bruto Atual Cotas	Tributação IR	Tributação IOF	Rendimento Bruto no mês
27	86	309.087,29	97379,87661									
	86			RESG	3/12/2013	301.382,25	94934,18136					89,42
	86			RESG	5/12/2013	644,29	202,74922					,76
	86			RESG	11/12/2013	7.171,05	2252,94602					20,12
	88	32.916,59	10370,57675									
	88			RESG	3/12/2013	32.926,36	10370,57675					9,77
	89	71.423,50	22502,48694									
	89			RESG	11/12/2013	4.976,38	1563,44045					13,96
	89			RESG	12/12/2013	1.369,67	430,14155					4,38
	89			RESG	27/12/2013	65.526,15	20508,83490					630,34
	90			APLI	10/12/2013	12.791,72	4020,20559					
	90			RESG	27/12/2013	12.844,64	4020,20559					52,92
	91			APLI	20/12/2013	464.000,00	145436,84855					104,27
	91			RESG	27/12/2013	416.409,22	130330,71974					597,92
	92			APLI	30/12/2013	144.650,10	45257,08468	144.702,09	45257,08468			51,69
		413.427,38	130252,87030	TOT				192.995,06	60361,21362			1.875,55

**RESUMO DO CLIENTE-> SALDO BRUTO ATUAL.:	192.995,06	-IRIBUTACAO DE IR.:	-IOF TOTAL....:	-RENDIMENTO BRUTO MES.: 1.875,55 *
		-IR PREVISTO.....:	-IOF PREVISTO.:	-SALDO LIQUIDO.....: 192.995,06 *

RENTABILIDADE DOS FUNDOS

FUNDO	CNPJ	COTA ANTERIOR	COTA ATUAL	RENTABILIDADE
27 BRB FIC FI RF GOVERNO	04.272.487/0001-12	3,174036626	3,197335740	0,73 %

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONSOLIDADO

CLIENTE: DISTRITO FEDERAL
C/C: 100.016679-9
PERIODO: 30/06/2013 A 31/07/2013

SALDO CONSOLIDADO	SALDO EM 30/06/2013	SALDO EM 31/07/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR IOF	RESGATE BRUTO RESGATE LIQUIDO
SALDO EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE(1)	0,00	1.680.655,30	13.288,12	13.288,12	0,00 0,00	2.254.419,74 2.254.419,74
SALDO EM CDB/RDB - CONTA INVESTIMENTO(2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 0,00	0,00 0,00
TOTAL (1 + 2)	0,00	1.680.655,30	13.288,12	13.288,12	0,00 0,00	2.254.419,74 2.254.419,74

IRB - BANCO DE BRASILIA S.A.
ICB - SISTEMA DE DEPOSITOS A PRAZO

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE

CLIENTE: DISTRITO FEDERAL
C/C: 100.016679-9
PERIODO: 31/07/2013 A 31/08/2013

NUMERO APLICACAO / TAXA/INDICE	VENCIMENTO / RECOMPRA	VALOR APLICADO	SALDO EM 31/07/2013	SALDO EM 31/08/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR / IOF	RESGATE BRUTO / RESGATE LIQUIDO
55534 05/07/2013	15/08/2013	1.671.786,92	1.680.655,30		3.508,41	12.376,79		1.684.163,71
95,00% CDI	09/08/2013							1.684.163,71
TOTAL			1.680.655,30	0,00	3.508,41	12.376,79	0,00	1.684.163,71
							0,00	1.684.163,71

EM CASO DE RECOMPRA, O PAPEL SERA RESGATADO PELO VALOR DE MERCADO
O IMPOSTO DE RENDA SERA COBRADO NO RESGATE/RECOMPRA

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONSOLIDADO

CLIENTE: DISTRITO FEDERAL
C/C: 100.016679-9
PERIODO: 31/07/2013 A 31/08/2013

SALDO CONSOLIDADO	SALDO EM 31/07/2013	SALDO EM 31/08/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR IOF	RESGATE BRUTO RESGATE LIQUIDO
SALDO EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE(1)	1.680.655,30	0,00	3.508,41	12.376,79	0,00 0,00	1.684.163,71 1.684.163,71
SALDO EM CDB/RDB - CONTA INVESTIMENTO(2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 0,00	0,00 0,00
TOTAL (1 + 2)	1.680.655,30	0,00	3.508,41	12.376,79	0,00 0,00	1.684.163,71 1.684.163,71

BRB - BANCO DE BRASILIA S.A.
SCB - SISTEMA DE DEPOSITOS A PRAZO

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE

CLIENTE: DISTRITO FEDERAL
C/C: 100.016679-9
PERIODO: 31/08/2013 A 30/09/2013

NUMERO APLICACAO / TAXA/INDICE	VENCIMENTO / RECOMPRA	VALOR APLICADO	SALDO EM 31/08/2013	SALDO EM 30/09/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR / IOF	RESGATE BRUTO / RESGATE LIQUIDO
55537 24/09/2013 95,00% CDI	09/10/2013	25.339,52		25.371,54	32,02	32,02		
55535 09/08/2013 95,00% CDI	06/09/2013 02/09/2013	1.255.000,00			6.038,09	6.038,09		1.261.038,09 1.261.038,09
55536 02/09/2013 95,00% CDI	09/10/2013 24/09/2013	444.295,42			2.245,42	2.245,42		446.540,84 446.540,84
TOTAL			0,00	25.371,54	8.315,53	8.315,53	0,00 0,00	1.707.578,93 1.707.578,93

- EM CASO DE RECOMPRA, O PAPEL SERA RESGATADO PELO VALOR DE MERCADO
- O IMPOSTO DE RENDA SERA COBRADO NO RESGATE/RECOMPRA

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONSOLIDADO

LIENTE: DISTRITO FEDERAL
/C: 100.016679-9
ERIODO: 31/08/2013 A 30/09/2013

SALDO CONSOLIDADO	SALDO EM 31/08/2013	SALDO EM 30/09/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR IOF	RESGATE BRUTO RESGATE LIQUIDO
ALDO EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE(1)	0,00	25.371,54	8.315,53	8.315,53	0,00 0,00	1.707.578,93 1.707.578,93
ALDO EM CDB/RDB - CONTA INVESTIMENTO(2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 0,00	0,00 0,00
TOTAL (1 + 2)	0,00	25.371,54	8.315,53	8.315,53	0,00 0,00	1.707.578,93 1.707.578,93

EMISSAO: 11/12/2013

BRE - BANCO DE BRASILIA S.A.
FCB - SISTEMA DE DEPOSITOS A PRAZO

FCBR76 - EXTRATO DE APLICACOES PARA SIMPLES CONFERENCIA
- APLICACOES EM CDB/RDB - CONTA CORRENTE

CLIENTE: DISTRITO FEDERAL
C/C: 100.016679-9
PERIODO: 30/09/2013 A 31/10/2013

NUMERO APLICACAO	VENCIMENTO	VALOR APLICADO	SALDO EM 30/09/2013	SALDO EM 31/10/2013	REND. BRUTO PERIODO	REND. BRUTO ACUMULADO	IR IOF	RESGATE BRUTO RESGATE LIQUIDO
TAXA/INDICE	RECOMPRA							
55538	09/10/2013 22/11/2013	25.427,78		25.564,60	136,82	136,82		
95,00% CDI								
55539	21/10/2013 22/11/2013	2.160.000,00		2.165.817,18	5.817,18	5.817,18		
95,00% CDI								
55537	24/09/2013 09/10/2013	25.339,52	25.371,54		56,24	88,26	9,92 44,13	25.427,78 25.373,73
95,00% CDI								
TOTAL			25.371,54	2.191.381,78	6.010,24	6.042,26	9,92 44,13	25.427,78 25.373,73

- EM CASO DE RECOMPRA, O PAPEL SERA RESGATADO PELO VALOR DE MERCADO
- O IMPOSTO DE RENDA SERA COBRADO NO RESGATE/RECOMPRA

Tribunal de Contas do Distrito Federal

Secretaria Geral de Controle Externo

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

ANEXO B do Relatório do Auditor Independente

- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DE 31 DE DEZEMBRO DE 2012 -

Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR
Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Financiado pelo
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

Fls.: 1
Proc.: 36111/13
Rubrica

RELATÓRIO DE AUDITORIA

Auditoria de Recursos Externos com o objetivo de avaliar as pendências apontadas no relatório da auditoria de 2013, bem como avaliar as obras empreendidas durante o ano de 2013, destinadas à implantação do Programa de Transporte Urbano do DF (PTU), financiado pelo BID, por meio do Contrato nº 1957/OC-BR.

RESUMO

A presente auditoria de recursos externos foi realizada no âmbito do Programa de Transporte Urbano do DF (PTU), financiado pelo BID, por meio do Contrato nº 1957/OC-BR, com o objetivo de avaliar as pendências apontadas no relatório da auditoria de 2013, bem como avaliar as obras empreendidas durante o ano de 2013. Foram aplicadas as técnicas de auditoria de exame físico e documental. Verificaram-se diversas impropriedades e ilegalidades prévias à contratação, incompatibilidade dos quantitativos contratados com o projeto básico/executivo, medição de quantitativos não executados, sobrepreço nos serviços contratados e problemas de qualidade na execução das obras, o que enseja providências para apurar as responsabilidades e para sanar as falhas apontadas.

Sumário

1 Introdução 5
1.1 Apresentação 5
1.2 Identificação do Objeto 5
1.3 Objetivos Geral e Específicos 6
1.4 Escopo 7
1.5 Metodologia 7
1.6 Critérios de auditoria 12
2 Resultados da Auditoria 13
2.1 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1) 13
2.1.1 Achado 1 – Superestimativa de quantidades nas Planilhas Orçamentárias 13
2.1.2 Achado 2 – Superfaturamento de quantidades nas medições 26
2.1.3 Achado 3 – Execução de serviço sem previsão em contrato com superfaturamento. 56
2.2 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.2) 61
2.2.1 Achado 4 – Problemas relacionados à qualidade dos serviços executados 61
2.3 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.3) 82
2.3.1 Achado 5 – Superfaturamento por Sobrepreço 82
2.4 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1) 94
2.4.1 Achado 6 – Deficiência nos projetos para plantio de grama e ausência de projetos de engenharia para serviços de suavização de taludes e de execução de passeios, objetos do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG). 94
2.4.2 Achado 7 – Ausência de comprovação adequada dos pagamentos realizados no âmbito do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG). 96

2.4.3 Achado 8 – Falha na execução dos serviços referentes ao Contrato nº 22/2011-DER/DF, no que se refere ao plantio de grama na DF-085 (EPTG).....98
2.4.4 Achado 9 – Antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG), sem efetuar o desconto devido e a glosa da rubrica correspondente às despesas financeiras do BDI. 100
2.5 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1) 105
2.5.1 Achado 10 – Obstrução da tubulação do sistema de drenagem – Contrato nº 09/2012-DER/DF, relativo a serviço de drenagem na DF-085 (EPTG). 105
2.6 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1) 107
2.6.1 Achado 11 – Deficiência do Projeto Básico relativo ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, referente à execução de serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG).....107
2.6.2 Achado 12 – Deficiente execução de serviços e falta de execução de itens constantes nas especificações anexas ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo ao serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG). 109
2.6.3 Achado 13 – Indício de execução de instalação de defensas metálicas em locais desnecessários (Contrato nº 10/2012-DER/DF). 110
2.6.4 Achado 14 – Inexecução parcial do Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo a serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG), e ausência de comprovação da execução dos serviços pagos. 112
3 Conclusão.....115

1 Introdução

1.1 Apresentação

Trata-se de auditoria para avaliar as pendências apontadas no relatório da auditoria de 2013, bem como as obras em andamento ou concluídas durante o exercício de 2013, destinadas à implantação do Programa de Transporte Urbano do DF – PTU, no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR.

1.2 Identificação do Objeto

2. O objeto deste trabalho alcança a avaliação das providências tomadas pelo gestor em relação às falhas identificadas nas obras elencadas no relatório de auditoria referente ao exercício de 2012, cuja descrição é apresentada a seguir.

- Serviços de drenagem pluvial na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 09/2012-DER/DF;
- Reforma e ampliação do terminal de ônibus da Ceilândia – Setor "O" – Contrato nº 20/2009-ST;
- Construção de passarela em estrutura mista na DF-001 (EPTC) – Contrato nº 08/2012-DER/DF;
- Execução de pavimentação asfáltica, meios-fios e passeios em pedra portuguesa no Guará – Contrato nº 31/2011-SO.

3. Compreende, ainda, as obras em execução ou concluídas ao longo do exercício de 2013, selecionadas com base no Relatório nº 58 (Dezembro de 2013) do PTU. Consideraram-se, ainda, obras incluídas na Solicitação de Desembolso nº 55. Abaixo segue a descrição das obras selecionadas:

- Construção de ciclovia em concreto, nas quadras 200/400 da Asa Sul - Plano Piloto de Brasília (Contrato nº 605/2011-NOVACAP);

- Construção de ciclovia em concreto no Eixo Monumental - Plano Piloto de Brasília (Contrato nº 611/2011-NOVACAP);
- Construção de ciclovia em concreto, nas quadras 200/400 da Asa Norte - Plano Piloto (Contrato nº 608/2011-NOVACAP);
- Construção de ciclovia em concreto, na Universidade de Brasília – Campus Darcy (Contrato nº 610/2011-NOVACAP);
- Serviços plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 – EPTG (Contrato nº 22/2011-DER/DF);
- Execução de drenagem em trecho da DF-085 – EPTG (Contrato nº 09/2012-DER/DF);
- Execução de serviços complementares na rodovia DF-085 (EPTG): fornecimento e instalação de defensas metálicas (Contrato nº 10/2012-DER/DF).

4. Vale ressaltar que as obras referentes aos Contratos nº 22/2011-DER/DF, nº 09/2012-DER/DF e Contrato nº 10/2012-DER/DF foram analisadas no âmbito da auditoria realizada em 2013. No entanto, como não constavam das Solicitações de Desembolso de 2012, mas sim das referentes a 2013, os respectivos achados de auditoria serão apresentados nesta oportunidade.

1.3 Objetivos Geral e Específicos

5. O objetivo geral desse trabalho é avaliar as obras em andamento ou concluídas durante o exercício de 2013, bem como as pendências apontadas no relatório da auditoria de 2013, destinadas à implantação do Programa de Transporte Urbano do DF (PTU), financiado pelo BID, por meio do Contrato nº 1957/OC-BR.

6. Como objetivo específico, planejou-se avaliar as obras executadas em 2013, a fim de responder às seguintes questões de auditoria (QA 4 e QA 5), proposta pela SEMAG na Matriz de Planejamento:

- As obras financiadas com recursos do Contrato nº 1957/OC-BR, em andamento ou concluídas durante o exercício de 2013, estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações? (QA 4)
- O mutuário adotou providências para saneamento das falhas, irregularidades e/ou recomendações de exercícios anteriores da Auditoria, do Banco ou de outros órgãos? (QA 5)

1.4 Escopo

7. O escopo do presente trabalho é constituído pelos seguintes pontos:

- auditoria de regularidade das obras, em andamento ou concluídas durante o exercício de 2013, compreendidas no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR;
- análise do atendimento das recomendações da auditoria realizada em 2013, referentes às obras em andamento ou concluídas durante o exercício de 2012.

1.5 Metodologia

8. Os trabalhos realizados visam responder as questões de auditoria QA4 e QA5 da Matriz de Planejamento proposta pela SEMAG, por meio da avaliação do andamento das obras e a compatibilidade entre a execução dos serviços, as medições e pagamentos realizados.

9. Os procedimentos e técnicas utilizados na execução dessa auditoria constam na Matriz de Planejamento – questões QA4 e QA5.

10. Neste trabalho foram adotadas as seguintes premissas:

- **Seleção da amostra**

  A seleção da amostra foi realizada com base nas planilhas orçamentárias das obras suportadas pelo Contrato nº 1957/OC-BR, utilizando-se a metodologia da Curva ABC (Pareto), com o objetivo de

selecionar itens que correspondam a aproximadamente 80% do valor total contratado. A tabela abaixo apresenta a amostra selecionada que corresponde a 81,1% do total previsto para as obras.

Tabela 1 – Obras Selecionadas - Em Execução ou Concluídas - Exercício 2013

Documento de Referência	Objeto	Contratado	Contrato	Assinatura	Valor (R$)	Prazo:	%Sobre Total	% ACUM
Relatório nº 58 Dezembro/2013	Construção de ciclovia em concreto, nas quadras 200/400 da Asa Sul - Plano Piloto de Brasília.	CD Const. e Eng. LTDA	605/2011-NOVACAP	30/12/2011.	6.500.073,21	680 dias	22,3%	22,3%
Relatório nº 58 Dezembro/2013	Construção de ciclovia em concreto no Eixo Monumental - Plano Piloto de Brasília.	EPC Proj. e Const. LTDA	611/2011-NOVACAP	30/12/11.	5.076.500,07	360 dias (c/ Aditivos)	17,4%	39,8%
Relatório nº 58 Dezembro/2013	Construção de ciclovia em concreto, nas quadras 200/400 da Asa Norte - Plano Piloto de Brasília.	GW Const. Incorp. LTDA	608/2011-NOVACAP	30/12/2011.	4.771.945,95	626 dias (c/ Aditivos)	16,4%	56,2%
Relatório nº 58 Dezembro/2013	Construção de ciclovia em concreto, na Universidade de Brasília – Campus Darcy Ribeiro.	Vale do Ipê LTDA	610/2011-NOVACAP	30/12/2011.	3.476.965,05	638 dias (c/ Aditivos)	11,9%	68,1%
Solicitação de Desembolso nº 50	Plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG)	Recanto Paisagismo e Jardins Ltda.	Contrato nº 22/2011-DER/DF	40855	1.674.535,24	120 dias	5,8%	73,8%
Solicitação de	Execução de	Seta Serviços de	Contrato	41037	1.091.958,37	90 dias	3,8%	77,6%

Documento de Referência	Objeto	Contratado	Contrato	Assinatura	Valor (R$)	Prazo:	%Sobre Total	% ACUM
Desembolso nº 50	drenagem em trecho da DF-085 (EPTG) – Linha Verde.	Engenharia Terraplenagem Administração Ltda	nº 09/2012-DER/DF					
Relatório nº 58 Dezembro/2013	Execução de serviços complementares na rodovia DF-085 (EPTG): fornecimento e instalação de defensas metálicas.	Sinarodo Sinalizadora Rodoviaria Ltda.	Contrato nº 10/2012-DER/DF	09/05/2012.	1.016.525,05	06 meses	3,5%	81,1%
TOTAL					23.608.502,94			

- **Conceito de superfaturamento**

  Os valores decorrentes das irregularidades apontadas foram calculados separadamente. Consideraram-se como superfaturamento os valores efetivamente medidos (aptos ao regular pagamento).

  Os valores referentes a quantitativos de serviços que ainda não foram medidos e pagos constituem saldo contratual remanescente, considerando sua natureza potencial (dano não efetivado);

- **Tipologia de irregularidades identificadas**

  Foram adotadas as tipologias de acordo com a recente orientação técnica publicada pelo Instituto Brasileiro de Obras Públicas – IBRAOP, OT – IBR 005/2012, quais sejam:

  - Superfaturamento por sobrepreço: é o dano ao Erário caracterizado pelo pagamento de obras, bens e serviços por preços manifestamente superiores aos tomados como paradigma;

  - Superfaturamento por quantidades: quando são medidas quantidades de serviços superiores às efetivamente executadas/fornecidas;

- **Sistemas referenciais de custo**

  Em relação às CPU's, foram avaliados os coeficientes de produtividade dos insumos (material, mão de obra e equipamentos) por meio da

comparação com outras CPU's semelhantes, oriundas de diversos sistemas (SINAPI, SICRO, SIURB, EMOP, ORSE, TCPO-VOLARE, Revista Guia da Construção - PINI), e também pela efetiva execução do serviço em campo, comprovada por fotos, observações *in loco*, ensaios etc. Em relação ao custo dos insumos, para cada caso e quando aplicável, foram utilizadas, na seguinte ordem de prioridade: fontes oficiais (SINAPI, SICRO, SIURB, EMOP, ORSE, dentre outros), fontes privadas (TCPO-VOLARE, Revista Guia da Construção - PINI e cotações de fornecedores e fabricantes) e fontes alternativas (obras semelhantes cujo objeto envolveu a execução dos serviços).

- **Efeitos financeiros para cálculo das irregularidades**

  Os efeitos financeiros (cálculo do superfaturamento e glosas), decorrentes das irregularidades identificadas na presente análise, foram calculados com base nos quantitativos finais constantes nas medições dos contratos auditados;

11. No que tange aos Contratos nº 09/2012-DER/DF, nº 20/2009, nº 31/2011-SO, foram realizados os seguintes procedimentos:

- Envio das Notas de Auditoria nº 09/13 e 11/13 à Secretaria de Transportes, e a Nota de Auditoria nº 10/13 à NOVACAP (no âmbito do Processo nº 28130/12);
- Realização de visita técnica aos locais das obras, no período de 11/03/2013 a 27/03/2013;
- Análise das pendências relativas aos anos anteriores que tratavam das obras em comento;
- Verificação da conformidade das obras por meio da inspeção de pontos com problemas, identificados nas auditorias dos anos anteriores, e realização de análise da manifestação do gestor sobre cada item, fazendo-se, complementarmente, quando necessário, inspeção dos locais para certificação das informações prestadas, quando pertinente.
- Realização de inspeções *in loco*, nas obras empreendidas em 2012, quando necessário, confrontando o estado encontrado das obras com o estabelecido nos respectivos contratos e seus anexos, além de análise documental;

- Análise dos preços da licitação que deram origem ao Contrato nº 20/2009-ST, relativo à reforma e ampliação do terminal de ônibus da Ceilândia - Setor "O". Foi solicitado, por meio da Nota de Auditoria nº 11/2013, o envio das composições de custos unitários e do memorial de cálculo de quantitativos para os itens mais representativos, o que não foi atendido tempestivamente pela UEGP/ST.

12. Em relação aos Contratos nº 605/2011 (Lote 2), nº 608/2011 (Lote 5), nº 610/2011 (Lote 7) e nº 611/2011 (Lote 8), a partir da amostra selecionada, a presente auditoria foi realizada por meio dos seguintes procedimentos:

- Envio das Notas de Auditoria – NA nº 01/14, nº 02/14 e nº 03/14 à NOVACAP para solicitação de dados e realização de visita às obras (no âmbito do Processo nº 36111/13). Cumpre informar que a solicitação referente ao envio da planilha orçamentária licitada/contratada em formato MS Excel não foi atendida pelos jurisdicionados, o que causou retrabalho de redigitação das mesmas pelo auditor;
- Realização de visita técnica às obras das ciclovias em 17/03/2014 (Lotes 2, 5 e 7) e 18/03/2014 (Lote 8);
- Análise de denúncia referente à destruição e reconstrução de trechos de ciclovias, encaminhada pelo Ministério Público do Distrito Federal – MPDFT, Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – PROURB, por meio do Ofício nº 587/2012 – PROURB, tratada no Processo nº 17317/2012;
- Análise dos custos dos serviços contratados, por meio da comparação entre os valores do orçamento contratado e os valores obtidos pelo NFO, com base nos sistemas referenciais mencionados acima;
- Aferição da compatibilidade dos quantitativos previstos na planilha orçamentária, licitados/contratados, com os projetos básicos e executivos;
- Avaliação da compatibilidade dos quantitativos medidos e pagos com os quantitativos efetivamente executados, verificados *in loco*. Foram percorridos, aproximadamente, 60% das obras das ciclovias nos lotes auditados;

- Avaliação da compatibilidade dos serviços executados com as especificações técnicas, caderno e encargos e qualidade requerida contratualmente;
- Verificação dos serviços executados frente à técnica e qualidade requeridas contratualmente, mediante exame *in loco*;
- Verificação da adequação da fiscalização exercida pela pelos jurisdicionados, por meio da avaliação dos procedimentos de fiscalização *in loco* e identificação de eventuais problemas e necessidades no gerenciamento da obra;
- Avaliação dos aditivos de custo e prazo celebrados;

13. Vale ressaltar que, até a data de fechamento deste trabalho, não houve manifestação por parte dos jurisdicionados, em relação às pendências apontadas no exercício de 2013, encaminhadas pela Nota de Auditoria nº 13/2013 (Processo nº 28.130/12).

14. Os achados referentes a presente auditoria, exercício de 2014, foram encaminhados aos jurisdicionados pela Nota de Auditoria nº 15/2014 (Processo nº 36111/2012), no âmbito do Processo nº 36111/2013. Em resposta, a Secretaria de Estado de Transporte encaminhou o Ofício 80/2014-UEGP/ST, no qual informa que as solicitações foram encaminhadas ao DER/DF, à NOVACAP e à SUAG/ST para os esclarecimentos devidos. Até a data de fechamento deste trabalho, não houve manifestação por parte dos jurisdicionados.

1.6 Critérios de auditoria

15. Os critérios de auditoria adotados são:

- recomendações referentes à auditoria de 2012;
- contratos, projetos, especificações e normas técnicas aplicáveis;
- sistemas referenciais de preço.

2 Resultados da Auditoria

Ciclovias – Contratos nº 605/2011, nº 611/2011, nº 608/2011 e nº 610/2011

2.1 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1)

Foi verificado que os quantitativos contratados não apresentavam compatibilidade com os projetos básicos/executivos, ocasionando superestimativas nos serviços de Terraplenagem da Planilha Orçamentária contratada. Além disso, os quantitativos medidos não correspondiam aos quantitativos efetivamente executados, resultando em superfaturamento por serviços não executados, referentes aos serviços de Terraplenagem, Execução de Pavimento Rígido e Plantio de Grama. Foi ainda avaliada a denúncia referente à destruição e reconstrução de trechos de ciclovia.

2.1.1 Achado 1 – Superestimativa de quantidades nas Planilhas Orçamentárias

Critérios

16. Lei nº 8666/93; Planilhas Orçamentárias; e Projetos Executivos das Redes Cicloviárias no Distrito Federal - Sub-Produto 3.2.2 – Projeto de Pavimentação – Memória de Cálculo e Especificações e Especificações dos Lotes 2, 5, 7 e 8.

Análises e Evidências

17. Com base nas Planilhas Orçamentárias dos Lotes 2, 5, 7 e 8, foi verificado que os serviços de terraplenagem estão superestimados. Em que pese o regime de execução ser por custo unitário[1], o que implica uma margem para variação

[1] O regime de execução por custo unitário implica o pagamento das quantidades efetivamente executadas dos serviços,

nos quantitativos efetivamente executados, verificou-se que as **superestimativas decorrem da duplicidade de serviços**.

18. Os serviços de terraplenagem da ciclovia seguem uma lógica construtiva sequencial, sendo iniciados após a conclusão dos serviços preliminares (locação, limpeza superficial, carga e transporte do material removido/demolido, regularização e compactação do subleito). Abaixo, segue transcrição das especificações técnicas, contidas no documento "Projetos Executivos das Redes Cicloviárias no Distrito Federal –Sub-Produto 3.2.2 – Projeto de Pavimentação – Memória de Cálculo e Especificações e Especificações" apresentado para cada lote auditado.

> *" 5.7 ESPECIFICAÇÕES DOS SERVIÇOS*
>
> *As especificações de serviços a serem aplicadas na execução das obras de terraplenagem e pavimentação do sistema cicloviário são as seguintes:*
>
> ***5.7.1 Limpeza Superficial da Camada Vegetal***
>
> *Fixa as condições exigíveis para o preparo das áreas destinadas à implantação do corpo estradal da ciclovia, compreendendo as atividades de desmatamento, destocamento e limpeza. Este serviço deverá ser executado, naquilo que couber, segundo a norma DNER ES 278/97 – Terraplenagem – Serviços Preliminares e normas da NOVACAP.*
>
> ***5.7.2 Regularização e Compactação do Subleito***
>
> *Estabelece a sistemática a ser empregada na execução da regularização do subleito do corpo estradal da ciclovia, com a terraplenagem já concluída. Esta atividade destina-se a conformar o leito estradal, quando necessário,*

---

podendo haver uma pequena variação dos mesmos, decorrente da precisão dos levantamentos realizados na etapa de projeto básico, relativamente, tão somente, aos serviços de terraplenagem.

transversal e longitudinalmente, compreendendo corte ou aterros conforme indicações do projeto.

A espessura da camada de ***regularização deverá ser no mínimo de 15 cm de espessura****, sob a base ou sub-base, compactada a 95% da energia do ensaio Proctor Normal, e o Índice de Suporte Califórnia – ISC > 8% e expansão < 2%. Este serviço deverá ser executado, naquilo que couber, segundo a norma DNER ES 299/97 – Pavimentação – Regularização do Subleito e normas da NOVACAP.*

5.7.3 Execução de Base ou Sub-base de Solo Local

A camada de base ou sub-base empregada na ciclovia deverá ser empregada com o solo local, proveniente dos serviços de terraplenagem. A adoção desta solução, conforme já descrito anteriormente, decorre do fato de que as ciclovias não são submetidas a grandes esforços, e o que se pretende construir é um pavimento que busque resistir a variações térmicas, tenha um bom desempenho funcional quanto a sua superfície de rolamento, a impermeabilidade e antiderrapante.

Neste sentido a camada de base ou sub-base deverá apresentar ISC>10% e também deve satisfazer a condição de não ter ISC menor ou igual ao ISC do subleito. A fração do solo utilizada como base ou sub-base não deverá conter partículas com diâmetros acima de 3" (76 mm), além de possuir expansão < 0,5%. ***A espessura mínima da camada de base ou sub-base, é de 10 cm****, conforme a indicação do projeto em pavimento rígido, implantada sobre a camada de subleito regularizado, compactada a 100%*

da energia do Proctor Normal, devendo ser aplicado naquilo que couber as normas da NOVACAP.(sem grifos no original)

19. Assim, verifica-se que os serviços de "5.7.1 Limpeza Superficial da Camada Vegetal" estão adequadamente computados nos serviços classificados como "Serviços Preliminares" das Planilhas Orçamentárias (locação, limpeza superficial, carga e transporte do material removido/demolido), bem como o serviço "5.7.2 Regularização e Compactação do Subleito" encontra-se devidamente computado no serviço 4201 (regularização e compactação do subleito).

20. Já para a sub-base, é prevista uma camada de 10 cm, cujo volume está adequadamente computado no serviço 4236 (sub-base ou base de solo-cal com mistura na pista, com 5% de cal). Há ainda outros serviços que utilizam material oriundo da terraplenagem (aterro, base de passeio e plantio de grama).

21. Para calcular os volumes escavados (no corte) e para transporte (solto), utiliza-se fator de conversão[2] igual, respectivamente, a 1,11 e 1,43. A tabela abaixo apresenta o cálculo dos volumes necessários para a execução dos serviços de terraplenagem, em conformidade com as especificações do Projeto Executivo.

[2] DNIT – Manual De Custos Rodoviários – Volume 4 – Tomo 1 – Terraplenagem e Pavimentação (2003), pág. 7. Conforme metodologia do SICRO, para o material de 1ª categoria, com uso do fator de conversão, calculam-se, a partir do volume do aterro, os volumes correspondentes no "corte", *in natura*, e o volume "solto" a ser transportado, ou vice-versa.

Fls.: 17
Proc.: 36111/13
Rubrica

Tabela 2 – Cálculo dos Volumes de Escavação Necessários para Execução dos Serviços de Terraplenagem

Descrição	Unidade	Lote 2		Lote 5		Lote 7		Lote 8		Observação
		Quant.	Volume (m³)	Quant.	Volume (m³)	Quant.	Volume (m³)	Quant.	Volume (m³)	
Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m³	3.857,87	4.282,24	204,07	226,52	17,33	19,24	382,12	424,15	Fator de Conversão = 1,11
Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m³	4.181,00	4.640,91	3.936,40	4.369,40	3.000,87	3.330,97	4.408,13	4.893,03	Fator de Conversão = 1,11
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (concreto usinado)	m²	-	-		-	8.230,00	913,53	7.785,00	864,14	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (SUBSTITUIÇÃO DE PASSEIOS DANIFICADOS)	m²	40.897,00	4.539,57	30.736,64	3.411,77	5.500,00	610,50	11.130,00	1.235,43	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Plantio de grama batatais em placas	m²	26.804,96	1.031,99	16.241,33	625,29	19.040,54	733,06	35.515,53	1.367,35	Fator de Conversão = 0,77 Espessura = 5 cm
Plantio de grama batatais em plaquetas		37.997,34	1.462,90	17.743,13	683,11	45.187,50	1.739,72	67.788,00	2.609,84	
Volume Total de Escavação	**m³**		**15.957,60**		**9.316,09**		**7.347,01**		**11.393,93**	

22. Verifica-se que os volumes de escavação necessários para execução de todos os serviços de terraplenagem resultam em uma espessura média de corte de 27 cm (Lote 2 – Asa Sul), 17 cm (Lote 5 – Asa Norte), 17 cm (Lote 7 – UnB) e 18 cm (Lote 8 – Eixo Monumental), considerando os comprimentos previstos para o serviço "Locação e Nivelamento" (código 5383) e plataforma de terraplenagem com 3,5 m de largura, conforme Especificações do Projeto Executivo. Assim, **mostra-se factível a realização de todo o volume de escavação necessária por meio de escavação obrigatória, devido às espessuras médias obtidas, sendo apropriados no serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600m).**

23. No entanto, verificou-se que a metodologia utilizada no cálculo dos quantitativos das Planilhas Orçamentárias, dos lotes auditados, superestimou os volumes de terraplenagem, conforme será detalhado abaixo.

24. Nos orçamentos, foi considerado que 45% do volume total seria obtido por meio de escavação obrigatória de 16 cm ao longo de toda a ciclovia[3] (obtida da conformação do próprio da plataforma de terraplenagem), os quais foram apropriados no serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600m).

25. Os outros 55% restantes de volume escavado seriam obtidos por meio de importação de material de jazida, através dos serviços com código 4155 (escavação), 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km) e 4126 (momento extraordinário para mais 5 km). Além dos serviços acima, verifica-se, ainda, que a execução do serviço "Preparo da Caixa" consiste em mais 10 cm de escavação, em toda a ciclovia, por meio dos itens 4155 (escavação) e 4321 (transporte material escavado até 30 m).

[3] Volume = Comprimento x Largura x Espessura.

26. A tabela abaixo apresenta os serviços de terraplenagem previstos nas Planilhas Orçamentárias dos lotes auditados.

Tabela 3 – Planilhas Orçamentárias – Serviços de Terraplenagem

Código	Descrição	Unidade	Lote 2 (Asa Sul)	Lote 5 (Asa Norte)	Lote 7 (UnB)	Lote 8 (Eixo EMO)
CORTE						
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	M³	6.785,87	6.684,83	4.889,40	7.120,36
4155	**Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas**	**M³**	**8.293,84**	**8.170,35**	**5.975,94**	**8.702,66**
4158	**Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas**	**M³**	**14.588,40**	**19.046,45**	**14.102,41**	**20.073,17**
4161	**Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distância de até 5,0 km**	**M³**	**14.588,40**	**19.046,45**	**14.102,41**	**20.073,17**
4126	**Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de jazida, para distância além de 5,0 km**	**M³.km**	**72.941,98**	**95.232,24**	**70.512,05**	**100.365,85**
ATERRO						
4170	Compactação de aterro com grau mínimo de 95% proctor normal	M³	3.857,87	204,07	17,33	382,12
PREPARO DA CAIXA						
4155	**Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas**	**M³**	**4.181,00**	**3.936,40**	**3.000,87**	**4.408,13**
4321	**Transporte mecânico de material escavado em valas com distância de até 30,00 m**	**M³**	**5.435,30**	**5.117,32**	**3.901,14**	**5.730,57**
REGULARIZAÇÃO						
4201	Regularização e compactação do subleito	M²	41.810,03	39.363,99	30.008,74	44.081,33
SUB-BASE E/OU BASE						
4321	Transporte mecânico de material escavado em valas com distância de até 30,00 m	M³	5.163,54	4.861,45	3.706,08	5.444,04
4236	Sub-base ou base de solo-cal com mistura na pista, com 5% de cal	M³	4.181,00	3.936,40	3.000,87	4.408,13

27. Verifica-se que os volumes previstos de escavação obrigatória (serviço 4113 – escavação, carga e transporte de 400 a 600 m) são insuficientes para execução dos volumes totais de escavação necessários para os serviços de terraplenagem (aterro,

sub-base, base de passeio e plantio de grama). No entanto, conforme demonstrado anteriormente, tendo em vista as espessuras médias de corte obtidas, **é plenamente possível utilizar somente escavação obrigatória (serviço 4113) para a execução dos serviços de terraplenagem**.

28. Vale lembrar que o material extraído ao longo das ciclovias do Plano Piloto é adequado para realização da sub-base e para a conformação da plataforma de terraplenagem.

29. Portanto, na presente análise, **optou-se por utilizar somente o serviço de escavação obrigatória (4113), ajustando-se o seu quantitativo ao volume indicado na Tabela 1, o qual é suficiente para a execução de todos os serviços de terraplenagem, não havendo necessidade de importação de material de jazida**, informação essa confirmada pelos fiscais dos lotes auditados.

30. Vale salientar que a remoção do material inservível para os serviços de terraplenagem foi devidamente alocado no tópico "Serviços Preliminares" das Planilhas Orçamentárias.

31. **Com isso, os serviços referentes à importação de material de jazida, no tópico Terraplenagem das Planilhas Orçamentárias, não deveriam ter sido previstos (códigos 4155, 4158, 4161 e 4126), bem como os serviços do tópico "preparo da Caixa" (códigos 4155 e 4321), todos marcados em vermelho na tabela anterior.**

32. Corrobora esse entendimento, a verificação de que a conformação final da ciclovia guarda coerência com a cota do terreno, estando de 5 a 10 cm acima dessa

cota em praticamente toda sua extensão, por questão de drenagem[4]. A estrutura da ciclovia, conforme especificação do projeto executivo, é constituída de 8 cm de concreto, 5 cm de base de brita (lastro) e 10 cm de sub-base de solo-cal. Mesmo que a ciclovia ficasse assente no nível do terreno (em geral fica de 5 a 10 cm acima), a escavação máxima seria de 23 cm (8+5+10), considerando a conformação final verificada da ciclovia em praticamente toda a sua extensão.

33. Além disso, identificou-se que a execução da plataforma de terraplenagem nas obras da ciclovia do Parque Burle Max[5] (nas imediações da Torre de TV, no Eixo Monumental), cuja metodologia executiva é bastante semelhante aos demais lotes, reafirmou a desnecessidade de importação de material de jazida. Foi verificada, nesse local, a existência de seções mistas de terraplenagem, tendo em vista a inclinação transversal do terreno, com a conseqüente compensação entre corte e aterro. Observou-se também que a escavação obrigatória resulta em uma grande quantidade de material excedente, com qualidade suficiente para execução da sub-base, servindo de estoque para execução de outros trechos, conforme fotos abaixo.

[4] O nível final da ciclovia deve ficar acima da cota do terreno, em geral, para que as águas que escoem nos terrenos adjacentes não escoem pela ciclovia.

[5] As obras desse lote não estão no escopo dessa auditoria.

Corte executado em terreno com inclinação transversal – seção mista	Corte executado em terreno com inclinação transversal – seção mista
Corte executado em terreno com inclinação transversal – seção mista	Grande quantidade de material excedente

Figura 1 – Execução de Corte – Material Excedente

34. Vale ressaltar que o volume excedente de escavação obrigatória, eventualmente não utilizado, poderá ser alocado como bota-fora[6] com 10 km de distância (Cidade Estrutural). No entanto, esse fato deve ser comprovado, cautelosamente, nas medições, uma vez que devido à qualidade do material extraído, e o preço no mercado de Brasília, o material excedente certamente não será lançado no aterro da Cidade Estrutural como entulho de obra.

35. Com base no exposto, ajustando-se os serviços dos tópicos Terraplenagem, Regularização, Sub-Base e/ou Base, com a supressão da importação de

[6] Fator de empolamento utilizado igual a 1,30, para carga e transporte.

material de jazida, obtêm-se valores abaixo, referentes aos quantitativos licitados.

Tabela 4 – Ajuste dos Quantitativos Licitados – Serviços de Terraplenagem das Planilhas Orçamentárias

Código	Descrição	Unidade	Preço Unitário (R$)	Quantidades				Total (R$)			
				Lote 2 (Asa Sul)	Lote 5 (Asa Norte)	Lote 7 (UnB)	Lote 8 (Eixo EMO)	Lote 2 (Asa Sul)	Lote 5 (Asa Norte)	Lote 7 (UnB)	Lote 8 (Eixo EMO)
CORTE											
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	M³	4,91	15.957,60	9.316,09	7.347,01	11.393,93	R$ 78.351,82	R$ 45.742,00	R$ 36.073,83	R$ 55.944,20
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	M³	1,45	-	-	-	-	-	-	-	-
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distância de até 5,0 km	M³	8,54	-	-	-	-	-	-	-	-
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de jazida, para distância além de 5,0 km	M³.km	1,20	-	-	-	-	-	-	-	-
ATERRO											
4170	Compactação de aterro com grau mínimo de 95% proctor normal	M³	2,33	3.857,87	204,07	17,33	382,12	R$ 8.988,84	R$ 475,48	R$ 40,38	R$ 890,34
REGULARIZAÇÃO											
4201	Regularização e compactação do subleito	M²	2,22	41.810,03	39.363,99	30.008,74	44.081,33	R$ 92.818,27	R$ 87.388,06	R$ 66.619,40	R$ 97.860,54
SUB-BASE E/OU BASE											
4321	Transporte mecânico de material escavado em valas com distância de até 30,00 m	M³	1,72	5.163,54	4.861,45	3.706,08	5.444,04	R$ 8.881,29	R$ 8.361,69	R$ 6.374,46	R$ 9.363,76
4236	Sub-base ou base de solo-cal com mistura na pista, com 5% de cal	M³	56,78	4.181,00	3.936,40	3.000,87	4.408,13	R$ 237.397,18	R$ 223.508,79	R$ 170.389,40	R$ 250.293,76
Preço Total AJUSTADO dos Serviços de Terraplenagem - R$								**R$ 426.437,39**	**R$ 365.476,03**	**R$ 279.497,46**	**R$ 414.352,60**
Preço Total LICITADO dos Serviços de Terraplenagem - R$								**R$ 636.122,14**	**R$ 677.654,53**	**R$ 508.322,24**	**R$ 736.913,40**
Diferença Por Lote - R$								**R$ 209.684,75**	**R$ 312.178,50**	**R$ 228.824,78**	**R$ 322.560,80**
Diferença Total - R$								**R$ 1.073.248,83**			

36. Com base nos resultados acima, verifica-se que os serviços de terraplenagem, dos lotes 2, 5, 7 e 8, foram licitados com **superestimativa de quantidades de R$ 1.073.248,83**, resultando em diferenças de 49%, 85%, 82% e 78%, respectivamente em relação aos Lotes 2, 5, 7 e 8.

Causas

37. Falha no levantamento dos quantitativos das planilhas orçamentárias dos lotes auditados repercutidas na execução dos serviços.

Efeitos

38. Superestimativa de quantidades (valor potencial) no valor de R$ 1.073.248,83 nas Planilhas Orçamentárias dos Lotes 2, 5, 7 e 8.

Considerações do Auditado

39. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

40. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

41. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.1.2 Achado 2 – Superfaturamento de quantidades nas medições

Critérios

42. Lei nº 8666/93; Planilhas de Medições dos Lotes 2, 5, 7 e 8; visita técnica realizada; Denúncia encaminhada pelo Ministério Público do Distrito Federal – MPDFT, Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – PROURB, por meio do Ofício nº 587/2012 – PROURB, tratada no Processo nº 17317/2012.

Análises e Evidências

43. Com base nas Planilhas de Medições dos Lotes 2, 5, 7 e 8, bem como na verificação realizada em campo, foram identificadas as seguintes irregularidades nos quantitativos dos diversos serviços executados e medidos, conforme segue abaixo.

a) Serviços de terraplenagem

44. Conforme já comentado no achado anterior, e **confirmado pelos fiscais dos lotes visitados**, **não houve importação de material de jazida para a execução dos serviços de terraplenagem**, tendo sido verificada a existência de superestimativa nos quantitativos previsto nas Planilhas Orçamentárias desses serviços.

45. Todos os **serviços referentes à importação de material em jazida <u>não deveriam ter sido medidos pela fiscalização da obra</u>**, constantes no tópico Terraplenagem da Planilha Orçamentária com códigos 4155 (escavação), 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km) e 4126 (momento extraordinário para mais 5 km).

46. A previsão de escavação obrigatória da Planilha Orçamentária está alocada no tópico Terraplenagem, no **serviço com código 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m)**. Este serviço representa a movimentação de terra decorrente da conformação do traçado geométrico da ciclovia, o qual acompanha a conformação do terreno em praticamente toda a ciclovia, conforme já comentado

anteriormente. Além disso, **este foi o serviço efetivamente executado nos lotes auditados**, uma vez que não houve importação de material de jazida, sendo razoável o transporte já incluso de 0,5 km para todo m³ escavado na ciclovia.

47. Este fato é comprovado pelas próprias Notas de Terraplenagem nos Lotes 2, 5 e 7, e também pela Memória de Cálculo das Medições para o Lote 8.

48. Conforme será comprovado adiante, em cada lote, o serviço de Locação e Nivelamento (código 5383), medido em metros lineares, imprescindível para realização da movimentação de terra, fornece o comprimento exato utilizado para o cálculo dos demais serviços de terraplenagem, conforme Notas de Terraplenagem nos Lotes 2, 5 e 7, e Memória de Cálculo das Medições no Lote 8, subsidiando a medição dos serviços 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km), 4126 (momento extraordinário de transporte para mais 5 km), 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), 4155 (escavação), 4201 (regularização e compactação de subleito) e 4236 (sub-base de solo cal). Dessa forma, verifica-se que toda a escavação foi realizada *in loco*, na própria plataforma de terraplenagem, devido ao comprimento exato do serviço de Locação e Nivelamento (5383) ser o mesmo dos serviços supracitados.

49. Assim, este fato **torna indevido a medição dos serviços 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km) e 4126 (momento extraordinário de transporte para mais 5 km)**, uma vez que o todo o material utilizado foi obtido de escavação obrigatória no próprio lote.

50. Ademais, verificou-se **que a fiscalização dos lotes 2, 5 e 7 não realizou a medição do serviço efetivamente executado, qual seja, referente ao item 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), serviço efetivamente executado**, cujo

preço unitário é de R$ 4,91 por m³ de escavação, remunerando uma movimentação de terra de 0,5 km dentro do trecho. No Lote 8, verificou-se que 67% do volume medido foi realizado com o código 4113, oriundo de escavação obrigatória da própria obra.

51. As medições realizadas demonstram que a **fiscalização da obra mediu, tão somente, os serviços referentes à importação de material de jazida, notadamente com custos bem superiores ao serviço efetivamente executado**, com exceção do Lote 8, onde houve medição do serviço 4113.

52. Os serviços com códigos 4155 (escavação), 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km) e 4126 (momento extraordinário para mais 5 km) apresentam preços unitários, respectivamente, de R$ 0,97/m³, R$ 1,45/m³, R$ 8,54/m³ e R$ 1,20/m³xkm. Vale informar que o último serviço remunera a distância excedente de 5 km, além dos iniciais (já pagos no serviço 4161), ou seja, o preço adicional de cada m³ é multiplicado 5 vezes, resultando em R$ 6,00/m³. No total, o preço de cada m³ (incluindo escavação, carga, transporte até 5 km e transporte extraordinário para além de 5 km) resulta em R$ 16,96/m³. Este valor é 3,45 vezes superior ao preço do serviço efetivamente executado, de R$ 4,91/m³.

53. Ou seja, **o expediente utilizado remunera o transporte de todo o material escavado na ciclovia, para uma distância de 10 km. Nos Lotes 5 e 7, foi utilizada uma distância ainda maior, de 20 km, o que eleva ainda mais os valores pagos por serviços não executados.** Ora, conforme apresentado anteriormente, e confirmado pelos fiscais dos lotes auditados, como não houve importação de material, não é crível que o material escavado em um determinado trecho seja utilizado, obrigatoriamente, em outro trecho a 10 km de distância, ainda mais se forem

consideradas com as extensões dos lotes (Asa Sul, Asa Norte, UnB e Eixo Monumental).

54. Assim, com base no exposto, abaixo serão analisadas as medições de cada um dos lotes auditados, sendo indicado em cada um deles os montantes medidos indevidamente.

Lote 2 – Asa Sul

55. Foi verificado neste lote que as medições dos serviços de terraplenagem apresentam diversas incoerências em relação aos demais lotes auditados.

56. Foram medidos 34.833,608 m³ de escavação de material de 1ª categoria, volume 80% superior ao inicialmente orçado de 19.260,71 m³ (inclui os serviços 4113 – escavação obrigatória e 4155 – escavação de material em jazida).

57. O valor medido é bem superior aos dos outros lotes auditados, conforme será demonstrado adiante, sendo improvável a existência de tamanha movimentação de terra no Lote 2 – Asa Sul. Caso essa movimentação tivesse ocorrido, a desnecessidade de sua execução, tão somente, ensejaria a devolução dos valores pagos.

58. Vale repisar que a conformação final da ciclovia se apresenta, em geral, em torno de 5 a 10 cm acima da cota terreno (por questão de drenagem). Como a estrutura total do pavimento é de 23 cm (8 cm de concreto, 5 cm de brita, 10 cm de sub-base de solo-cal), fisicamente é improvável a execução da movimentação de terra realizada nas medições, conforme se depreende pela espessura média de corte realizada. Abaixo segue tabela comparativa dos volumes de escavação em todos os lotes auditados.

Tabela 5 – Volumes de Escavação Medidos – Lotes 2, 5, 7 e 8

Lote	Volume de Escavação (m³)	Locação e Nivelamento (m)	Largura da Plataforma (m)	Espessura Média (cm)
2 – Asa Sul	34.833,61	15.099,49	3,50	66
5 – Asa Norte	17.273,91	16.491,80	3,50	30
7 – UnB	13.660,57	11.770,57	3,50	33
8 – Eixo Mon.	11.154,20	13.258,98	3,50	24

59. O cálculo estimativo acima demonstra que o volume de escavação verificado no Lote 2 é desproporcional e desarrazoado, comparativamente aos volumes medidos nos demais lotes. A espessura média resultante não guarda coerência nem mesmo com as Notas de Terraplanagem, constantes nas medições, as quais indicam a existência de uma espessura média[7] de corte de 39 cm. Com base no traçado final resultante da ciclovia e as condições topográficas da Asa Sul, o volume de material escavado medido no Lote 2 é injustificável. Vale repisar que uma vala, com profundidade média variando de 39 cm (segundo as Notas de Terraplenagem) a 66 cm (segundo os volumes medidos), ao longo de toda a Asa Sul, certamente teria sido registrada nas fotos fornecidas pela fiscalização da obra, bem como percebido pela população.

60. A tabela abaixo apresenta as quantidades dos demais serviços de terraplenagem, cuja execução demande solo (aterro, sub-base, base dos passeios e plantio de grama).

Tabela 6 – Volumes de Escavação Necessários para Execução de Serviços (Aterro, Sub-Base, Base de Passeios e Plantio de Grama) – Lote 2 – 11ª Medição

Descrição	Unidade	Quantitativo	Volume de Escavação Necessário (m³)	Observação
Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m3	-	-	Fator de Conversão = 1,11

[7] Foram apresentadas Notas de Terraplenagem nas medições nº 1, 2, 3, 5 e 6, as quais indicam uma espessura média de 39 cm de corte.

Descrição	Unidade	Quantitativo	Volume de Escavação Necessário (m³)	Observação
Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m3	5.482,75	6.085,85	Fator de Conversão = 1,11
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (concreto usinado)	m2	14.517,61	1.611,45[8]	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Plantio de grama batatais em placas	m2	40.113,21	1.544,36[9]	Fator de Conversão = 0,77 Espessura = 5 cm Material (solto)
Volume Total de Escavação (m³)			**9.241,66**	

61. Observa-se que o volume de escavação necessário para execução dos demais serviços de terraplenagem na Asa Sul é bem inferior ao medido pela fiscalização do lote. Isso decorre de uma maior espessura de corte verificada no lote (de 66 cm). No entanto, os volumes excedentes não deveriam ter sido descartados como bota fora, tendo em vista a qualidade do material extraído e o valor no mercado de Brasília.

62. A confirmação de ausência de importação de material de jazida é apresentada nas próprias Notas de Terraplenagem, as quais indicam que os cálculos dos volumes foram realizados a partir dos comprimentos medidos no serviço Locação e Nivelamento (5383), seguindo obrigatoriamente o estaqueamento geométrico da ciclovia. Dessa forma, resta comprovado que o corte foi executado na própria ciclovia.

63. A metodologia utilizada, conhecida como Método das Semi-Distâncias[10], considera a semi-distância entre duas estacas, multiplicada pela área soma das áreas das

[8] Volume estimado com 10 cm. Nas medições foram utilizados 20 cm de espessura, o que não se mostrou razoável, tendo em vista que a sub-base da ciclovia utilizou 10 cm.

[9] Volume estimado com 5 cm de material "solto", uma vez que foi verificado que no plantio da grama é realizado a escarificação do solo local (em geral manualmente), o que geralmente resulta em quantidade suficiente para realização do serviço de cobertura após o plantio.

[10] Todas as outras medições que apresentaram Notas de Terraplenagem utilizam o Método das Semi-Distâncias.

seções anterior e posterior.

64. A tabela abaixo apresenta a Nota de Terraplenagem obtida da 2ª Medição, apenas para exemplificar o cálculo realizado. Vale observar que o quantitativo "Locação" (código 5383) é que dá origem aos volumes de terraplenagem, e consequentemente aos serviços de carga e transporte.

Tabela 7 – Notas de Terraplenagem – Lote 2 – 2ª Medição – Trecho 5

NOVACAP UGC

DADOS DE TERRAPLENAGEM

Contrato Nº 605/2011 | Medição 2

Executor: CD - CONSTRUÇÃO E ENGENHARIA LTDA | Descrição do Trecho: ASA SUL CLS 211 EST 0+00 A 2+10 L1 SUL | Trecho 5

Estacas	Eixo Corte	Eixo Aterro	Bordo E.Cort.	Bordo E.Ater.	Bordo D.Cort.	Bordo D.Ater	Média Cort.	Média Ater.	Largura	Semi-Dist.	Área Corte	Área Ater	S. Ár. Cort.	S. Ár. Ater	V.Parc.Cort.	V.Parc.Ater
0+00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
0+00	0,395	0,000	0,392	0,000	0,392	0,000	0,393	0,000	4,100	0,000	1,611	0,000	1,611	0,000	0,000	0,000
0+15,74	0,391	0,000	0,386	0,000	0,397	0,000	0,391	0,000	4,100	7,870	1,603	0,000	3,214	0,000	25,294	0,000
0+20	0,422	0,000	0,396	0,000	0,403	0,000	0,407	0,000	4,100	2,130	1,669	0,000	3,272	0,000	6,969	0,000
0+26,65	0,394	0,000	0,397	0,000	0,395	0,000	0,396	0,000	4,100	3,330	1,624	0,000	3,293	0,000	10,966	0,000
0+37,79	0,397	0,000	0,390	0,000	0,390	0,000	0,392	0,000	4,100	5,565	1,607	0,000	3,231	0,000	17,981	0,000
0+40	0,393	0,000	0,403	0,000	0,400	0,000	0,399	0,000	4,100	1,105	1,636	0,000	3,243	0,000	3,584	0,000
0+42,46	0,430	0,000	0,394	0,000	0,431	0,000	0,418	0,000	4,100	1,230	1,714	0,000	3,350	0,000	4,121	0,000
0+60	0,392	0,000	0,395	0,000	0,392	0,000	0,393	0,000	4,100	8,770	1,611	0,000	3,325	0,000	28,160	0,000
0+80	0,412	0,000	0,360	0,000	0,405	0,000	0,392	0,000	4,100	10,000	1,607	0,000	3,218	0,000	32,180	0,000
1+00	0,395	0,000	0,404	0,000	0,381	0,000	0,393	0,000	4,100	10,000	1,611	0,000	3,218	0,000	32,180	0,000
1+20	0,495	0,000	0,397	0,000	0,398	0,000	0,430	0,000	4,100	10,000	1,763	0,000	3,374	0,000	33,740	0,000
1+40	0,395	0,000	0,397	0,000	0,400	0,000	0,397	0,000	4,100	10,000	1,628	0,000	3,391	0,000	33,910	0,000
1+60	0,388	0,000	0,391	0,000	0,394	0,000	0,391	0,000	4,100	10,000	1,603	0,000	3,231	0,000	32,310	0,000
1+80	0,393	0,000	0,393	0,000	0,395	0,000	0,394	0,000	4,100	10,000	1,615	0,000	3,218	0,000	32,180	0,000
2+00	0,393	0,000	0,393	0,000	0,395	0,000	0,394	0,000	4,100	10,000	1,615	0,000	3,230	0,000	32,300	0,000
2+10	0,391	0,000	0,390	0,000	0,394	0,000	0,392	0,000	4,100	5,000	1,607	0,000	3,222	0,000	16,110	0,000

Dist. Bota Fora: 10 | Volume Corte: 342,985 | Volume Aterro: 0,000 | Locação: 210,000

Dist. Jazida/Aterro: 10 | Volume Bota Fora (+) /Aterro (-): 342,985 | Média Alt. Corte: 0,375 | Média Alt. Aterro: 0,000

Itens Terraplenagem

Itens	Descrição	Und.	Qtd. Acum.
4126	MOM. EXT. TRANSP. MAT. DE 1ª CAT. E SOLOS JAZ. DIST. ALÉM 5,0 KM	M3XKM	1.714,925
4155	ESCAVAÇÃO DE MAT. 1ª CAT. E SOLOS DE JAZIDAS	M3	342,985
4158	CARGA DE MAT. 1ª CAT. E SOLOS DE JAZIDAS	M3	342,985
4161	TRANSP. EM CAM. DE MAT. 1ª CAT. SOLOS JAZ. DIST.ATÉ 5,0KM	M3	342,985
5383	LOCAÇÃO E NIVELAMENTO DE EIXOS E BORDOS DE RUAS PARA IMPLANTAÇÃO	M	210,000

Giancarlo Fabrez Monfre
Engenheiro Civil
SEF/DOCBEM/NAEE/NOVACAP
CREA 060400-D

CD Construção e Engenharia Ltda
Carlos Eduardo H. de Miranda
Engenheiro Civil
CREA 67874/D-MG

65. Dessa forma, **na presente análise, o volume de escavação para o Lote 2 (Asa Sul) foi ajustado com base nas condições de escavação verificada no Lote 5 (Asa Norte), considerando a inexistência de explicação razoável para a origem dos volumes de escavação naquele lote, bem como as semelhanças geométricas (simetria, extensão e topografia) entre a Asa Norte e a Asa Sul. Utilizou-se uma**

espessura média de corte de 30 cm, ao longo de todo o comprimento medido no serviço "Locação e Nivelamento" (5383), considerando uma largura 3,5 m. O volume resultante é de 15.854,46 m³, medidos no "corte".

66. Este ajuste está em consonância com a execução verificada nos demais lotes. Deve-se ressaltar que o responsável pela fiscalização do Lote 2 é o mesmo responsável pelo Lote 5.

67. Além disso, **como restou comprovado que não houve importação de material de jazida**, **os volumes de escavação (4155) necessários serão convertidos para o serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), bem como os correspondentes volumes de carga (4158) e transportes (4161 e 4126) serão suprimidos**.

68. Abaixo seguem os quantitativos dos serviços medidos até 11ª Medição, última disponibilizada.

Tabela 8 – Quantitativos dos Serviços de Terraplenagem – 11ª Medição – Lote 2

Código	Descrição do Serviço	Unidade	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota-Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preco Unitário R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	-	-	-	4,91	-
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	34.833,61	-	34.833,61	0,97	33.788,60
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	74.487,90	11.665,80	62.822,11	1,45	91.092,05
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	74.487,90	11.665,80	62.822,11	8,54	536.500,79
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª	m³.km	382.899,10	58.328,98	324.570,12	1,20	389.484,15

Código	Descrição do Serviço	Unidade	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota-Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preco Unitário R$	Valor Pago R$
	categoria e solos de alem de 5 km						
Total Pago - R$							**1.050.865,59**

69. Com base no exposto, a seguir é apresentado o ajuste realizado nos quantitativos dos serviços de terraplenagem para o Lote 2, indicando o cálculo do superfaturamento por serviços não executados resultante.

Tabela 9 – Ajuste de Quantitativo – Cálculo do Superfaturamento – Serviços Não Executados – Lote 2

	Descrição do Serviço	Unidade	Vol. Ajustado	Preço Unitário R$	Valor Devido R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	15.854,46	4,91	77.845,42	-
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	0,97	-	33.788,60
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	1,45	-	91.092,05
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	-	8,54	-	536.500,79
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	-	1,20	-	389.484,15
Totais - R$					**77.845,42**	**1.050.865,59**
Superfaturamento por Serviços Não Executados - R$						**973.020,17**

70. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 973.020,17**.

Lote 5 – Asa Norte

71. Nesse lote foram verificadas incoerências em relação à medição.

72. Foram medidos 17.273,91 m³ de escavação de material de 1ª categoria, volume 16% superior ao inicialmente orçado de 14.855,18 m³ (inclui os serviços 4113 –

escavação obrigatória e 4155 – escavação de material em jazida). Vale ressaltar que o volume de escavação total medido está coerente com a conformação final da ciclovia verificada *in* loco, bem como é suficiente para execução dos demais serviços de terraplenagem medidos. A tabela abaixo apresenta os volumes de escavação necessários para realização dos demais serviços de terraplenagem, cuja execução demande solo (aterro, sub-base, base dos passeios e plantio de grama).

Tabela 10 – Volumes de Escavação Necessários para Execução de Serviços (Aterro, Sub-Base, Base de Passeios e Plantio de Grama) – Lote 5

Descrição	Unidade	Quantitativo	Volume de Escavação Necessário (m^3)	Observação
Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m3	850,471	944,02	Fator de Conversão = 1,11
Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m3	5.758,472	6.391,90	Fator de Conversão = 1,11
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (SUBSTITUIÇÃO DE PASSEIOS DANIFICADOS)	m2	13.129,327	1.457,36	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Plantio de grama batatais em placas	m2	17.918,550	689,86	Fator de Conversão = 0,77 Espessura = 5 cm
Volume Total de Escavação (m^3)			**9.483,15**	

73. Verifica-se que o volume de escavação necessário para execução dos demais serviços de terraplenagem é inferior ao volume medido de escavação. Isso decorre de uma maior espessura de corte verificada no lote (de 30 cm). No entanto, os volumes excedentes não deveriam ter sido descartados como bota fora, tendo em vista a

qualidade do material extraído e o valor no mercado de Brasília.

74. No Lote 5, também comprova-se a ausência de importação de material de jazida pelos mesmos motivos apresentados no Lote 2, por meio das próprias Notas de Terraplenagem, as quais indicam que os cálculos dos volumes foram realizados a partir dos comprimentos medidos no serviço Locação e Nivelamento (5383), os quais seguem obrigatoriamente o estaqueamento geométrico da ciclovia. Dessa forma, resta comprovado que o corte foi executado na própria ciclovia.

75. Vale repisar que, neste lote, o serviço 4126 (momento extraordinário de transporte além dos 5 km alocados no serviço 4161) estava sendo remunerado para uma distância de 20 km, o que onerou, indevidamente, ainda mais o custo por serviços não executados.

76. Assim, **como restou comprovado que não houve importação de material de jazida**, **os volumes necessários de escavação (4155) serão convertidos para o serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), bem como os correspondentes volumes de carga (4158) e transportes (4161 e 4126) serão suprimidos**.

77. Abaixo seguem os quantitativos dos serviços medidos até 6ª Medição, última disponibilizada para o Lote 5.

Tabela 11 – Quantitativos dos Serviços de Terraplenagem – 5ª Medição – Lote 5

Código	Descrição do Serviço	Unid.	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preço Unitário R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	-	-	-	4,91	-
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	17.273,91	-	17.273,91	0,97	16.755,70
4158	Carga de material de 1ª	m³	26.520,39	11.229,02	15.291,37	1,45	22.172,49

Código	Descrição do Serviço	Unid.	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preço Unitário R$	Valor Pago R$
	categoria e de solos de jazidas						
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	26.520,39	11.229,02	15.291,37	8,54	130.588,32
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	376.142,86	56.145,10	319.997,76	1,20	383.997,32
Total Pago							**553.513,82**

78. Com base no exposto, a seguir é apresentado o ajuste realizado nos quantitativos dos serviços de terraplenagem para o Lote 5, indicando o cálculo do superfaturamento por serviços não executados resultante.

Tabela 12 – Ajuste de Quantitativo – Cálculo do Superfaturamento – Serviços Não Executados – Lote 5

Código	Descrição do Serviço	Unidade	Volume Ajustado	Preço Unitário R$	Valor Devido R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	17.273,91	4,91	84.814,91	-
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	0,97	-	16.755,70
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	1,45	-	22.172,49
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	-	8,54	-	130.588,32
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	-	1,20	-	383.997,32
Totais - R$					**84.814,91**	**553.513,82**
Superfaturamento por Serviços Não Executados - R$						**468.698,91**

79. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços**

não executados de R$ 468.698,91.

Lote 7 – UnB

80. Nesse lote também foram verificadas incoerências em relação à medição.

81. Foram medidos 13.660,57 m³ de escavação de material de 1ª categoria, volume 26% superior ao inicialmente orçado de 10.865,34 m³ (inclui os serviços 4113 – escavação obrigatória e 4155 – escavação de material em jazida). Vale ressaltar que o volume de escavação total está coerente com a conformação final da ciclovia verificada *in* loco, bem como é suficiente para execução dos demais serviços de terraplenagem medidos. A tabela abaixo apresenta os volumes de escavação necessários para a realização dos demais serviços de terraplenagem, cuja execução demande solo (aterro, sub-base, base dos passeios e plantio de grama).

Tabela 13 – Volumes de Escavação Necessários para Execução de Serviços (Aterro, Sub-Base, Base de Passeios e Plantio de Grama) – Lote 7

Descrição	Unidade	Quantitativo	Volume de Escavação Necessário (m³)	Observação
Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m³	1,200	1,33	Fator de Conversão = 1,11
Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m³	3.813,650	4.233,15	Fator de Conversão = 1,11
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (SUBSTITUIÇÃO DE PASSEIOS DANIFICADOS)	m²	2.677,559	297,21	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Plantio de grama batatais em placas	m²	47.133,800	1.814,65	Fator de Conversão = 0,77 Espessura = 5 cm
Volume Total de Escavação (m³)	**6.346,34**			

82. Verifica-se que o volume de escavação necessário para execução dos

demais serviços de terraplenagem é inferior ao volume medido de escavação. Isso decorre de uma maior espessura de corte verificada no lote (de 30 cm). No entanto, os volumes excedentes não deveriam ter sido descartados como bota fora, tendo em vista a qualidade do material extraído e o valor econômico no mercado de Brasília.

83. No Lote 7, também comprova-se a ausência de importação de material de jazida pelos mesmos motivos apresentados nos Lote 2 e 5, por meio das próprias Notas de Terraplenagem, as quais indicam que os cálculos dos volumes foram realizados a partir dos comprimentos medidos no serviço Locação e Nivelamento (5383), seguindo obrigatoriamente o estaqueamento geométrico da ciclovia. Dessa forma, resta comprovado que o corte foi executado na própria ciclovia.

84. Vale repisar que neste lote, o serviço 4126 (momento extraordinário de transporte além dos 5 km alocados no serviço 4161) estava sendo remunerado para uma distância de 20 km, o que onerou, indevidamente, ainda mais os custos por serviços não executados.

85. Além disso, cumpre destacar que a fiscalização do Lote 7 realizou a medição do serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m) nas Medições nº 1 e nº 2. No entanto, na Medição nº 3, estranhamente, todos os quantitativos desse serviço foram glosados, tendo sido medidos, a partir dessa medição, somente os serviços de escavação, notadamente, mais onerosos (4155, 4158, 4161 e 4126).

86. Assim, **como restou comprovado que não houve importação de material de jazida**, **os volumes de escavação (4155) serão convertidos para o serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), bem como os correspondentes volumes de carga (4158) e transportes (4161 e 4126) serão suprimidos**.

87. Abaixo seguem os quantitativos dos serviços medidos até 7ª Medição, última disponibilizada para o Lote 7.

Tabela 14 – Quantitativos dos Serviços de Terraplenagem – 7ª Medição – Lote 7

Código	Descrição do Serviço	Unidade	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota-Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preco Unitário R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	0,05	-	0,05	4,91	0,25
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	13.660,57	-	13.660,57	0,97	13.250,75
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	22.801,64	7.992,54	14.809,10	1,45	21.473,20
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	22.801,64	7.992,54	14.809,10	8,54	126.469,75
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	348.210,60	39.962,70	308.247,90	1,20	369.897,48
Total Pago - R$							**531.091,43**

88. Com base no exposto, a seguir é apresentado o ajuste realizado nos quantitativos dos serviços de terraplenagem para o Lote 7, indicando o cálculo do superfaturamento por serviços não executados resultante.

Tabela 15 – Ajuste de Quantitativo – Cálculo do Superfaturamento – Serviços Não Executados – Lote 7

	Descrição do Serviço	Unidade	Volume Ajustado	Preço Unitário R$	Valor Devido R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	13.660,62	4,91	67.073,64	0,25
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	0,97	-	13.250,75
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	-	1,45	-	21.473,20
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de	m³	-	8,54	-	126.469,75

	Descrição do Serviço	Unidade	Volume Ajustado	Preço Unitário R$	Valor Devido R$	Valor Pago R$
	solos e de jazidas, com distancia ate 5 km					
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	-	1,20	-	369.897,48
Totais - R$					**67.073,64**	**531.091,43**
Superfaturamento por Serviços Não Executados - R$					**464.017,79**	

89. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 464.017,79**.

Lote 8 – Eixo Monumental

90. Nesse lote verificou-se que não houve importação de material, em nenhuma das medições realizadas, conforme se depreende da análise das Memórias de Cálculo das Medições, fato confirmado pelos fiscais dos lotes.

91. Esse documento evidencia, de forma mais clara e transparente, a sequência executiva utilizada na obra da ciclovia, em conformidade com a execução verificada em campo, na visita realizada e nas fotos fornecidas pela fiscalização da obra.

92. Conforme constam nas medições realizadas, **os quantitativos de todos os serviços de terraplenagem são baseados na medição do serviço de Locação e Nivelamento (5383).** Este serviço, medido em metros lineares, imprescindível para realização da movimentação de terra, fornece o comprimento exato utilizado para o cálculo dos demais serviços, conforme Memória de Calculo das Medições, subsidiando a medição dos serviços 4158 (carga), 4161 (transporte até 5 km), 4126 (momento extraordinário de transporte para mais 5 km), 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), 4155 (escavação), 4201 (regularização e compactação de subleito) e 4236 (sub-base de solo cal). Dessa forma, verifica-se que toda a escavação foi realizada *in loco*, na

própria plataforma de terraplenagem, devido ao comprimento exato do serviço de Locação e Nivelamento (5383), ser o mesmo dos serviços supracitados. A tabela abaixo, referente a 6ª Medição (Novembro/2013), comprova essa constatação.

Tabela 16 – 6ª Medição – Lote 8

ITEM	ódigo NOVACA	Discriminação	Unidade	reço Unitári	Comprimento	Largura	Espessura	Empolamento	DMT = 10Km
		OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO							
1		**Serviços preliminares**							
1.1	5383	Locação e nivelamento de eixos e bordos de ruas para implantação, cadastramenteo das outras interferências com a plataforma inlusive	m	4,31	2.377,00	_	_	_	_
1.2	4101	Limpeza superfical da camada vegetal	m2	0,10	2.377,00	3,00	_	_	_
1.3	4158	Carga de material de 1a. Categoria e de solos de jazidas	m3	1,45	2.377,00	3,00	0,10	1,38	_
1.4	4161	Transporte em caminhão, de mat. 1a. Categoria de solos e de jazidas com distância de até 5 km	m3	8,54	2.377,00	3,00	0,10	1,38	_
1.5	4126	Momento extraordinário de transporte e material de 1a. Categoria e solos de jazidas, para distância além de 5 km (DMT=10KM)	m3.km	1,20	2.377,00	3,00	0,10	_	5,00
1.6	4573	Demolição de concreto de passeios (em trechos isolados)	m3	72,66	538,71	1,50	0,05	_	_
1.7	4159	Carga de material de 2a. Categoria	m3	1,69	538,71	1,50	0,05	1,2	_
1.8	4162	Transporte em caminhão, de material de 2a. Categoria, com distância de até 5 km	m3	9,96	538,71	1,50	0,05	1,2	_
1.9	4136	Momento extraordinário de transporte e material de 2a. Categoria para distância além de 5 km (DMT=10KM)	m3.km	1,29	538,71	1,50	0,05	_	5,00
2		**Terraplenagem**							
2.1		**Corte**	**m3**						
2.1.1	4113	Escavação, Carga e transporte de material de 1a. Categoria DMT de 400 a 600m	m3	4,91	1.429,00	8,00	0,22	1,38	_
2.1.2	4155	Escavação de material de 1a. Categoria e de solos de jazidas	m3	0,97	2.377,00	3,00	0,10	_	_
2.1.3	4158	Carga de material de 1a. Categoria e de solos de jazidas	m3	1,45	2.377,00	3,00	0,10	1,27	_
2.1.4	4161	Transporte em caminhão, de mat. 1a. Categoria de solos e de jazidas com distância de até 5 km	m3	8,54	2.377,00	3,00	0,10	1,2	_
2.1.5	4126	Momento extraordinário de transporte e material de 1a. Categoria e solos de jazidas, para distância além de 5 km (DMT=10 Km)	m3.km	1,20	2.377,00	3,00	0,10	_	5
2.2		**Aterro**	**m3**						
2.2.1	4170	Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m3	2,32	1.429,00	8,00	0,22	1,38	_
2.3		**Preparo de caixa**	**m3**						
2.3.1	4155	Escavação de material de 1a. Categoria e de solos de jazidas	m3	0,97		_	_	_	_
2.3.2	4321	Transporte mecânico de material escavado com distânica de até 30m	m3	1,72		_	_	_	_
3		**Regularização**							
3.1	4201	Regularização e compactação do subleito	m2	2,22	2.377,00	3,00	_	_	_
4		**Sub Base e/ou Base**							
4.1.1	4321	Transporte mecânico de material escabado, com distância de até 30m	m3	1,72		_	_	_	_
4.1.2	4236	Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m3	56,78	2.377,00	3,00	R$ 0,10	_	_
5		**Pavimento em concreto**							
5.1	CS-0001	Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22.5 Mpa	m3	626,04	1.586,73	2,50	R$ 0,08	_	_

93. Foi verificado, ainda, a utilização de fator de empolamento igual a 1,38 para cálculo dos volumes de transporte, o que é inadequado para material de 1ª categoria, devendo-se utilizar o mesmo fator utilizado para cálculo do volume de carga, igual a 1,27, considerando que o material é "solto".

94. Foram medidos 11.154,20 m³ até última medição disponibilizada (6ª Medição), sendo 7.030,24 m³ oriundos de escavação obrigatória e 4.123,96 m³ escavados em jazidas, o que resulta em uma espessura média de corte de 24 cm ao longo de toda a plataforma de terraplenagem. Vale ressaltar que o volume de escavação total está

coerente com a conformação final da ciclovia verificada *in* loco, bem como é suficiente para execução dos demais serviços de terraplenagem medidos. A tabela abaixo apresenta os volumes de escavação necessários para realização dos demais serviços de terraplenagem, cuja execução demande solo (aterro, sub-base, base dos passeios e plantio de grama).

Tabela 17 – Volumes de Escavação Necessários para Execução de Serviços (Aterro, Sub-Base, Base de Passeios e Plantio de Grama) – Lote 8 – 6ª Medição

Descrição	Unidade	Quantitativo	Volume de Escavação Necessário (m³)	Observação
Compactação de aterro com grau mínimo de 95% do proctor normal	m3	5.605,39	6.221,98	Fator de Conversão = 1,11
Sub-base ou base de solo-cal, com mistura na pista, com 5% de cal	m3	4.123,96	4.577,60	Fator de Conversão = 1,11
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (concreto usinado)	m2	21,00	2,33[11]	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Execução de passeios em concreto de 5,00 cm de espessura, inclusive limpeza e regularização do terreno, compactação até 30 cm e formas, concreto usinado FCK 18 Mpa acima de 1000 m2, excluindo movimento de terra, cascalho e entulho (SUBSTITUIÇÃO DE PASSEIOS DANIFICADOS)	m2	2.276,97	252,74[12]	Fator de Conversão = 1,11 Espessura = 10 cm
Plantio de grama batatais em placas	m2	2.0816	801,42[13]	Fator de Conversão = 0,77 Espessura = 5 cm (volume "solto")
Volume Total de Escavação Estimado (m³)			**11.856,07**	

[11] Volume estimado.

[12] Volume estimado.

[13] Volume estimado.

95. Conforme já comentado, **como restou comprovado que não houve importação de material de jazida**, **os volumes necessários de escavação (4155) serão convertidos para o serviço 4113 (escavação, carga e transporte de 400 a 600 m), bem como os correspondentes volumes de carga (4158) e transportes (4161 e 4126) serão suprimidos**.

96. Abaixo seguem os quantitativos dos serviços medidos até 6ª Medição, última disponibilizada.

Tabela 18 – Quantitativos dos Serviços de Terraplenagem – 6ª Medição – Lote 8

Código	Descrição do Serviço	Unid.	Vol. Acum. Totais	Vol. Acum. Bota Fora (Serviço 4101)	Vol. Acum. "Corte"	Preço Unitário R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m³	7.030,24	-	7.030,24	4,91	34.518,48
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	4.123,96	-	4.123,96	0,97	4.000,24
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m³	12.399,71	8.526,98	3.872,73	1,45	5.615,46
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m³	13.657,92	8.526,98	5.130,94	8,54	43.818,22
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m³.km	86.338,44	42.634,90	43.703,54	1,20	52.444,24
Total Pago - R$							**140.396,64**

97. Com base no exposto, a seguir é apresentado o ajuste realizado nos quantitativos dos serviços de terraplenagem para o Lote 8, indicando o cálculo do superfaturamento por serviços não executados resultante.

Tabela 19 – Ajuste de Quantitativo – Cálculo do Superfaturamento – Serviços Não Executados – Lote 8

Código	Descrição do Serviço	Unidade	Volume Ajustado	Preço Unitário R$	Valor Devido R$	Valor Pago R$
4113	Escavação, carga e transporte de material de 1ª categoria dmt 400 a 600 m	m3	11.154,20	4,91	54.767,12	34.518,48
4155	Escavação de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m3	-	0,97	-	4.000,24
4158	Carga de material de 1ª categoria e de solos de jazidas	m3	-	1,45	-	5.615,46
4161	Transporte em caminhão, de material de 1ª categoria de solos e de jazidas, com distancia ate 5 km	m3	-	8,54	-	43.818,22
4126	Momento extraordinário de transporte de material de 1ª categoria e solos de alem de 5 km	m3.km	-	1,20	-	52.444,24
Totais - R$					**54.767,12**	**140.396,64**
Superfaturamento por Serviços Não Executados - R$						**85.629,52**

98. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 85.629,52**.

b) Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22,5 MPa

99. Verificou-se especificamente no Lote 2, que os quantitativos medidos para o serviço "Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22,5 MPa" (código 50), não correspondem ao traçado previsto no Projeto Geométrico da ciclovia.

100. Em visita realizada ao lote, verificou-se que o traçado da ciclovia foi executado em conformidade com o quantitativo previsto no Projeto Geométrico da ciclovia, o qual indica uma extensão de 13.898,85 metros lineares.

101. Vale informar que o volume de concreto previsto na Planilha Orçamentária foi baseado no traçado previsto no Projeto Básico da ciclovia, com extensão de 16.724 m. No entanto, o traçado foi modificado no Projeto Geométrico, para uma extensão de 13.898,85 m, resultando em uma redução de 2.825,15 m, decorrente da

supressão dos eixos das SQS 401 a 416, conforme mostrado abaixo.

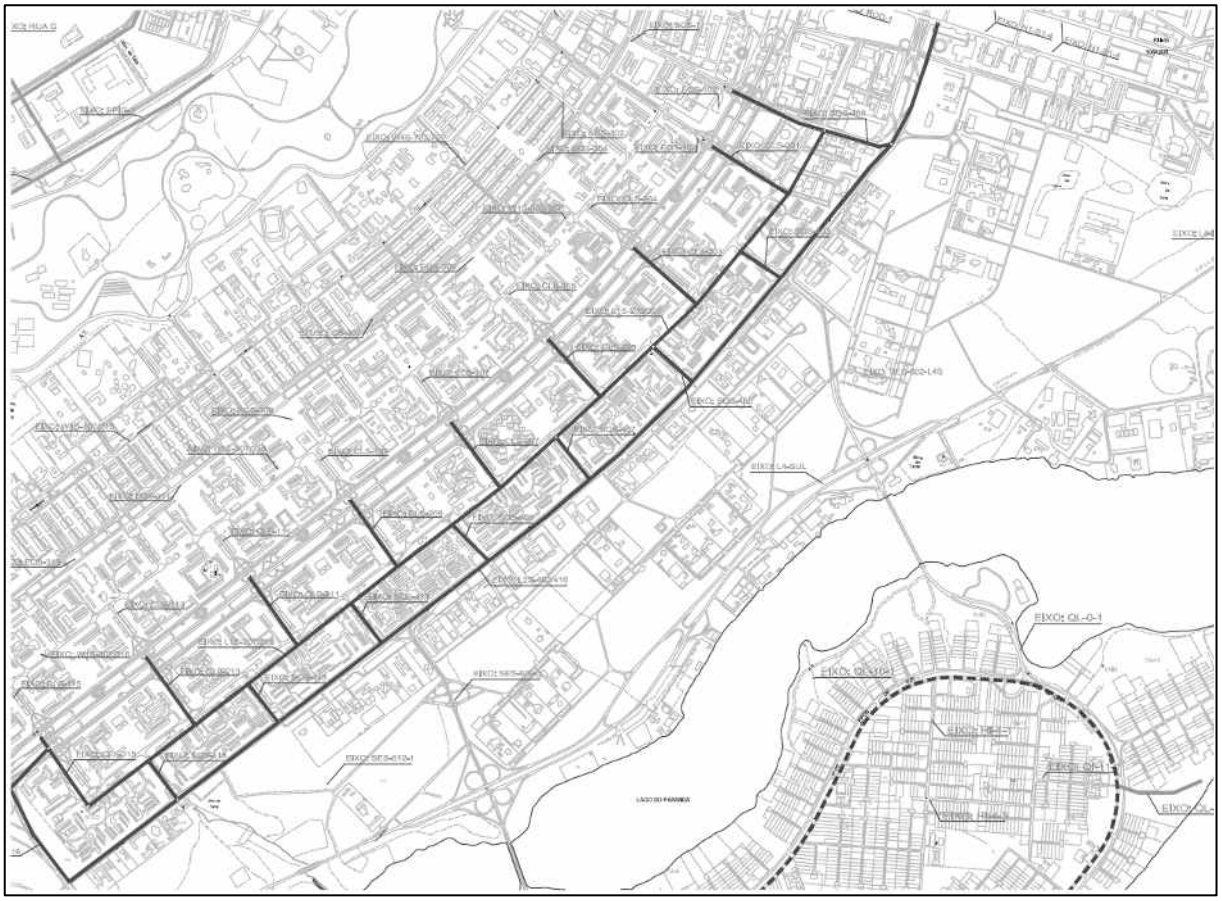


Figura 2 – Traçado da Ciclovia – Projeto Básico – 16,7 km

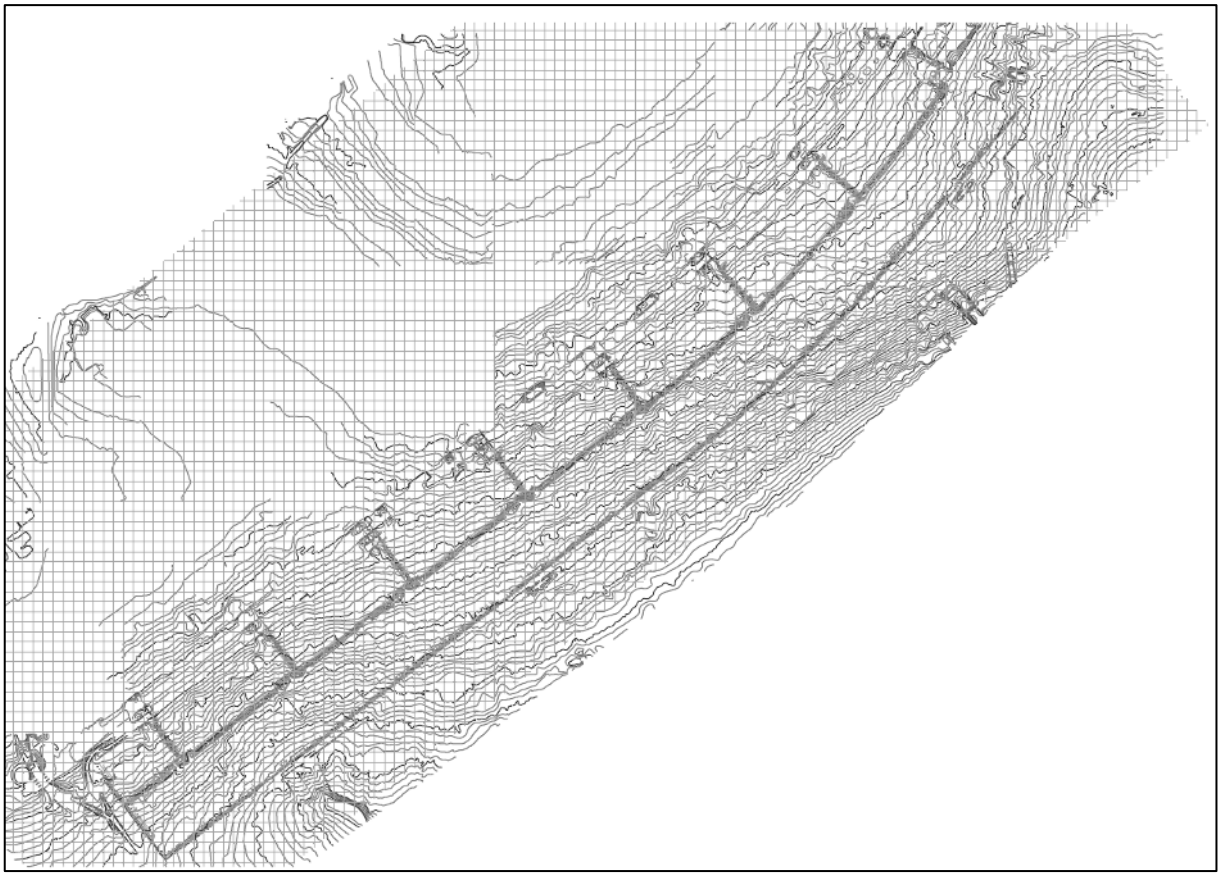


Figura 3 – Traçado da Ciclovia – Projeto Geométrico – 13,9 km

102. Nas medições realizadas, foram medidos 3.155,07 m³, o que corresponde a uma extensão de 14.085,12 metros lineares, tendo sido considerado uma largura de 2,80 m e espessura de 8 cm, conforme se depreende das Memórias de Cálculo das Medições nº 7, nº 8 e nº 9. Vale repisar que na Especificação do Projeto Executivo foi prevista a largura de 2,50 m, o que foi efetivamente confirmado em campo.

103. Com base no exposto, **verifica-se que a extensão e largura, utilizadas no cálculo do volume de concreto, não correspondem à execução física verificada em campo, conforme previsto no projeto geométrico executado, devendo os quantitativos serem recalculados**.

104. Considerando que a extensão da ciclovia verificada no Projeto Geométrico, de 13.898,85 m, confirmada na visita realizada, bem como a largura real da

ciclovia, de 2,50 m, o volume resultante é de 2.779,77 m³. Abaixo segue calculo do superfaturamento por quantidades de serviço não executadas.

Tabela 20 – Superfaturamento por Serviço Não Executado – Execução de Pavimento de Concreto Lote 2

Volume Medido (m³)	Volume Executado (m³)	Preço Unitário (R$)	Superfaturamento por Serviço Não Executado (R$)
3.155,07	2.779,77	626,04	340.248,04

105. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 340.248,04, para o Lote 2 (Asa Sul)**, os quais deverão ser ressarcidos pelos responsáveis. Vale informar que os saldos remanescentes dos serviços deverão ser glosados.

c) Plantio de Grama

106. Foi verificado que a medição do serviço "Plantio de Grama Batatais em Placas" (4601) não foi executada, tendo sido observado, nos Lotes 2 (Asa Sul), 7 (UnB) e 8 (Eixo Monumental), a execução, tão somente, do serviço "Plantio de Grama Batatais em Plaquetas" (4606), cujo preço unitário de execução é notadamente inferior ao preço do serviço 4601. Vale informar que este expediente já foi abordado pelo TCDF em outros processos[14].

107. No Lote 5, verificou-se a medição somente do serviço 4606 (grama em plaqueta).

108. O consumo de grama para o serviço 4601 (grama em placa) é de 0,80 m²/m², ao passo que o consumo para o serviço 4606 (grama em plaquetas) é de 0,40 m²/m².

109. Dessa forma, **os quantitativos medidos no serviço 4601 (grama em**

[14] Processos 31232/2008.

placas) deverão ser apropriados ao serviço 4606 (grama em plaquetas), de forma a representar o serviço efetivamente executado.

110. A tabela abaixo apresenta os ajustes realizados para os lotes ajustados, bem como cálculo do superfaturamento decorrente.

Tabela 21 – Ajuste de Quantitativos – Cálculo do Superfaturamento – Plantio de Grama

Lote	Quant. Medidos (m²)		Quant. Ajustados (m²)	Preço Unitário (R$)		Valor Pago (R$)	Valor Devido (R$)
	G. em Placas (4601)	G. em Plaquetas (4606)	G. em Plaquetas (4606)	G. em Placas (4601)	G. em Plaquetas (4606)		
2	40113,21	0	40.113,21	6,58	4,25	263.944,92	170.481,14
7	13318,25	33815,55	47.133,8	6,29	4,07	221.401,08	191.834,57
8	20816	0	20.816	6,58	4,25	136.969,28	88.468,00
Total - R$						622.315,28	450.783,71
Superfaturamento por Serviços Não Executados - R$						**171.531,57**	

111. Assim, verifica-se um **superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 171.531,57,** os quais deverão ser ressarcidos pelos responsáveis. Vale informar que os saldos remanescentes dos serviços deverão ser glosados.

d) Destruição e Reconstrução de Trechos de Ciclovias

112. No Processo nº 17317/2012 foram tratadas diversas denúncias oriundas de do Ofício nº 587/2012 – PROURB do MPDFT, encaminhado pelo Ofício nº 064/2012-CF do MPjTCDF. A denúncia funda-se em documentos apresentado pela Associação Civil Rodas da Paz e pela Sociedade das Bicicletas, mediante vistoria cidadã. Dos questionamentos levantados restam pendentes questões de natureza legal (cumprimento de normas) e técnica (execução da obra). Vale destacar que tais pendências foram devidamente tratadas na Informação 135/2013-3ª DIACOMP, com encaminhamentos pertinentes constantes na Decisão nº 5227/2013, no âmbito do citado processo. Especificamente em relação à pendência técnica, segue transcrição da decisão:

"III - determinar à NOVACAP, à Secretaria de Estado de Obras – SO/DF e à Casa Civil da Governadoria, órgão responsável pela coordenação do Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no DF, que ***indiquem, de forma inequívoca,*** *observado o § 53 da Informação n.º 135/2013-3ª DIACOMP,* ***cada um dos trechos onde houve a necessidade de destruição e reconstrução de trechos das ciclovias do Plano Piloto, bem como, em cada caso, os motivos para o retrabalho, diferenciando entre erro de execução e erro de projeto****, e* ***eventual montante pago à contratada por conta de cada trecho refeito****;"*

113. Até a presente data, os jurisdicionados não elidiram as citadas irregularidades, apontadas pela 3ª DIACOMP, a qual constatou a existência de contradição entre as respostas dos jurisdicionados. A Secretaria de Obras – SO/DF informou que houve refazimento de trechos, ressaltando que tais retrabalhos não resultaram em pagamentos à contratada. A NOVACAP, por seu turno, alega que não houve reconstruções de trechos de ciclovias no Plano Piloto. A 3ª DIACOMP apontou duas possíveis causas para o problema: erro de execução (responsabilidade da contratada) e erro de projeto (responsabilidade da NOVACAP). Com a determinação transcrita acima, tão logo os jurisdicionados se manifestem, a 3ª DIACOMP deverá emitir juízo sobre a destruição e reconstrução de trechos de ciclovias, indicando os responsáveis para cada um dos tipos de erro identificados, bem como apontar eventual prejuízo existente e as sanções cabíveis.

114. A Decisão nº 5227/2013 determina a realização de inspeção *in loco* pelo NFO, item IV da supracitada decisão, conforme transcrição abaixo:

*IV - determinar a realização de **inspeção in loco pelo Núcleo de Fiscalização de Obras – NFO**, tendo em vista a remanescente dúvida quanto à **regularidade da execução das obras cicloviárias** e de forma a conferir maior celeridade e efetividade ao processo;*

(sem grifos no original)

115. Assim, em cumprimento à decisão acima, no presente achado será realizada análise referente à pendencia técnica decorrente da destruição e reconstrução de trechos de ciclovias decorrentes de erros de projeto e de execução para os Lotes 2,5,7 e 8, complementarmente ao trabalho já desenvolvido pela 3ª DIACOMP, por meio dos seguintes procedimentos: d1) verificação de alteração nos quantitativos dos serviços contratados e medidos; d2) visita *in loco* para aferição da destruição e reconstrução de trechos.

d1) Verificação de alteração nos quantitativos dos serviços contratados e medidos

116. Inicialmente, foi verificado se haviam sido celebrados aditivos contratuais que indicassem alteração de quantitativos dos serviços inicialmente pactuados. Abaixo segue detalhamento para lote.

Tabela 22 – Aditivos Contratuais – Lotes 2,5,7 e 8

Lote	Aditivos de Valor		Aditivo de Prazo	
	Aditivo	Alteração	Aditivo	Alteração
2	A	Reajuste de 5,32%.	B, C, D, E, F, E, G	Inclusão de nova fonte de recurso e sucessivas prorrogações de prazo (total de 300 dias)
5	A	Reajuste de 5,32%.	B, C, D, E, F, E, G	Sucessivas prorrogações de prazo (total de 536 dias)
7	A	Reajuste de 5,32%.	B, C, D, E, F, E, G	Sucessivas prorrogações de prazo (total de 516 dias)

Lote	Aditivos de Valor		Aditivo de Prazo	
	Aditivo	Alteração	Aditivo	Alteração
8	A	Reajuste de 5,32%.	B, C, D	Sucessivas prorrogações de prazo (total de 480 dias)

117. Assim, até apresente data, com base nas informações fornecidas, verifica-se que as alterações contratuais celebradas não incluem modificações de quantitativos.

118. Com base nas últimas medições realizadas, para cada lote, verifica-se, também, que não há alteração dos quantitativos previstos, no tocante a destruição e reconstrução de trechos de ciclovia.

d2) Visita *in loco* para aferição da destruição e reconstrução de trechos.

119. Foi realizada visita pelo NFO aos Lotes 2, 5, 7 e 8, com presença dos fiscais de cada lote, conforme tabela abaixo.

Tabela 23 – Vista *in loco* realizada pelo NFO

Contrato	Data da Visita Técnica	Fiscal Responsável pelo Lote
nº 605/2011 (Lote 2 – Asa Sul))	17/03/2014	Giancarlo Ferreira Manfrim [15]
nº 608/2011 (Lote 5 – Asa Norte)	17/03/2014	Giancarlo Ferreira Manfrim
nº 610/2011 (Lote 7 - UnB)	17/03/2014	Antonio Carlos Chaves
nº 611/2011 (Lote 8 – Eixo Monumental)	18/03/2014	Carlos Alberto Meiço

120. A visita consistiu na avaliação de todos os trechos executados ou em execução, tendo sido solicitado aos fiscais a indicação dos trechos onde ocorreram destruição e reconstrução de ciclovias, indicando os motivos que causaram a falha (erro de projeto – traçado) ou erro de execução.

121. Foi observada a execução dos serviços preliminares de limpeza e

[15]Durante a vista realizada, os Lotes 2 (Asa Sul) e 5 (Asa Norte), sob responsabilidade do fiscal Giancarlo, foi acompanhada do fiscal Antonio Carlos, responsável pelo Lote 7 (UnB).

replantio de grama em apenas dois trechos, nos 4 lotes auditados.

122. A primeira ocorrência foi na ciclovia da UnB (Lote 7), onde verificou-se a execução de 175 m² (3,5 m x 50,0 m) do serviço "Limpeza Superficial de Camada Vegetal" (serviço 4101). O custo do serviço executado é irrisório, inferior a R$ 20,00. O fiscal do lote justificou que a mudança de traçado se deu em virtude de exigência da Prefeitura do Campus da UnB. Os custos não foram cobrados pela empresa, segundo a fiscalização da obra.

123. Na segunda ocorrência foi verificada na ciclovia do Eixo Monumental (Lote 8), na altura do Bosque dos Constituintes. Verificou-se a execução de 280,00 m² (3,50 x 60,0) do serviço "Limpeza Superficial de Camada Vegetal" (serviço 4101), bem como o replantio de grama na área movimentada, por meio do serviço "Plantio de Grama Batatais em Plaquetas" (4606). O custo dos dois serviços executados é de R$ 913,50. O fiscal do lote justificou que a mudança de traçado foi determinada pela administradora do Bosque dos Constituintes (Câmara dos Deputados), a qual não autorizou a passagem da ciclovia pelo local. Os custos não foram cobrados pela empresa, segundo a fiscalização da obra.

124. As figuras baixo mostram os trechos identificados.

Lote 7	Lote 7
Lote 8	Lote 8

Figura 4 – Vista *in loco* realizada pelo NFO – Indícios de Serviços Refeitos

125. Pelo exposto, tendo em vista a ausência de materialidade decorrente do refazimento de serviços, **não foram identificadas a destruição e refazimento de trechos de ciclovias nos lotes auditados**.

Causas

126. Falha na medição dos quantitativos dos serviços executados nos lotes auditados, em relação aos tópicos "a)", "b)" e "c)" do achado em tela. Não aplicável ao tópico "d)".

Efeitos

127. Superfaturamento de quantidades por serviços não executados cujos valores são apresentados na tabela abaixo.

Tabela 24 – Superfaturamento de Quantidades – Serviços Não Executados

Descrição	Lote 2	Lote 5	Lote 7	Lote 8
Serviços de Terraplenagem	973.020,17	468.698,91	464.017,79	85.629,52
Execução de Pavimento de Concreto	340.248,04	-	-	-
Plantio de Grama	93.463,78	-	29.566,52	48.501,28
Superfaturamento Por Lote	**1.406.731,99**	**468.698,91**	**493.584,31**	**134.130,80**
Superfaturamento Total	**2.503.146,00**			

128. Aplicável aos tópicos "a)", "b)" e "c)" do achado em tela. Não aplicável ao tópico "d)".

Considerações do Auditado

129. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela, em relação aos tópicos "a)", "b)" e "c)" do achado em tela. Não aplicável ao tópico "d)".

Posicionamento da Equipe de Auditoria

130. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências", em relação aos tópicos "a)", "b)" e "c)" do achado em tela. Não aplicável ao tópico "d)".

Proposições

131. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da

Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis. Aplicável em relação aos tópicos "a)", "b)" e "c)" do achado em tela. Não aplicável ao tópico "d)".

2.1.3 Achado 3 – Execução de serviço sem previsão em contrato com superfaturamento.

Critérios

132. Lei nº 8666/93; Planilhas de Medições dos Lotes 2, 5, 7 e 8.

Análises e Evidências

133. Conforme verificado na visita técnica, após a execução da base de solo-cal, em todos os lotes, foi executado camada de brita, com 5 cm de espessura. A figura abaixo apresenta a base de brita executada.

Lote 2 – Asa Sul	Lote 5 – Asa Norte

Lote 7 – UnB	Lote 8 – Eixo Monumental

Figura 5 – Base de Brita Executada

134. Este serviço, base de brita com 5 cm de espessura, bem como a utilização de lençol plástico (lona preta) entre a camada de brita e o concreto, estavam previstos nas Especificações dos Projetos Executivos das Ciclovias[16], conforme se depreende da figura abaixo, apresentada neste documento.

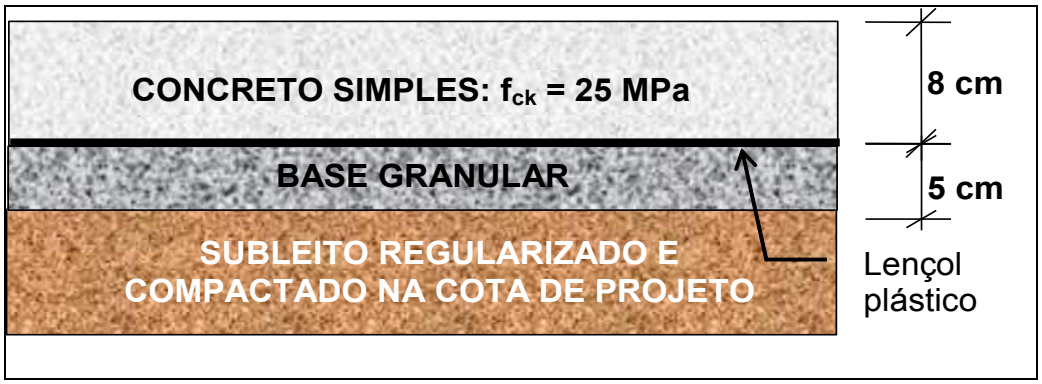


Figura 6 – Previsão de Base de Brita com 5 cm de Espessura

135. No entanto, **este serviço não estava previsto na Planilha Orçamentária Contratual, revelando falha grave no processo de orçamentação da obra**. Tal expediente, certamente comprometeu a transparência e lisura do procedimento licitatório, tendo em vista assimetria de informação gerada pela não quantificação desse

[16] Sub-Produto 3.2.2 – Projeto de Pavimentação – Memória de Cálculo.

serviço. **Tal irregularidade é de responsabilidade dos orçamentistas, pela elaboração da Planilha Orçamentária sem a alocação de serviço previsto em projeto, bem como da fiscalização da obra, pela execução de serviço sem previsão contratual.**

136. Em que pese à comprovação da execução da base de brita nos lotes auditados, considerando as cargas que trafegam na ciclovia (essencialmente bicicletas), verifica-se indícios de superdimensionamento, pois este tipo de serviço, base em brita graduada, considerado serviço nobre em obras rodoviárias, possuindo maior capacidade de suporte, apresenta o maior custo possível dentre as soluções técnicas possíveis para a execução de base/sub-base.

137. No tocante a execução física do serviço, **restou comprovado a execução da base de brita graduada pelas empresas executoras dos lotes auditados, sendo plausível o pagamento pelos serviços executados.**

138. Em relação à execução contratual, no Lote 2 foram realizadas a medição e o pagamento de 2.106,828 m³ de base de brita, ao preço unitário de R$ 136,94/m³, resultando em R$ 288.509,03. Para cálculo desse volume foi utilizado largura inadequada de 2,80 m, conforme se depreendem das Memórias de Cálculo das Medições nº 8, nº 9 e nº 10, deste lote, bem como comprimento inadequado, conforme restou demonstrado no Achado 2, item b) deste relatório. Assim, para este Lote, foi verificado superfaturamento de quantidades medidas. Vale ressaltar, ainda, que o preço unitário utilizado, de R$ 136,94/m³, apresenta elevado sobrepreço em relação ao paradigma de mercado, utilizado nesta análise para o serviço em tela[17].

139. Assim, com base nos volumes de concreto efetivamente executados, os

[17] Foi utilizada a composição 2 S 02 230 00 – Base de brita graduada, do sistema SICRO, considerando o valor médio de 03/2009 e 05/2009, com BDI utilizado na obra de 30%.

quais dão a extensão da ciclovia[18], abaixo seguem os valores devidos para os Lotes 5, 7 e 8, bem como o superfaturamento verificado no Lote 2.

Tabela 25 – Valores Devidos/Superfaturamento – Base de Brita Graduada

Dado	Lote 2	Lote 5	Lote 7	Lote 8
Extensão da Ciclovia (m)	13.898,85	16.720,66	11.607,35	14.041,95
Espessura da Base de Brita (m)	0,05	0,05	0,05	0,05
Largura da Base de Brita (m)	2,50	2,50	2,50	2,50
Volume de Brita (m³)	1.737,36	2.090,08	1.450,92	1.755,24
Preço Unitário (R$)	65,17	65,17	65,17	65,17
Preço Total (R$)	113.221,79	136.208,55	94.554,92	114.387,48
Valor Devido (R$)	**113.221,79**	**136.208,55**	**94.554,92**	**114.387,48**
Valor Pago (R$)	**288.509,03**	-	-	-
Superfaturamento (R$)	**175.287,23**	-	-	-

140. **Em relação ao Lote 2 (Asa Sul), verifica-se um superfaturamento por quantidades de serviços não executados de R$ 175.287,23,** os quais deverão ser ressarcidos pelos responsáveis. Vale informar que os saldos remanescentes dos serviços deverão ser glosados.

141. **Em relação aos Lotes 5, 7 e 8, verifica-se um valor devido (a pagar), pela execução do serviço base de brita, respectivamente de R$ 136.208,55, R$ 94.554,92 e R$ 114.387,48.**

Causas

142. Falha no levantamento dos quantitativos das planilhas orçamentárias dos lotes auditados repercutidas na execução contratual dos serviços.

Efeitos

143. Superfaturamento de quantidades por serviços não executados no valor de R$ 175.287,23 no Lote 2, valor devido. Valor devido a pagar à empresa executora dos Lotes 5, 7 e 8, respectivamente de R$ 136.208,55, R$ 94.554,92 e R$ 114.387,48, pela

[18] Calculo realizado para uma espessura de concreto 8 cm e largura de 2,50 m.

execução do serviço base de brita.

Considerações do Auditado

144. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

145. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

146. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.2 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.2)

Foram identificados diversos tipos de defeitos (patologias) nas ciclovias dos 4 lotes auditados, decorrentes de falha de execução e de uso inadequado.

2.2.1 Achado 4 – Problemas relacionados à qualidade dos serviços executados.

Critérios

147. Lei nº 8.666/93; serviços e especificações contratadas.

Análises e Evidências

148. Foram identificados diversos tipos de defeitos (patologias) nas ciclovias dos 4 lotes auditados, as quais são: a) trincas por fissuramento do concreto; b) trincas por utilização inadequada; c) ausência de concordância com calçadas e acessos pré-existentes; d) execução de calçadas sem juntas de dilatação; e) mudança de metodologia executiva de junta de dilatação; e f) não execução de ranhuras com vassoura.

149. Abaixo segue abordagem sobre os defeitos verificados.

a) Trincas por fissuramento do concreto

150. Foram verificadas diversas trincas ao longo da ciclovia decorrentes do processo de fissuração do concreto pela cura do mesmo. A metodologia executiva empregada prevê a execução das juntas de dilatação após exatas 12 horas do início da concretagem. Nesse momento, inicia-se processo mais severo de retração do concreto, devendo ser realizado o corte das juntas de dilatação para a adequada indução das trincas do concreto apenas nas juntas.

151. Na visita realizada, foram verificadas diversas trincas dessa natureza em todos os lotes visitados. As trincas são caracterizadas por aparecem preferencialmente no sentido transversal ou inclinado, cortando quase toda a placa.

152. Abaixo segue o registro fotográfico exemplificativo dos lotes visitados.

Trinca por fissuração do concreto – Lote 5 (Asa Norte)	Trinca por fissuração do concreto – Lote 5 (Asa Norte)
Trinca por fissuração do concreto – Lote 2 (Asa Sul)	Trinca por fissuração do concreto – Lote 2 (Asa Sul)
Trinca por fissuração do concreto – Lote 7 (UnB)	Trinca por fissuração do concreto – Lote 7 (UnB)

Trinca por fissuração do concreto Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por fissuração do concreto Lote 8 (Eixo Monumental)

Figura 7 – Trincas por Fissuração do Concreto

153. Foi informado pela fiscalização que a execução do corte ocorreu, em alguns casos, após um período superior a 12 horas, devido ao horário de execução da concretagem. Por exemplo, para uma concretagem realizada às 10:00 horas da manhã, o corte deveria ser executado às 22:00 horas. No entanto, a empresa executora somente realizava o corte a partir das 8:00 horas do dia seguinte.

154. Verifica-se esta falha, no procedimento executivo, poderia ter sido contornada caso houvesse uma programação mais racional das frentes de trabalho, ou mesmo, execução desse serviço no período noturno.

155. Algumas dessas falhas foram corrigidas pelas empresas, consistindo na demolição do trecho trincado e execução de nova concretagem em todos os lotes visitados, conforme se depreende do registro fotográfico exemplificativo abaixo. Vale frisar que algumas correções efetuadas apresentaram baixa qualidade.

Correção de falhas – Lote 5 – Asa Norte	Correção de falhas – Lote 5 – Asa Norte
Correção de falhas – baixa qualidade Lote 5 – Asa Norte	Correção de falhas – Lote 5 – Asa Norte

Figura 8 – Correção de Trincas por Fissuração do Concreto

156. **Os defeitos verificados por fissuração do concreto são decorrentes de falhas na execução do serviço, sendo de responsabilidade das empresas executoras a correção das falhas dessa natureza**, porventura existentes. Vale ressaltar que os fiscais da obra, em cada lote visitado, informaram que será solicitada a correção desses defeitos às empresas executoras.

b) Trincas por utilização inadequada da ciclovia

157. Este defeito deve-se, essencialmente, pelo uso inadequado da ciclovia, diferindo da patologia comentada anteriormente. Este defeito é facilmente verificado, sendo recorrente em todos os lotes visitados. Consiste no afundamento do cordão de

concreto (meio-fio) da ciclovia decorrente da passagem dos mais diversos veículos, tais como tratores, carretas, caminhões, motos, etc. Com afundamento do meio-fio, as bordas da ciclovia (ponto mais frágil) também são afundadas. Consequentemente o concreto também se rompe, surgindo trincas nas bordas. Abaixo segue o registro fotográfico exemplificativo das trincas verificadas nos lotes visitados.

Trinca por utilização inadequada – Lote 5 (Asa Norte)	Trinca por utilização inadequada – Lote 5 (Asa Norte)
Trinca por utilização inadequada – Lote 2 (Asa Sul)	Trinca por utilização inadequada – Lote 2 (Asa Sul)

Trinca por utilização inadequada – Lote 7 (UnB)	Trinca por utilização inadequada – Lote 7 (UnB)
Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)
Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)

Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)
Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)
Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)

Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)	Trinca por utilização inadequada Lote 8 (Eixo Monumental)

Figura 9 –Trincas por Utilização Inadequada da Ciclovia

158. Verifica-se que este defeito ocorre em todos os lotes, sendo mais recorrente na Esplanada dos Ministérios, devido aos constantes eventos (desfiles, shows, manifestações, etc). É fato que a ciclovia foi projetada para pequena carga, decorrente da utilização tão somente de bicicletas. O uso de veículos com maior carga, mesmo que ocasionalmente, degrada rapidamente o pavimento conforme restou demonstrado pelas fotos.

159. Observou-se que não só empresas que promovem eventos na Esplanada utilizam trechos das ciclovias como acesso aos locais de montagem, principalmente nos trechos rebaixados(concordância com o asfalto da via). Também concessionárias de serviço público, como a Companhia Energética de Brasília – CEB, quando da instalação de rede e postos de iluminação, fazem uso inadequado da ciclovia.

160. Abaixo seguem fotos fornecidas pela fiscalização da obra, sobre uso inadequado da ciclovia, convenientemente notificado pela empresa executora do Lote 8 (Eixo Monumental) no Diário de Obra.

Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)
Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)
Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)

Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)
Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)
Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)
Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)

Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)	Utilização inadequada da ciclovia – Lote 8 (Esplanada)

Figura 10 – Utilização Inadequada da Ciclovia

161. Diversos outros problemas relativos à qualidade decorrem da ação de vândalos, conforme registro fotográfico exemplificativo abaixo.

Ação de Vândalos – Lote 8 (Esplanada)	Ação de Vândalos – Lote 7 (UnB)

Figura 11 – Ação de Vândalos

162. Dos registros acima, verifica-se que este tipo de defeito é decorrente da do uso inadequado pela população em geral, **estando afastada a responsabilidade das empresas executoras das obras.**

163. Deve-se ressaltar a ação negligente dos órgãos de fiscalização (DETRAN,

AGEFIS, PMDF, etc), no sentido de reprimir o uso inadequado das ciclovias no Plano Piloto, como, por exemplo, com a aplicação de multa aos causadores dos danos verificados, bem como a exigência, por parte dos órgãos que autorizam a realização de eventos na Espanada, da utilização obrigatória de equipamentos de transporte adequados, como empilhadeiras, para o transporte de cargas das vias até os locais de montagem, dentre outras formas.

c) Ausência de concordância com calçadas e acessos pré-existentes

164. Este defeito foi verificado nos Lotes 2 (Asa Sul), 5 (Asa Norte) e 7 (UnB), não tendo sido verificado no Lote 8 (eixo Monumental).Consiste na ausência de elemento de concordância entre a ciclovia e calçadas e acessos pré-existentes, ou mesmo a execução inadequada (sem qualidade) dessa concordância.

165. Abaixo segue o registro fotográfico exemplificativo desse defeito verificado nos lotes visitados.

Lote 5 (Asa Norte)	Lote 5 (Asa Norte)

Lote 5 (Asa Sul)	Lote 5 (Asa Sul)
Lote 5 (Asa Sul)	Lote 5 (Asa Sul)
Lote 5 (Asa Sul)	Lote 2 (Asa Sul)

Lote 7 (UnB)

Lote 7 (UnB)

Lote 7 (UnB)

Figura 12 – Ausência de Concordância com Calçadas e Acessos Pré-Existentes

166. Vale salientar que este defeito, apesar de envolver quantitativos de serviços não executados, conforme será abordado adiante neste trabalho, tem pequena representação em termos de custos, estando mais afeto à questão de qualidade. No presente trabalho, esse problema foi tratado apenas no aspecto da qualidade.

167. **Em relação aos defeitos verificados decorrentes da ausência de concordância com calçadas e acessos pré-existentes, menciona-se que é de responsabilidade das empresas executoras a execução dos acessos inexistentes, bem como o refazimento das concordâncias com defeitos**. Vale ressaltar que os fiscais da obra, de cada lote visitado, informaram que será solicitada a correção desses defeitos às

empresas executoras.

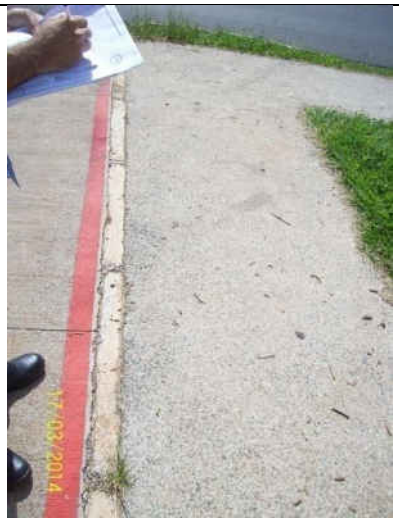
d) Execução de calçadas sem juntas de dilatação

168. Foi verificada a execução de longos trechos de calçadas, principalmente nas concordâncias, sem juntas de dilatação, o que favorece a ocorrência de trincas decorrentes da fissuração do concreto, conforme já apontado nas ciclovias. A execução adequada da junta induz a fissuração do concreto durante o processo de cura, devendo ser realizada, no máximo a cada 2,00 m lineares de calçada.

169. Vale informar que a execução de calçadas faz parte do escopo da obra, estando alocado em serviço diferente da execução de ciclovias.

170. Esse defeito foi registrado nos Lotes2 (Asa Sul) e 5 (Asa Norte). Não foi identificado a ocorrência desse defeito nos Lotes 7 (UnB) e 8 (Eixo Monumental). Abaixo segue registro fotográfico exemplificativo.

Lote 5 (Asa Norte)	Lote 5 (Asa Norte)

	
Lote 5 (Asa Norte)	Lote 5 (Asa Norte)
Asa sul	
Lote 2 (Asa Sul)	Lote 2 (Asa Sul)

Lote 2 (Asa Sul)	Lote 2 (Asa Sul)

Figura 13 – Ausência de Juntas de Dilatação em Calçadas

171. Os **defeitos verificados decorrentes da não execução das juntas de dilatação nas calçadas são de responsabilidade das empresas executoras**. Os trechos deverão ser refeitos, com a demolição, execução das juntas e realização de nova concretagem, conforme previsto na especificação de execução, em conformidade com a CPU do serviço. Vale ressaltar que os fiscais da obra, de cada lote visitado, informaram que será solicitado o refazimento desses defeitos às empresas executoras.

e) Mudança de metodologia executiva das juntas de dilatação

172. Defeito verificado apenas no Lote 2 (L2 – Asa Sul), consistindo na modificação do método executivo das juntas de dilatação, as quais foram obtidas com a utilização de guia espaçadora de ferro colocada durante a própria concretagem, sendo retiradas após o endurecimento do concreto. Vale ressaltar que esta metodologia não está coerente com o previsto na CPU do serviço.

173. Nos outros lotes visitados, as juntas de dilatação foram executadas por meio de corte sobre o concreto com máquina de disco, supostamente, após 12 horas de cura, em conforme previsto na CPU do serviço.

174. A diferença de custo entre esta metodologia (junta executada durante a

concretagem) e àquela utilizada nos demais lotes (junta executada 12 horas após a concretagem por meio de corte com máquina de disco) é muito pequena[19], podendo-se considerar a existência de similaridade entre as metodologias, em termos de custo.

175. No entanto, em termos de qualidade, a mudança de metodologia executiva no Lote 2 resultou em juntas de dilatação mais abertas, ocasionando uma maior trepidação para os usuários de bicicletas, bem como um nivelamento mais irregular entre as placas, tornando a borda das juntas de dilatação mais quebradiças, comparativamente ao outro método utilizado nos demais lotes visitados (corte com máquina de disco).

176. O uso de metodologia distinta no Lote 2, em princípio, poderia reduzir as trincas por retração do concreto (fissuração), uma vez que as juntas são executados no momento da concretagem. No entanto, não se observou redução das trincas por retração do concreto nesse lote, conforme verificado na visita realizada. Todos os lotes, sem exceção, apresentaram problemas relativos à retração do concreto.

177. Abaixo segue registro fotográfico exemplificativo, das juntas executadas no Lote 2, comparadas com aquelas executadas nos demais lotes.

[19] Pela CPU principal é possível verificar que o custo da execução da junta com corte de máquina de disco (Lotes 5,7 e 8) é de R$ 0,83/m³ de concreto executado. Por outro lado, a execução da junta durante a concretagem com utilização de guia de ferro chato (Lote 2), com a apropriação dos insumos e mão de obra pode resultar em um custo inferior, porém bem próximo ao verificado na metodologia (corte com de máquina de disco).

Juntas de dilatação executadas durante a concretagem Lote 2 (Asa Sul)	Juntas de dilatação executadas durante a concretagem Lote 2 (Asa Sul)
Juntas de dilatação executadas com máquina de disco (demais lotes)	Juntas de dilatação executadas com máquina de disco (demais lotes)

Figura 14 – Ausência de Juntas de Dilatação em Calçadas

Causas

178. Falhas relacionadas à execução dos serviços, conforme apresentado abaixo.

Tabela 26 – Causas dos Defeitos Verificados nos Lotes Auditados

Defeito Observado	Causas	Lotes
Trincas por fissuramento do concreto	- Execução das juntas de dilatação (corte com máquina de disco) após o período de 12 horas;	-2 (Asa Sul); - 5 (Asa Norte); - 7 (UnB); - 8 (Eixo Monumental)

Defeito Observado	Causas	Lotes
Trincas por utilização inadequada da ciclovia	- Utilização inadequada da ciclovia com uso de veículos, caminhões, tratores;	-2 (Asa Sul); - 5 (Asa Norte); - 7 (UnB); - 8 (Eixo Monumental)
Ausência de concordância com calçadas e acessos pré-existentes	- Não execução de serviço contratual; - Execução com baixa qualidade;	-2 (Asa Sul); - 5 (Asa Norte); - 7 (UnB);
Execução de calçadas sem juntas de dilatação	- Não execução de serviço contratual;	-2 (Asa Sul); - 5 (Asa Norte);
Mudança de metodologia executiva das juntas de dilatação	- Execução de juntas de dilatação com metodologia distinta;	-2 (Asa Sul);

Efeitos

179. Qualidade inferior, deterioração prematura das ciclovias, diminuição da vida útil da obra, desconforto para os usuários.

Considerações do Auditado

180. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

181. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

182. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do

Fls.: 81
Proc.: 36111/13
Rubrica

TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.3 **QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.3)**

Foi identificado sobrepreço no serviço mais significativo da ciclovia nos 4 lotes auditados, "Execução de Pavimento Rígido", resultando em superfaturamento, uma vez que o serviço foi medido e pago.

2.3.1 Achado 5 – Superfaturamento por Sobrepreço.

183. Lei nº 8.666/93; Sistemas Referenciais de Custos: SINAPI e VOLARE, Revista Guia da Construção – Editora PINI.

Análises e Evidências

184. Na amostra selecionada foi identificado sobrepreço no serviço "Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22,5 MPa". Tal serviço corresponde a 32%, 40%, 42% e 43% do preço total contratado para execução dos Lotes 2, 5, 7 e 8.

185. A análise da CPU supracitada revelou incoerências e inadequações em relação aos custos dos serviços efetivamente executados pelas empresas, decorrente de divergências observadas na metodologia executiva efetivamente empregada na obra. Menciona-se que os cálculos foram feitos considerando a data de referência do orçamento, que é Abril/2009.

a) Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22,5 MPa

186. As Composições de Custo Unitário – CPU's, principal e auxiliar, analisadas neste trabalho, correspondem CPU's utilizadas no procedimento licitatório. Abaixo seguem incoerências e inadequações identificadas na CPU desse serviço.

a.1) Duplicidade de Insumos de Mão de Obra

187. Na CPU principal do serviço "EXECUÇÃO DE CONCRETO (fck 22,5 MPa) PARA PAVIMENTO DE CICLOVIAS COM RÉGUA VIBRATÓRIA", é computado o custo de mão de obra para realização do serviço, o qual consiste nos serviços de lançamento, aplicação e cura do concreto, bem como execução das juntas de dilatação (corte e aplicação de selante/baguete). Conforme será comentado adiante, este último serviço foi executado apenas parcialmente em todos os lotes visitados (somente o corte), tendo sido executado com metodologia distinta no Lote 2 (Asa Sul). Abaixo segue a sequência executiva do serviço.

Descarga do concreto no local de aplicação	Descarga do concreto no local de aplicação
Espalhamento do concreto pelos Serventes	Regularização e adensamentocom régua vibratória

Correção de falhas após a passagem da régua	Acabamento com o *flolt*(desempenadeira)
Execução de ranhuras com vassoura	Aplicação de Cura Química
Metodologia executiva das juntas dilatação com corte após 12 horas da concretagem (Lotes 5, 7 e 8)	Metodologia executiva das juntas dilatação com guia de ferro chato no concreto fresco (Lote 2)

Figura 15 – Método de Execução do Serviço

188. Na CPU principal do serviço, são utilizadas 2 horas do insumo "Pedreiro" e 6 horas do insumo "Servente", os quais foram utilizados para uma produção de 11,20 m³ de concreto da ciclovia. **Cada 1 m³ corresponde a 0,18 horas de pedreiro e 0,54 horas de servente.**

189. Para avaliação da suficiência, ou não, desses coeficientes de mão de obra, foi realizada análise baseada na produção de 6 m³ de concreto (capacidade de um

caminhão betoneira), efetivamente executados em campo, os quais correspondem a 30 m lineares de ciclovia[20].

190. Em visitas realizadas nos lotes da obra, verificou-se que 6 m³ de concreto são executados em um período máximo de 0,50 hora (30 minutos), conforme confirmado pelos fiscais de todos os lotes visitados. Observou-se, ainda, que as equipes são compostas, em média, por 12 operários, conforme mostrado nas fotos acima.

191. A seguir é apresentado o cálculo dos coeficientes de mão de obra, verificados em campo, baseados na composição da equipe padrão, considerando o tempo de 0,50 hora (30 minutos) para a produção da equipe de 6 m³ de concreto (capacidade de 1 caminhão betoneira).

Tabela 27 – Cálculo dos Coeficientes de Mão de Obra – Produção da Equipe = 6 m³

Tipo de Operário	Quantidades	Atividade	Tempo Gasto na Atividade (Horas)
Pedreiro	1	Regularização e adensamento do concreto - régua vibratória	**2,00**
	2	Correção de falhas após a passagem da régua vibratória, sendo 1 de cada lado	
	1	Desempeno e acabamento - flot (desempenadeira)	
Servente	5	Descarga e espalhamento do concreto	**4,00**
	1	Execução das ranhuras - vassoura	
	1	Cura química	
	1	Execução das juntas de dilatação – corte com máquina de disco[21]	

[20]Volume = Comprimento x Largura x Espessura, Volume = 30,00 x 2,50 x 0,08 = 6,00 m³, sendo a largura e a espessura as dimensões efetivamente previstas em projeto.

[21] Como o espaçamento das juntas é de 2,00 m, a cada 5 m de ciclovias (1 m³ de concreto) são executados 5,00 m de corte (2 corte transversais de 2,50 m). Para 6 m³ de concreto, portanto, são executados 30 m de corte, sendo apropriado

Tipo de Operário	Quantidades	Atividade	Tempo Gasto na Atividade (Horas)
Total de Operários	**12**		

192. Para a produção de 6 m³ (correspondente ade 30 metros lineares de calçada), são gastos 2,00 horas de Pedreiro e 4,00 horas de Servente, conforme restou demonstrado na tabela acima. **Para execução de 1 m³, são necessários, portanto, 0,33 horas de Pedreiro e 0,67 horas de servente**. Comparando estes valores com os previstos na CPU principal do serviço pela NOVACAP (0,18 de Pedreiro e 0,33 de Servente), verifica-se que os mesmos são inferiores aos obtidos em campo, os quais serão corrigidos na presente análise. Pelo exposto, entende-se que estes coeficientes são suficientes para execução de todo o serviço.

193. No entanto, verificou-se que na CPU auxiliar "FORNECIMENTO, LANÇAMENTO E APLICAÇÃO DE CONCRETO 22,5 MPa (CONCRETO USINADO)", a qual é utilizada como referência para o custo do insumo concreto, os custos de mão de obra, referentes ao lançamento e aplicação do concreto, estão sendo computados, novamente, e em duplicidade, pois já estão devidamente alocados na CPU principal, conforme restou comprovado acima. Assim, **os custos de mão de obra (encarregado, pedreiro e servente), constantes na CPU auxiliar, devem ser suprimidos**.

194. Ainda na CPU auxiliar, **os custos de equipamentos (vibrador de imersão e carrinho de mão) devem também ser suprimidos**, uma vez que não são utilizados na execução do serviço, conforme se verifica da metodologia executiva do mesmo (adensamento realizado pela régua vibratória e lançamento realizado diretamente pelo caminhão betoneira).

---

30 minutos para esta atividade.

195. Os **custos com o profissional "Encarregado"**, na CPU principal, também devem ser suprimidos. Isso porque os demais itens de administração local, tais como engenheiros, barracão, etc, não estão explicitados no orçamento, permitindo-se concluir que essas despesas estão alocadas na taxa Bonificações e Despesas Indiretas – BDI, em similaridade com a metodologia adotada pelo SICRO/DNIT.

a.2) Percentual elevado de ferramentas manuais

196. Verifica-se que foi utilizado percentual de 20,51%, na CPU principal, para cobrir os custos com ferramentas manuais, o que é bastante elevado para a natureza da obra. Além disso, os equipamentos mais caros utilizados (régua vibratória e serra de corte para concreto) já estão computados na CPU.

197. O custo com ferramentas manuais ou de pequeno porte pode ser apropriado, basicamente, de duas formas em orçamentos de obras. Primeiramente, pode ser computado diretamente na própria CPU, sendo sempre calculado como um percentual aplicado sobre os custos de mão de obra, sem considerar os Encargos Sociais Básicos. Uma segunda forma é considerá-lo como encargos complementares.

198. Considerando a natureza da obra, bem como o serviço, em tela (infraestrutura urbana), pode-se considerar um percentual de 5% incidentes sobre o custo da mão de obra com encargos, conforme utilizada pela própria NOVACAP em outras CPU's utilizadas na obra ora analisada[22], incidente sobre os custos com mão de obra.

a.3) Utilização de concreto comum em detrimento de auto adensável

199. Na CPU auxiliar é prevista a utilização de concreto auto adensável, cuja

[22] O percentual de 5,00% sobre os custos de mão de obra com encargo foi utilizado pela NOVACAP na CPU 5380 – "EXECUÇÃO DE PASSEIOS EM CONCRETO DE 5,00 cm DE ESPESSURA, INCLUSIVE LIMPEZA E REGULARIZAÇÃO DO TERRENO, COMPACTAÇÃO ATÉ 30 cm E FORMAS CONCRETO USINADO FCK 18 MPa ACIMA DE 1000 M2, EXCLUINDO MOVIMENTO DE TERRA, CASCALHO E ENTULHO". A natureza deste serviço é mais próxima à do serviço ora analisado.

natureza, por si só, dispensa o adensamento, apresentando consistência bastante fluída. No entanto, a utilização de régua vibratória, conforme verificado em campo, dispensa a utilização de concreto auto adensável. Na visita realizada, confirmou-se a não utilização de concreto auto adensável, fato apontado também pelos fiscais dos lotes visitados.

200. Além disso, o custo de aditivo plastificante[23] previsto na CPU principal deve ser suprimido, pois este custo já esta imputado no custo do concreto usinado, negociado junto à concreteira.

201. Merece destaque, ainda, a baixa perda verificada na aplicação do concreto, devido ao fato de o lançamento ocorrer diretamente sobre o local de utilização, diretamente pelo caminhão betoneira, podendo ser admitida uma perda de 2% para o caso em tela. Vale ressaltar que a NOVACAP não alocou perdas na composição principal utilizada.

202. Para efeito de análise será utilizado concreto usinado comum de 22,5 MPa (insumo SINAPI – 11141[24] em Abril/2009), com perda de 2%, bem como serão suprimidos os custos do aditivo plastificante.

a.4) Execução parcial de serviços previstos na CPU

203. Na CPU principal são previstos os serviços para execução das juntas de dilatação, os quais consistem na execução de corte sobre o concreto com 12 horas de cura, limpeza com compressor de ar, aplicação de selante vazado a frio e colocação de baguete limitador de polietileno.

204. Na visita realizada, em todos os lotes, verificou-se a execução apenas do

[23] Os aditivos plastificantes são utilizados frequentemente para reduzir a água na mistura e promover a melhora da trabalhabilidade do concreto.

[24] Retirado o custo com bombeamento (insumo 25950, custo R$ 34,72/m³), tendo em vista que o lançamento do concreto é realizado sem bombeamento, conforme se verificou na efetiva execução em campo.

serviço de corte, não tendo sido executados os serviços de limpeza com compressor de ar, aplicação de selante vazado a frio e colocação de baguete limitador de polietileno. No quadro de fotos apresentado acima se pode vislumbrar a diferença na execução juntas de dilatação do Lote 2, em relação aos demais lotes visitados.

205. Assim, os custos dos insumos referentes aos serviços não executados deverão ser suprimidos, quais sejam: compressor de ar portátil, selante vazado a frio e baguete limitador de polietileno.

206. Vale ressaltar que no Lote 2 (Asa Sul), o serviço referente à execução das juntas de dilatação foi realizado com metodologia executiva distinta dos demais lotes. As juntas de dilação foram obtidas com a utilização de guia espaçadora colocada durante a própria concretagem. A diferença de custo entre esta metodologia (junta executada durante a concretagem) e aquela utilizada nos demais lotes (junta executada 12 horas após a concretagem por meio de corte com máquina de disco) é muito pequena[25], podendo-se considerar a existência de similaridade entre as metodologias, em termos de custo.

a.4) CPU ajustada

207. Abaixo segue a CPU ajustada para o serviço em tela, considerando as adequações expostas acima.

[25] Pela CPU principal é possível verificar que o custo da execução da junta com corte de máquina de disco (Lotes 5, 7 e 8) é de R$ 0,83/m³ de concreto executado. Por outro lado, a execução da junta durante a concretagem com utilização de guia de ferro chato (Lote 2), com a apropriação dos insumos e mão de obra pode resultar em um custo inferior, porém bem próximo ao verificado na metodologia (corte com de máquina de disco).

Tabela 28 – CPU Ajustada – Execução de pavimento rígido de concreto usinado 22,5 MPa

SERVIÇO:	EXECUÇÃO DE PAVIMENTO RÍGIDO DE CONCRETO USINADO 22,5 MPA							UNIDADE M3
CÓDIGO	EQUIPAMENTOS	UND	QUANT.	UTILIZAÇÃO OPERATIVA	UTILIZAÇÃO IMPRODUTIVA	CUSTO OPER.	CUSTO IMPROD	CUSTO HORÁRIO
E - 337 - SICRO	Régua vibratória com 4,25 m	UNID.	1	0,9	0,10	15,03	10,24	14,55
E - 338 - SICRO	Serra de juntas para concreto	UNID.	1	0,56	0,44	12,02	10,24	11,24
E - 333 - SICRO	Compressor	UNID.	0	1,00	**0,00**	40,44	14,22	0,00
				(A) CUSTO HORÁRIO DE EQUIPAMENTOS - TOTAL				**25,79**
CÓDIGO	MÃO DE OBRA	UND		QUANTIDADE			SALÁRIO HORA	CUSTO HORÁRIO
1022	Encarregado de turma	H		**0,000**			31,25	0,00
1077	Pedreiro	H		**3,733**			7,37	27,51
1097	Servente	H		**7,467**			5,15	38,45
				(B) CUSTO HORÁRIO DE MÃO-DE-OBRA				65,97
				Adicionais de ferramentas			5,00%	3,30
				(B) CUSTO UNITÁRIO DE MÃO DE OBRA				**69,27**
						CUSTO HORÁRIO TOTAL		95,05
PRODUÇÃO DA EQUIPE (C)		**11,20**		(D) CUSTO UNITÁRIO DE EXECUÇÃO (A)				**8,49**
CÓDIGO	MATERIAIS	UND		CONSUMO		CUSTO UNITÁRIO		CUSTO TOTAL
SICRO	Aditivo plastificante	kg		**0,00**		3,82		0,00
SICRO	Protetor de cura do concreto	kg		2,32		4,75		11,02
SICRO	Disco diamantado para máquina de disco	unid.		0,0046		350,00		1,61
SICRO	Selante Vazado a frio	kg		**0,0000**		3,61		0,00
SICRO	Baquete limitador de polietileno	m		**0,0000**		0,93		0,00
I-11141-SINAPI	Concreto 22,50 MPa	m³		**1,0200**		256,94		262,08
				(E) CUSTO DE MATERIAIS - TOTAL				**274,71**
						CUSTO UNITÁRIO-TOTA		283,20
						BDI	30,00%	84,96
						PREÇO UNITÁRIO TOTA		**368,15**

a.5) Cálculo do superfaturamento por sobrepreço

208. Com base nos quantitativos previstos e medidos nas últimas medições encaminhadas ao TCDF no âmbito desta auditoria, abaixo é apresentado o superfaturamento, calculado separadamente para os valores efetivamente medidos (pagos) e saldo contratual (não pagos).

Fls.: 91
Proc.: 36111/13
Rubrica

Tabela 29 – Cálculo do Superfaturamento por Sobrepreço

Contrato	Lote	Unid.	Quant. Prevista	Preço Unitário Contratado (R$)	Preço Unitário Ajustado (R$)	Nº da Medição	Quantidade Medida	Superf. por Sobrepreço (Medição) (R$)	Valor Indevido (Saldo ainda não medido) (R$)
605/2011-NOVACAP	Lote 2 (Asa Sul)	m³	3.344,80	626,04	368,15	10ª (Out/2013)	3.155,07	813.645,98	48.929,39
608/2011-NOVACAP	Lote 5 (Asa Norte)	m³	3.149,12	626,01	368,15	5ª (Jul/2013)	3.288,14	847.863,90	-
610/2011-NOVACAP	Lote 7 (UnB)	m³	2.400,70	621,14	368,15	7ª (Dez/2013)	2.321,47	587.298,21	20.044,04
611/2011-NOVACAP	Lote 8 (Eixo Monumental)	m³	3.526,51	626,04	368,15	6ª (Nov/2013)	3.007,28	775.533,86	133.900,85
TOTAL COM BDI - R$								**3.024.341,94**	**202.874,27**

209. Dos resultados acima, verificam-se **elevados sobrepreços nos preços unitários contratados, de 70,05%, 70,04, 68,72% e 70,05%**, respectivamente para os Lotes 2, 5, 7 e 8.

210. O **superfaturamento por sobrepreço identificado de R$ 3.024.341,94**, referentes aos valores pagos até as supracitadas medições, deverá ser ressarcido no âmbito de cada contrato. Em relação ao **saldo contratual remanescente do serviço, há um valor potencial indevido de R$ 202.874,27**, os quais deverão ser glosados, incluindo todos os valores contratuais sobre os quais incidiram reajustes.

211. Vale ressaltar que o valor total de R$ 3.227.216,21 (superfaturamento e saldo contratual) corresponde a 16,06% do valor total contratado para os lotes auditados.

Causas

212. Falha na formação de preços de referência do serviço ora analisado, em dissonância com a realidade de execução do mesmo. Falha não identificada pela NOVACAP no processo de licitação, repercutida na proposta das empresas executoras e na execução contratual sob responsabilidade da fiscalização da obra, inclusive com pagamento de serviços não executados.

Efeitos

213. Superfaturamento de sobrepreço (valores medidos) de R$ 3.024.341,94 e valor indevido (saldo contratual) de R$ 202.874,27, em valores contratuais.

Considerações do Auditado

214. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

215. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

216. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

Execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 22/2011 – DER/DF

2.4 **QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1)**

Foram verificadas as seguintes inconsistências: deficiência de projetos, ausência de comprovação adequada dos pagamentos realizados, falha na execução dos serviços de plantio de grama e antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes.

2.4.1 Achado 6 – Deficiência nos projetos para plantio de grama e ausência de projetos de engenharia para serviços de suavização de taludes e de execução de passeios, objetos do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG).

Critério:

217. Alínea "f", inciso IX, art. 6º, da Lei nº 8.666/93; inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei nº 8.666/93; Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária).

Análises e evidências:

218. Por meio da NA nº 09/13, foi solicitado o envio dos projetos de engenharia. Da documentação enviada, observa-se que não constam projetos de execução de passeios e suavização de taludes. O não envio de elemento obrigatoriamente constitutivo do contrato revela indício de sua inexistência. Para o plantio de grama, existe apenas um esboço, com o qual não é possível definir com

precisão as áreas de plantio e conferir o quantitativo contratado.

219. O Projeto Básico, que deve constituir anexo do edital, por força do inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei nº 8.666/93, deve conter o "conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço (...)" – inciso IX, art. 6º, da Lei nº 8.666/93.

220. Assim, a falta de estudos técnicos adequados configura, ainda, afronta ao disposto no art. 6º, IX, "f", da Lei de Licitações e Contratos, que estabelece que o Projeto Básico deve conter "orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados".

221. A justificativa para o aditivo celebrado revela alteração significativa do quantitativo inicial, com redução substancial da área de taludes e acréscimo relevante da área plana, o que ratifica o citado no parágrafo anterior. Destaca-se que, pela ausência de projetos, não é possível conferir a pertinência dos quantitativos aditados.

Causas:

222. Falta de estudos técnicos adequados, necessários para a correta especificação do objeto e para a definição dos quantitativos requeridos para execução dos serviços.

Efeitos:

223. Licitação ilegal, dada a insuficiência dos elementos constantes no Projeto Básico (alínea "f", inciso IX, art. 6º e inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei nº 8.666/93); dificuldade de execução dos serviços pela Contratada e de controle pela fiscalização do contrato dada a ausência de projetos adequados; limitação ao controle externo (não se sabe com exatidão os serviços que foram contratados); aditamento sem lastro legal, haja

vista que a alteração não decorreu de falha no Projeto Básico.

Considerações do Auditado

224. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

225. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

226. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.4.2 Achado 7 – Ausência de comprovação adequada dos pagamentos realizados no âmbito do Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG).

Critério:

227. Art. 44 do Decreto nº 32.598/10; Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária).

Análises e evidências:

228. O art. 44 do Decreto nº 32.598/10 reza que "A execução de etapa de

obra ou serviço, ou o recebimento de equipamento, será certificada pelo executor e responsável, mediante emissão de Atestado de Execução e de termo circunstanciado (...)" (g.n.).

229. O parágrafo único desse mesmo artigo estabelece que *"No Atestado de Execução serão especificados, detalhadamente, o equipamento recebido, o serviço ou a obra executada, o valor, sua localização e o período de execução"* (g.n.).

230. Assim, da documentação enviada em resposta à Nota de Auditoria nº 9, observa-se que não há comprovação adequada para os pagamentos executados. Não há memorial de cálculo detalhado dos quantitativos pagos no contrato, com indicação clara de cada segmento executado e das áreas correspondentes, que comprovem os valores medidos em cada etapa.

Causas:

231. Falha na fiscalização do contrato e ausência de projetos adequados com definição precisa das áreas que deverão receber plantio de gramas e execução dos serviços de passeios em concreto e suavização de taludes.

Efeitos:

232. Risco ao Erário em face de não haver elementos precisos que fundamentem e comprovem a execução dos serviços medidos; pagamentos em desacordo com o estabelecido no Decreto nº 32.598/10.

Considerações do Auditado

233. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

234. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

235. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.4.3 Achado 8 – Falha na execução dos serviços referentes ao Contrato nº 22/2011-DER/DF, no que se refere ao plantio de grama na DF-085 (EPTG).

Critério:

236. Art. 61 do Decreto nº 32.598/10; Contrato nº 22/2011-DER/DF e seus anexos (especificações técnicas e planilha orçamentária contratual).

Análises e evidências:

237. Verificou-se in loco, conforme demonstrado no relatório fotográfico anexo, o plantio com aspecto típico de gramas em mudas, enquanto a planilha contempla gramas em placas, cujo preço é superior, além de grandes áreas sem qualquer plantio de grama (Anexo Fotográfico – fotos 1 a 4).

238. Notam-se, ainda, taludes sem cobertura vegetal e apresentando erosão (Anexo Fotográfico – fotos 5 e 6).

239. Nos termos do item 2.2.2 das especificações técnicas anexas ao

contrato, cabe à Contratada realizar "Conservação e manutenção do plantio através de replantio, capeamento com terra vegetal e poda do gramado", de forma que os serviços devem ser entregues em perfeito estado.

240. Ressalte-se que, conforme estabelece o art. 61 do Decreto nº 32.598/10, "A liquidação de despesa por fornecimento de material ou prestação de serviços terá por base as condições estabelecidas na licitação ou ato de sua dispensa, em cláusulas contratuais, ajustes ou acordos respectivos, e nos comprovantes da efetiva entrega e recebimento de material, ou de prestação do serviço ou execução da obra".

Causas:

241. Falha na fiscalização da execução dos serviços e a ausência de projetos adequados com definição precisa das áreas que deverão receber plantio de gramas.

Efeitos:

242. Não atendimento ao disposto no art. 61 do Decreto nº 32.598/10; indício de prejuízo por pagamento de serviço não executado; carreamento de terra para pista, comprometendo a segurança de tráfego para os usuários.

Considerações do Auditado

243. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

244. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

245. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.4.4 Achado 9 – Antecipação indevida de pagamento no Contrato nº 22/2011-DER/DF, relativo ao plantio de grama, execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG), sem efetuar o desconto devido e a glosa da rubrica correspondente às despesas financeiras do BDI.

Critério:

246. Lei nº 8.666/93, art. 65, inciso II, alínea "c", e art. 40, inciso XIV, alínea "d"; Lei nº 4.320/1964, artigos 62 e 63; Decreto Distrital nº 32.598/2010, art. 64; item 10.3 do Contrato nº 22/2011-DER/DF; Acórdão nº 1442/2003-TCU-Primeira Câmara; Acórdão nº 1726/2008-TCU-Plenário; cronograma físico-financeiro do contrato.

Análises e evidências:

247. A autorização para início dos serviços foi emitida em 08/11/2011. Com apenas 1 mês do início da execução dos serviços, foi realizada medição de 60% do valor total do contrato. O cronograma físico-financeiro previa apenas 5% de execução nessa etapa.

248. Na justificativa para solicitação de prorrogação de prazo, que resultou no 3º Termo Aditivo, foi informado que "Os serviços em questão foram prejudicados pelo

período chuvoso, acima da média nos meses de Novembro e Dezembro". Tal afirmação, confirmada pelo fiscal do contrato, é incompatível com o pagamento de 60% do contrato por serviços realizados entre 09/11/2011 e 08/12/2012, conforme registrado no relatório da primeira medição.

249. No Processo nº 37742/10, esta Corte havia examinado representação do Ministério Público junto ao TCDF (nºs 25/10-CF e 26/10-DA) indicando a possibilidade de os serviços de plantio de grama na região terem sido realizados em dezembro de 2010 sem cobertura contratual. Na avaliação deste Tribunal, após as oitivas dos envolvidos, não foi confirmada essa suspeita, tendo sido consideradas improcedentes as representações apresentadas (Decisão nº 2524/11).

250. A antecipação de pagamentos em discussão, em verdade, poderia representar um forte indício de que aquelas representações seriam procedentes quanto à questão do plantio de grama sem cobertura contratual. No entanto, considerando ainda válidas as argumentações apresentadas pelo DER/DF sobre a questão, que indicavam ter plantada grama pelo Consórcio executor da Linha Verde em momento anterior, restaria caracterizada, por ora, pelo menos uma antecipação indevida dos pagamentos relativos ao Contrato nº 22/2011-DER/DF, como se será defendido a seguir.

251. O art. 62 da Lei nº 4.320/1964 reza que "O pagamento da despesa só será efetuado quando ordenado após sua regular liquidação". Já a Lei de Licitações e Contratos, estabelece, na alínea "c" do art. 65, que é "(...) vedada a antecipação do pagamento, com relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou execução de obra ou serviço".

252. A respeito do tema, o TCU se manifestou, por meio do Acórdão

1726/2008-TCU-Plenário (ratificando o Acórdão 1442/2003-TCU-Primeira Câmara), da seguinte forma:

> *"(...) a antecipação de pagamento é procedimento excepcional e só deve ser tomado com as devidas cautelas e garantias, nos casos em que o interesse público assim o exigir. (...) Julgo mais adequado condicionar a possibilidade de pagamento antecipado à existência de interesse público devidamente demonstrado, previsão no edital e exigência de garantias".*

253. Tem-se, ainda, que o objeto do contrato em tela não se enquadra nos casos excepcionais em que a doutrina admite o pagamento antecipado, conforme se vê na exposição trazida por Valmir Campelo e Rafael Jardim Cavalcante em "Obras Públicas – Comentários à Jurisprudência do TCU":

> *"(...) Se, por regra, a entrega do bem ou serviço envolver antecipação de valores para fabricação de determinada peça ou equivalente, e essa for a prática reconhecida do mercado, faz-se permissivo que o pagamento – ou parte dele – seja anterior ao adimplemento do serviço; sob pena de a Administração não dispor do serviço ou objeto desejado. Tais situações devem estar minudentemente justificadas e incontestavelmente motivadas no processo licitatório. Na realidade, deve estar claro que a imposição do pagamento a posteriori inviabilizaria – ou importaria um ônus desnecessário – à própria realização do negócio".*

254. A antecipação praticada no caso em apreço também afronta o disposto no art. 64 do Decreto Distrital nº 32.598/2010, que diz que a vedação ao pagamento antecipado não se aplica nos casos de despesa:

> *"I – com assinatura de jornais, periódicos e outras publicações; II – quando, excepcionalmente, a peculiaridade da transação exigir pagamento antecipado, adotadas as devidas cautelas, pelo que responderá o ordenador da despesa".*

255. Registra-se que, em respeito ao que estipula a alínea "d", inciso XIV, art. 40º, da Lei nº 8.666/93, o item 12.3 do edital prevê que "serão admitidas, desde que justificadas, compensações financeiras e penalizações, por eventuais atrasos, e descontos,

por eventuais antecipações de pagamentos".

256. Contudo, o DER/DF não requereu o desconto em favor da Administração.

257. Ressalte-se, ainda, que o BDI aplicado ao contrato contém taxa de 1%, a título de "despesas financeiras", que é própria para fazer frente às despesas realizadas antes do efetivo recebimento das receitas pela contratada. Desse modo, entende-se que tal rubrica não é devida sobre o montante pago antecipadamente, devendo ser restituído ao Erário.

Causas:

258. Falha no acompanhamento e fiscalização do contrato.

Efeitos:

259. Afronta aos dispositivos das Leis 4.320/1964, 8.666/93 e do Decreto Distrital nº 32.598/2010; prejuízo ao Erário, por pagamento antecipado sem receber o desconto correspondente e por incidir taxa de despesas financeiras sobre o montante pago antecipadamente.

Considerações do Auditado

260. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

261. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

262. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

Serviços de Drenagem – Contrato nº 09/2012-DER/DF

2.5 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1)

Foi verificada a obstrução da tubulação do sistema de drenagem relativo a serviço de drenagem na DF-085.

2.5.1 Achado 10 – Obstrução da tubulação do sistema de drenagem – Contrato nº 09/2012-DER/DF, relativo a serviço de drenagem na DF-085 (EPTG).

Critério:

263. Contrato nº 09/2012-DER/DF e seus anexos.

Análises e evidências:

264. Observou-se in loco, conforme registrado no relatório fotográfico (Anexo Fotográfico – fotos 7 e 8), que há grande diminuição da seção transversal útil da tubulação de drenagem devido ao acúmulo de terra.

Causas:

265. Falha no projeto ou ausência de manutenção do sistema.

Efeitos:

266. Falta de efetividade na operação do sistema de drenagem.

Considerações do Auditado

267. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

268. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

269. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

Instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 10/2012 – DER/DF

2.6 QA 4 – As obras no âmbito do Contrato nº 1957/OC-BR estão sendo executadas a um custo razoável e de acordo com os planos e as especificações aprovadas nos respectivos contratos? (item de verificação 4.1)

Foram verificadas as seguintes inconsistências: deficiência do projeto básico, deficiência na execução de serviços e falta de execução de itens constantes nas especificações, indício de execução de instalação de defensas metálicas em locais desnecessários e ausência de comprovação da execução dos serviços pagos.

2.6.1 Achado 11 – Deficiência do Projeto Básico relativo ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, referente à execução de serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG).

Critério:

270. Inciso IX, art. 6º, da Lei nº 8.666/93; inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei de Licitações e Contratos.

Análises e evidências:

271. Por meio da Nota de Auditoria nº 09, foi solicitado o envio dos projetos de defensas metálicas do referido contrato. No dia 19/03/13 o DER/DF enviou documentação em resposta à referida Nota, sem apresentar qualquer projeto. O não-envio de elemento obrigatoriamente constitutivo do contrato revela indício de sua inexistência.

272. Destaca-se que, pela ausência de projetos, não é possível caracterizar adequadamente o objeto, nem definir corretamente os quantitativos a serem contratados, o que contraria o disposto no Art 6º, IX, "f", e inciso I, § 2º, do art. 40, da Lei

nº 8.666/93.

Causas:

273. Falta de estudos técnicos adequados, necessários para a correta especificação do objeto e para a definição dos quantitativos requeridos para execução dos serviços.

Efeitos:

274. Licitação ilegal, dada a insuficiência dos elementos constantes no Projeto Básico (alínea "f", inciso IX, art. 6º e inciso I, § 2º, do art. 40 da Lei nº 8.666/93); dificuldade de execução dos serviços pela Contratada e de controle pela fiscalização do contrato dada a ausência de projetos adequados; limitação ao controle externo (não se sabe com exatidão os serviços que foram contratados).

Considerações do Auditado

275. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

276. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

277. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais

legislações aplicáveis.

2.6.2 Achado 12 – Deficiente execução de serviços e falta de execução de itens constantes nas especificações anexas ao Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo ao serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG).

Critério:

278. Art. 61 do Decreto nº 32.598/10; Contrato nº 10/2012-DER/DF e seu anexo de especificações técnicas.

Análises e evidências:

279. As especificações técnicas preveem o uso de balizador reflexivo. Entretanto, observou-se a ausência desse item (Anexo Fotográfico – foto 9).

280. Verifica-se, também, a deficiente execução da fixação de postes, sem o acabamento adequado (Anexo Fotográfico – foto 10) e com fixação em desacordo com as especificações (Anexo Fotográfico – foto 11), que estabelecem chumbamento com concreto (Anexo Fotográfico – fotos 12 e 13).

281. Nota-se, ainda, a existência de espaçadores amassados (foto 10) e lâmina solta (Anexo Fotográfico – foto 11).

282. Tais fatos contrariam as especificações do contrato e caracterizam infração ao disposto no já citado art. 61 do Decreto nº 32.598/10.

Causas:

283. Falha na fiscalização da execução do contrato.

Efeitos:

284. Não-atendimento ao disposto no art. 61 do Decreto nº 32.598/10;

prejuízo decorrente do pagamento do serviço sem a instalação dos balizadores reflexivos e sem a fixação adequada dos postes; comprometimento da qualidade do serviço e da segurança da rodovia, por contrariar as especificações técnicas.

Considerações do Auditado

285. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

286. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

287. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

2.6.3 Achado 13 – Indício de execução de instalação de defensas metálicas em locais desnecessários (Contrato nº 10/2012-DER/DF).

Critério:

288. Definições do DNIT.

Análises e evidências:

289. No sítio do DNIT consta que "Defensas Metálicas são dispositivos de proteção contínuos e deformáveis que possuem forma, resistência e dimensões

adequadas para absorver grande quantidade de energia cinética do impacto podendo impedir que veículos desgovernados saiam da pista causando choques, tombamentos, capotamentos ou colisões. Este importante dispositivo de segurança atua como verdadeira barreira de contenção minimizando a gravidade dos acidentes".

290. Contudo, verificou-se in loco, conforme mostrado nas fotos 11 e 12, a execução de defensas em locais desnecessários, onde não circulam veículos, o que configura prejuízo injustificado ao Erário.

Causas:

291. Ausência de projetos e falha do fiscal do contrato.

Efeitos:

292. Prejuízo ao Erário decorrente da execução de serviços desnecessários.

Considerações do Auditado

293. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

294. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

295. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais

legislações aplicáveis.

2.6.4 Achado 14 – Inexecução parcial do Contrato nº 10/2012-DER/DF, relativo a serviço de instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG), e ausência de comprovação da execução dos serviços pagos.

Critério:

296. Art. 44 do Decreto nº 32.598/10; art. 113 da Lei nº 8.666/93; Contrato nº 10/2012-DER/DF e seus anexos.

Análises e evidências:

297. Na documentação enviada em resposta à Nota de Auditoria nº 9/2013, consta informação do fiscal do contrato de que a empresa contratada não concluiu os referidos serviços, abandonando a obra.

298. O art. 44 do Decreto nº 32.598/10 reza que "A execução de etapa de obra ou serviço, ou o recebimento de equipamento, será certificada pelo executor e responsável, mediante emissão de Atestado de Execução e de termo circunstanciado (...)" (g.n.).

299. O parágrafo único desse mesmo artigo estabelece que "No Atestado de Execução serão especificados, detalhadamente, o equipamento recebido, o serviço ou a obra executada, o valor, sua localização e o período de execução" (g.n.).

300. Cabe lembrar, ainda, o disposto no caput do art. 113 da Lei nº 8.666/93 sobre a responsabilidade de demonstrar a regularidade da despesa e execução:

> *"O controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos regidos por esta Lei será feito pelo Tribunal de Contas competente, na forma da legislação pertinente, ficando os órgãos interessados da Administração responsáveis pela demonstração da legalidade e regularidade da despesa e*

execução, nos termos da Constituição e sem prejuízo do sistema de controle interno nela previsto" (g.n.).

301. Conforme informado pelo fiscal da obra, foi pago o equivalente a 65% do valor total do contrato. Devido à ausência de projetos e à incipiência dos relatórios de medição, não há evidências suficientes para concluir que foram pagos apenas os serviços executados antes do abandono da obra ou se foram faturados também serviços pendentes de execução.

Causas:

302. Abandono da empresa executora e falha na fiscalização e supervisão da obra.

Efeitos:

303. Potencial prejuízo ao Erário caso tenha havido pagamento por serviços não executados; comprometimento da segurança dos usuários da rodovia pela não-instalação das defensas metálicas em todas as áreas necessárias.

Considerações do Auditado

304. Os jurisdicionados não se manifestaram tempestivamente sobre o achado em tela.

Posicionamento da Equipe de Auditoria

305. Diante da ausência de manifestação tempestiva, fica mantido o entendimento apresentado no tópico "Análises e Evidências".

Proposições

306. Comunicar o fato aos titulares da Secretaria de Transportes e da Secretaria de Transparência e Controle para adoção das providências cabíveis, apurando

as responsabilidades pelas irregularidades apontadas, sem prejuízo da competência do TCDF, nos termos do art. 181, 183 e 184 da Lei Complementar nº 840/2011 e demais legislações aplicáveis.

3 Conclusão

307. Por todo o exposto, conclui-se que permanecem sem providências as recomendações da auditoria de 2013, tendo em vista a ausência de manifestação dos jurisdicionados, conforme mencionado no parágrafo 13 deste relatório.

308. Em relação às obras empreendidas em 2013, objeto de análise específica da auditoria de 2014, verificaram-se diversas irregularidades, para as quais, também, não houve manifestação por parte dos jurisdicionados.

À consideração superior.

ANEXO I – RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

Figura 1: Plantio com aspecto típico de mudas, enquanto o orçamento prevê gramas em placas.

Figura 2: Plantio com aspecto típico de mudas, enquanto o orçamento prevê gramas em placas.

Figura 3: Área com ausência de cobertura vegetal.

Figura 4: Área com ausência de cobertura vegetal.

Figura 5: Talude com ausência de cobertura vegetal e apresentando erosão.

Figura 6: Talude com ausência de cobertura vegetal e apresentando erosão.

Figura 7: Diminuição da seção transversal útil da tubulação de drenagem devido ao acúmulo de terra.

Figura 8: Diminuição da seção transversal útil da tubulação de drenagem devido ao acúmulo de terra.

Figura 9: Ausência de balizador reflexivo nas defensas.

Figura 10: Espaçadores amaçados.

Figura 11: Lâmina solta e execução de defensas em local onde não transitam veículos.

Figura 12: Fixação dos postes sem o chumbamento previsto nas especificações e instalação de defensas em local onde não transitam veículos.

Figura 13: Falha no acabamento da fixação dos postes.

Tribunal de Contas do Distrito Federal

Secretaria Geral de Controle Externo

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

ANEXO C – Relatório Fotográfico da Inspeção Realizada nos Terminais de Passageiros do Distrito Federal

– Inspeções realizadas pelo TCDF, de 19 /02 a 14/03/2014 –

Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR
Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Financiado pelo

Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

APRESENTAÇÃO:

A sequência dos Terminais de passageiros do Distrito Federal obedeceu a ordem alfabética da Região Administrativa onde se localiza o respectivo terminal. O registro fotográfico apresenta cada terminal de passageiro em uma única página, com as fotos dispostas conforme mapa que segue:

Nome do Terminal e Região Administrativa do Distrito Federal

FACHADA	PÁTIO INTERNO	ESTACIONAMENTO
BANHEIROS E/OU SANITÁRIOS	DESTAQUE	DESTAQUES

Terminal de Passageiros da Asa Norte de Brasília/DF

Terminal de Passageiros da Asa Sul – Brasília/DF

Terminal Rodoviário do Plano Piloto – Brasília/DF

Terminal de Passageiros de Brazlândia (Veredas)/DF

Terminal Rodoviário de Brazlândia/DF

Terminal de Passageiros do P Norte – Ceilândia/DF

Terminal de Passageiros do P Sul – Ceilândia/DF

Terminal de Passageiros da QNR – Ceilândia/DF

Terminal de Passageiros do Setor O – Ceilândia/DF

Terminal de Passageiros do Cruzeiro/DF

Terminal de Passageiros do Gama/DF

Terminal de Passageiros do Guará I/DF

Terminal de Passageiros do Guará II/DF

Terminal de Passageiros de Itapoã/DF

Terminal de Passageiros do Núcleo Bandeirante/DF

Terminal de Passageiros do Paranoá/DF

Terminal de Passageiros de Planaltina/DF

Terminal de Passageiros do Recanto das Emas/DF

Terminal de Passageiros da Quadra 601 – Recanto das Emas/DF

Terminal de Passageiros do Riacho Fundo I/DF

Terminal de Passageiros do Riacho Fundo II/DF

Terminal de Passageiros de Samambaia Norte/DF

Terminal de Passageiros de Samambaia Sul/DF

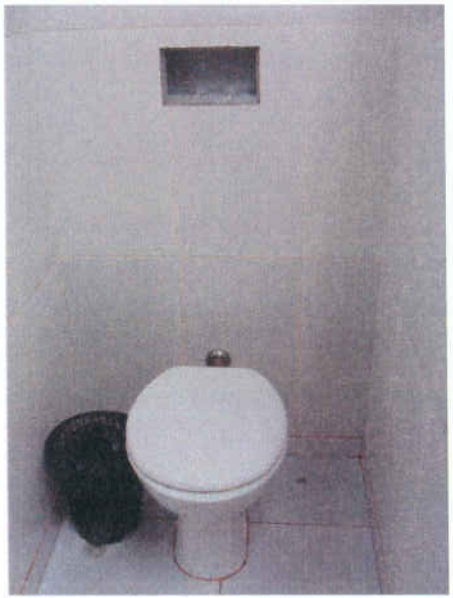
Terminal de Passageiros de Santa Maria/DF

Terminal de Passageiros de São Sebastião/DF

Terminal de Passageiros de Sobradinho I/DF

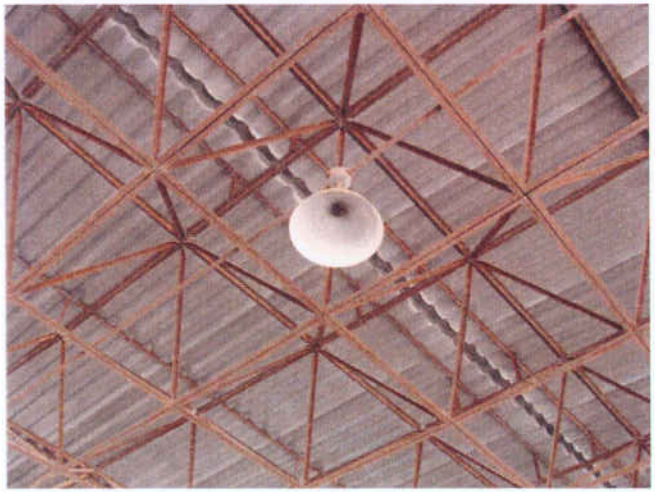
Terminal de Passageiros de Sobradinho II/DF

Terminal de Passageiros da QNL 09 – Taguatinga/DF



Terminal de Passageiros da QNM 42 – Taguatinga/DF

Terminal de Passageiros da QSF XX – Taguatinga/DF



Tribunal de Contas do Distrito Federal

Secretaria Geral de Controle Externo

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

ANEXO D – RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

- Demonstrações Financeiras de 2013 -

-JUSTIFICATIVAS E PROVIDÊNCIAS DO MUTUÁRIO -

Contrato de Empréstimo BID 1957/OC-BR

Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal

Financiado pelo

Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID

E-DOC: 3190E85B

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF
Juntos por um novo DF

OFÍCIO
Nº. 69 **/2014 – UEGP/ST** Brasília, 04 de abril de 2014.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria Nº 11 – complemento - Proc. 36111/2013**

Senhores Auditores,

No tocante à solicitação de informações acerca da contratação de consultoria técnica, esclarecemos que informações já foram enviadas à Corte por meio do Ofício nº 1450/2013, de 11/11/2013, em atendimento à Decisão 4940/2013, prolatada no Processo 12086/2011 e que, para evitar sobreposição de esforços e dispêndio de meios, a UEGP sugere sejam verificados naquele feito, em homenagem, em especial, ao principio do relator natural.

Atenciosamente,

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/PTU/ST

Aos Senhores
MARCELO MAGALHÃES SILVA DE SOUSA
JOANA D'ARC LÁZARO
JOSÉ HIGINO DE SOUZA
Auditores de Controle Externo
Tribunal de Contas do Distrito Federal
NESTA

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF
17 ABR 16 20 2014 002770
AUTUADO O DOCUMENTO
SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO

Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário

GDF
Juntos por um novo DF

OFÍCIO N.º 1450/2013-GAB/ST Brasília, 11 de novembro de 2013.

Senhor Presidente,

Em atenção ao item V da Decisão n.º 4940/2013, lavrada nos autos do Processo n.º 12086/2011 desse Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF, recebida por meio do Ofício n.º 8571/2013 – GP, em 11 de outubro de 2013, apresentamos os seguintes esclarecimetnos:

Preliminarmente cumpre mencionar que os documentos solicitados por esta Pasta mediante o Ofício n.º 1388/2013 – GAB/ST, de 1º de novembro de 2013, foram entrgeues em sua totalidade em 6 de novembro de 2013, pelo Senhor Eduardo da área de atendimento ao público desse TCDF.

Feita essa breve ressalva, cabe tecer considerações acerca do demandado no sobredito item V:

> V – fixar prazo de 5 (cinco) dias para apresentação de defesa pela jurisdicionada e pelo Consórcio HP-ITA em face da representação de fls. 5550/5560 e Anexo XXXVIII, subscrita pela empresa Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda.;
> VI - dar conhecimento desta decisão ao denunciante e aos representantes referidos nesta decisão;

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF
11 NOV 2013
12800 000828

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal
Brasília/DF

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

A Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda. protocolou nessa colenda Corte de Contas Representação com pedido de medida cautelar, visando cautelarmente a sustação do contrato firmado na Concorrência n.º 1/2001-ST, referente ao Lote 3; a sua habilitação no Certame e a participação nas fases subsequentes; e a continuidade e regularidade dos serviços de transporte público coletivo pelos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF amparados em contratos anteriores à Concorrência n.º 1/2001-ST. No mérito requer a determinação de sua habilitação na Concorrência n.º 1/2001-ST, reconhecida sua condição pretérita de prestadora dos serviços por forças de lei distrital e a participação nas fases subsequentes, bem como que o processo licitatório seja retomado a partir da habilitação das concorrentes para o Lote 3 da Concorrência n.º 01/2001-ST, em razão de supostas ilegalidades na contratação do Lote 3 da referida Licitação.

Alega a Representante ter sido inabilitada em todos os Lotes da Concorrência n.º 1/2011-ST, em decorrência do não atendimento da exigência editalícia de prévia homologação de atestado de capacidade técnica no Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, autarquia vinculada a esta Pasta.

A Representante afirma que esta exigência teria violado o sigilo da proposta, uma vez que antes da abertura do Certame já se sabiam quem seriam os prováveis concorrentes.

Aduz, ainda, que a inabilitação teria sido irregular, por ser a Requerente prestadora do serviço de transporte no Distrito Federal, por meio de Contrato firmado com a VIPLAN – Viação Planalto Ltda., originalmente permissionária dos serviços de transporte público coletivo, nos termos da Lei Distrital n°. 2.483/2001.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Por fim, alega que o exame e julgamento dos atos de impugnação do edital e recursos de inabilitação da concorrente teriam sido realizados por pessoas estranhas ao quadro da Administração Pública, por intermédio do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, havendo conflito de interesses públicos na licitação.

Primeiramente, cumpre esclarecer e rememorar alguns pontos já combatidos por este Órgão nos presentes autos, quanto à capacidade técnico-operacional da Requerente, para posteriormente demonstrar que as considerações trazidas pela Representante quanto à atuação do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados são insubsistentes, desprovidas de qualquer elemento comprobatório, fundamentadas em presunções inverídicas, pelo que deve ser negado provimento à Representação formulada pela Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda..

1) DO NÃO ATENDIMENTO ÀS EXIGÊNCIAS DO EDITAL DA CONCORRÊNCIA N.º 1/2011-ST PELA REPRESENTANTE

Afirma a Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda. possuir *"incontestável capacidade técnico-operacional"* sendo há muito tempo prestadora do serviço de transporte público coletivo no Distrito federal, por meio de contrato firmado com a VIPLAN, originalmente permissionária dos serviços de transporte público coletivo, nos termos da Lei Distrital n°. 2.843/2001.

Ocorre que o item 21.4.1.1.2 do Edital da Concorrência n°. 1/2011-ST, abaixo transcrito, não foi atendido pela Representante, pelo que não poderia a Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda. ser habilitada no referido Certame.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

> "21.4.1.1.2 - Caso a prestação de serviço tenha sido realizada por subconcessão, o atestado fornecido pela subconcedente deverá ser homologado pelo respectivo **PODER CONCEDENTE,** tendo em vista o disposto no art. 26 da Lei Federal 8.987/1995".

Este item editalício não extrapola a exigência de apresentação de atestado de experiência técnica regulada pelo art. 30 da Lei Federal 8.666/93, tampouco é inconstitucional ou ilegal. Por meio deste item, se estabeleceu que atestados relativos à prestação do serviço público de transporte coletivo, emitidos por empresas **subconcedentes** deveriam ser homologados pelo respectivo Poder Concedente, em decorrência da norma do art. 26 da Lei Federal 8.987/95, abaixo transcrita:

> Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, **desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.**
> § 1° A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.
> § 2° O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Ainda, pela análise do art. 26 da Lei Federal 8.987/95 supracitado, **de pronto se constata que a condição posta no Edital caracteriza comprovação de que a prestação de serviços de transporte público coletivo pela licitante ocorreu em conformidade com a lei e com os ditames imperativos de Direito Público, notadamente a Lei Geral de Concessões. Assim, quando o atestado não for emitido pelo próprio Poder Concedente, este deverá anuir com o atestado, por meio da devida homologação.**

Até porque, caso o Poder Concedente (seja pessoa jurídica de direito público, ou pessoa jurídica de direito privado – *empresa pública ou sociedade de economia mista)* não tenha anuído com a subcontratação objeto do atestado, isto seria um motivo para rescindir unilateralmente o contrato, de acordo com o inciso VI do art. 78 da Lei Federal 8.666/93, senão vejamos:

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

> "Art. 78. Constituem motivo para rescisão do contrato:
> (...)
> VI - a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no edital e no contrato";

Repise-se: a subcontratação/subconcessão da prestação de serviços públicos, por expressa dicção legal, **deve imperativamente ser autorizada pelo poder concedente respectivo**, sob pena de afronta à Lei Geral de Concessões e à Lei Nacional de Licitações.

Ora, não se pode admitir que a prestação de serviços públicos – ainda mais de natureza essencial como o de transporte público coletivo (art. 30, V, da Constituição Federal) – sejam passíveis de contratos de gaveta, à margem da anuência e controle do efetivo titular destas atividades, que é o Estado.

Neste viés, a licitante eventualmente subcontratada deveria simplesmente obter homologação do atestado fornecido pelo subconcedente, perante o respectivo Poder Concedente responsável pelo serviço, atestando a existência da subconcessão. Assim, a exigência editalícia (subitem 21.4.1.1.2) também **evitaria fraudes e diligências desnecessárias por parte da Comissão de Licitação**, prestando-se a afastar a morosidade que envolveria a verificação da legalidade das subconcessões ou subpermissões de cada licitante.

Logo, considerando que a homologação exigida pelo Item 21.4.1.1.2. do Edital decorre da regra prevista no art. 26 da Lei Federal de Concessões e Permissões (8.987/95), **resta evidenciado que tal exigência não extrapolou os limites legais, pelo contrário, atendeu expressa determinação legal.**

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

A ora Representante não cumpriu com o disposto no referido item do Edital da Concorrência n°. 1/2011-ST, razão pela qual foi inabilitada no Certame.

No tocante à alegação de que a exigência de homologação representaria "*violação ao sigilo da proposta, vez que antes mesmo da abertura do certame, já se sabiam quem seriam as prováveis concorrentes*", mais uma vez, não assiste razão à Representante, haja vista que a regra editalícia destina-se a TODAS as empresas interessadas em participar do certame, inclusive aquelas sediadas fora do Distrito Federal. Por tal motivo, bem como considerando a dificuldade de a Comissão de Licitação realizar diligência nos mais remotos Municípios do país, é que, com fulcro no art. 26 da Lei Federal 8.987/95, torna-se imperiosa a exigência de homologação, pelo Poder Concedente, de atestados emitidos por subcontratantes.

Ressalte-se que, amparada pela legislação vigente, tal exigência editalícia possui cunho eminentemente objetivo, e deve ser atendida por todos os licitantes, sem exceção, nem mesmo para aqueles que operem o serviço no Distrito Federal, sob pena de violação ao princípio da isonomia.

Infere-se que a Representante não comprovou devidamente a prestação do serviço de transporte público coletivo mediante subconcessão ou subpermissão, cuja atividade, obrigatoriamente, deveria ter sido demonstrada por intermédio de atestado, devidamente homologado pelo Poder Concedente, o que não ocorreu.

O atestado fornecido pela VIPLAN – VIAÇÃO PLANALTO LTDA. à empresa PLANALTO RIO PRETO TRANSPORTES COLETIVOS LTDA. não comprovava que a Representante tinha operado o serviço de transporte público coletivo em condições semelhantes ao objeto licitado, pois, em lugar de se referir à operação do serviço, alude apenas a "*gestão de operações e manutenção*" de ônibus.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Outrossim, da análise do contrato de gestão firmado entre as duas empresas (no qual teve amparo o atestado referenciado), de igual forma observa-se que **O OBJETO DO CONTRATO NÃO É A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS, MAS SIM MERAMENTE *"A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE GESTÃO OPERACIONAL E DE GESTÃO DE MANUTENÇÃO DE 168 (CENTO E SESSENTA E OITO) ÔNIBUS DA FROTA DA CONTRATANTE"*.**

Assim, o atestado e o contrato de gestão apresentado à Comissão Especial de Licitação pela Representante não se referem à operação do serviço de transporte público coletivo, mas à gestão técnica e de manutenção da frota.

Ademais, como amplamente demonstrado, a Representante apresentou atestado de experiência técnica desprovido da respectiva homologação pelo Poder Concedente, em desrespeito ao Instrumento Convocatório.

Por fim, repita-se que a Representante já formulou pretensão idêntica à presente perante o Poder Judiciário, tendo sido indeferido o pedido liminar pelo juízo de primeiro grau, e tendo sido negado provimento ao Agravo de Instrumento nº. 2013.00.2.000220-6 pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios - TJDFT, consoante ementa a seguir transcrita:

> "ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA. LICITAÇÃO. SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA. HOMOLOGAÇÃO DE ATESTADO. SUBCONCESSÃO. LEGALIDADE. DESCUMPRIMENTO. INABILITAÇÃO. AUSÊNCIA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES DO DEFERIMENTO DA MEDIDA ANTECIPATÓRIA. DECISÃO MANTIDA.
> 1 - EM ANÁLISE PRÓPRIA À APRECIAÇÃO DO PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA, SUA CONCESSÃO DEPENDE DA VERIFICAÇÃO CUMULADA DA VEROSSIMILHANÇA DAS ALEGAÇÕES E DO FUNDADO RECEIO DE DANO IRREPARÁVEL OU DE DIFÍCIL REPARAÇÃO, NOS TERMOS DO ART. 273 DO CPC.
> 2 - A EXIGÊNCIA EDITALÍCIA CONSUBSTANCIADA NA HOMOLOGAÇÃO, PELO PODER PÚBLICO CONCEDENTE, DE

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

> ATESTADO FORNECIDO POR PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PÚBLICO OU PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PRIVADO PRESTADORA DE SERVIÇO PÚBLICO, REFERENTE À DEMONSTRAÇÃO DE EXPERIÊNCIA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS REALIZADA EM REGIME DE SUBCONCESSÃO COADUNA-SE COM A ORDEM JURÍDICA VIGENTE, NÃO CONFIGURANDO EXIGÊNCIA MERAMENTE FORMAL OU DESNECESSÁRIA, MAS IMPRESCINDÍVEL À VERIFICAÇÃO DA EFETIVA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO POR MEIO DE SUBCONCESSÃO E TAMBÉM DA OBSERVÂNCIA DA SUBCONCESSÃO ÀS NORMAS LEGAIS PERTINENTES.
> **3 - DESCUMPRIDO REQUISITO EDITALÍCIO DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA, A INABILITAÇÃO DO LICITANTE É MEDIDA IMPOSITIVA, CONFIGURANDO, POR CONSEGUINTE, A PRECLUSÃO DO DIREITO DE PARTICIPAÇÃO NAS FASES SUBSEQUENTES DO CERTAME, NOS TERMOS DO ART. 41, § 4º, DA LEI Nº 8.666/93. AGRAVO DE INSTRUMENTO DESPROVIDO".**

Ante os motivos expostos, mostra-se correta a decisão administrativa de inabilitação da Representante, inclusive já referendada pelo Poder Judiciário, pelo que se impõe seja negado provimento à presente Representação quanto ao pedido de determinação da habilitação da Planalto Rio Preto na Concorrência n°. 1/2011-ST e participação nas fases subsequentes.

2) DA ATUAÇÃO DO ESCRITÓRIO GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS

Verifica-se que a Representante, inconformada com sua inabilitação na Concorrência n.º 1/2011-ST, passa a se insurgir contra o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, colocando sua atuação sob suspeita na tentativa de impedir a renovação da frota de veículos do transporte público coletivo do Distrito Federal e a substituição das empresas que, há anos, prestam, precária e insuficientemente, o serviço à população do Distrito Federal.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Para tanto, alega que o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados teria examinado e emitido juízo quanto aos atos, impugnações e pedidos de esclarecimentos das concorrentes; que não haveria um instrumento jurídico que legitimasse a atuação do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados na Licitação; que a Cooperação Técnica entre o Distrito Federal e o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento teria findado em março de 2012, de forma que os advogados consultores do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados teriam participado da fase externa da licitação, sem amparo contratual; que haveria conflito de interesses entre os advogados do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados e a Licitação, tendo em vista que o Edital teria sido elaborado pelo Consórcio Logit-Logitrans, integrado por uma empresa que tem como diretor o Sr. Garrone Reck, pai do advogado Sacha Breckenfeld Reck, do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, e que o escritório patrocinaria causas judiciais das empresas Transporte Coletivo Grande Bauru, do Grupo Constantino, Viação Cidade Sorriso e Auto Viação Marechal, do Grupo Gulin, sendo que a Auto Viação Marechal se sagrou vencedora no Lote 4, a Viação Pioneira, que seria do Grupo Constantino, se sagrou vencedora na Licitação do lote 2, a Viação Piracicabana, que também seria do Grupo Constantino, se sagrou vencedora do Lote 1.

Segundo a Representante a atuação do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados seria eivada de irregularidades, pois os atos seriam desprovidos de competência administrativa; teria havido usurpação de função e violação da impessoalidade e moralidade pública.

Cumpre elucidar os fatos a fim de comprovar que as alegações da Representante não merecem guarida.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

2.1 DOS ATOS QUE PRECEDERAM A CONCORRÊNCIA 1/2011-ST

Preliminarmente, cumpre rememorar que o Governo do Distrito Federal - GDF, após determinação judicial extraída dos autos de Ação Civil Pública nº. 2001.01.1.010242-8, teve a missão de realizar o procedimento *licitatório* para a regularização e modernização do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

Em que pese à existência de um edital de licitação embrionário da Concorrência Pública n.º 1/2011, visando à realização do certame, publicado no ano de 2011, tal instrumento convocatório foi reprovado pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF, por diversas inconsistências.

Assim, afigurou-se imprescindível a reconstrução do referido instrumento, não apenas sob a diretriz de regularização jurídica das permissões existentes, como determinado pelo Poder Judiciário, mas também com o objetivo de implantar um novo projeto operacional, capaz de melhorar a qualidade da prestação dos serviços aos usuários, como demandou o Egrégio TCDF.

Diante disso, pautando por atender à coletividade, cumprir as competências precípuas da Pasta e aderir ao Princípio da Economicidade, foram utilizados instrumentos já em emprego na Secretaria, iniciados na gestão anterior, com as adequações necessárias, sempre primando pela celeridade e eficiência na resolução das demandas do transporte público coletivo do Distrito Federal.

Uma dessas ferramentas refere-se ao Convênio - Cooperação Técnica ANT/OC-11243-BR - firmado em 2009 entre o Distrito Federal - na oportunidade, denominado Beneficiário - e o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID - Administrador do Fundo para a preparação de Projetos de Infraestrutura (InfraFundo), destinado a formalizar termos e condições para a concessão de uma Cooperação Técnica não-reembolsável

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

ao Beneficiário, ao viso de apoiar a implementação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU/DF. (Anexo)

O Beneficiário (DF), por meio da Secretaria de Transportes, acordou que o BID utilizaria os recursos disponibilizados para contratar e pagar diretamente os serviços de consultoria necessários para o cumprimento dos objetivos da Cooperação supracitada.

Ajustou-se, ainda, que o Distrito Federal deveria aportar recursos como contrapartida, estimada, naquela ocasião, em US$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil dólares americanos), dos quais US$ 75.000,00 (setenta e cinco mil dólares americanos) deveriam ser destinados a pagamentos de consultores. Também restou compromissado que tal estimativa não reduziria a *"obrigação do Beneficiário de aportar os recursos adicionais exigidos para a conclusão do Programa"*.

Após participação vitoriosa em certame licitatório internacional BR-T1089-SN3 patrocinado pelo BID (Termo de Referência – Anexo e Proposta da empresa - Anexo), o Consórcio LOGIT Engenharia Consultiva Ltda. e LOGITRANS Logística, Engenharia e Transportes Ltda. foi contratado mediante o Contrato de Serviços de Consultoria ATN/OC-11243-BR, subscrito em 1º de junho de 2010, **firmado com o BID**, cujo objeto exordial consistiu na elaboração de propostas de reformas setoriais de médio e longo prazo, a preparação de estudos, marcos, planos e metas, que garantissem uma transição do sistema atual para o futuro sistema integrado de transporte público coletivo e sua adequada operação. (Anexo)

A par disso, frise-se que fora identificada a oportunidade de se utilizar da Cooperação Técnica, com ajustes demandados por esta Pasta, para a efetivação dos fins colimados pelo PTU para o Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal como um todo. Nesse sentido, foram realizados os enquadramentos do Contrato de Serviços de Consultoria ATN/OC-11243-BR à nova realidade, conforme pode ser observado por meio das tratativas

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

realizadas junto ao BID nos Ofícios nº 723/2011-GAB/ST e nº 1072/2011-GAB/ST. (Anexo – Ofícios e Anexo – Proposta da empresa enviada ao BID)

Ato contínuo, foi firmado Termo Aditivo ao Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria entre o BID e o Consórcio LOGIT-LOGITRANS, que abarcou, dentre outros produtos, a versão preliminar do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e dos demais anexos técnicos do Edital da Concorrência Pública nº. 001/2011 – ST (Minutas), nos termos previstos na Cláusula Quarta, alínea "e". (Anexo)

Em março de 2012, com a conclusão da fase interna do processo licitatório da Concorrência nº 001/2011 - ST, exauriu-se o objeto da Cooperação Técnica, dentro do Contrato ATN/OC-11243-BR, naquilo que envolvia os compromissos assumidos pelo BID na referida Cooperação. Remanesceram, todavia, as demais atividades listadas no Anexo 2 do Termo Aditivo à Cooperação Técnica, sob responsabilidade do Distrito Federal, a título da contrapartida já mencionada.

Assim, em face das demandas técnico-jurídicas que emergiriam na fase externa do certame, sobreveio a necessidade de se dar continuidade com os trabalhos, visando o suporte na emissão de pareceres e orientações técnicas à Secretaria, mormente quanto aos pedidos de esclarecimentos, impugnações administrativas, bem como sob os aspectos técnicos e financeiros envolvendo o Edital de licitação e o julgamento do certame, intercorrências essas previsíveis em qualquer pleito dessa natureza.

No que pertine às questões técnico-financeiras, prosseguiu-se com a consultoria sob o comando da empresa líder do Consórcio contratado pelo BID, no caso a LOGIT- Engenharia Consultiva Ltda.

Quanto à consultoria técnico-jurídica especializada na área de transporte público coletivo, a eleição do advogado Sacha Breckenfeld Reck e equipe decorreu do fato de o referido profissional ter integrado a equipe do Consórcio LOGIT-LOGITRANS durante a execução da Cooperação Técnica.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Ou seja, a escolha das consultorias referidas decorreu de decisão já consolidada no âmbito da Cooperação Técnica, desde 2010, quando firmado o Contrato ATN/OC-11243-BR.

Como é de se observar, portanto, demonstrou-se razoável a continuidade das mencionadas consultorias, para auxílio técnico à implementação do novo modelo de STPC/DF, consultorias essas levadas a efeito no âmbito do Programa de Transporte Urbano - PTU, cujo Órgão Financeiro Internacional – BID é a principal fonte dos recursos de seu custeio e possui normas e procedimentos próprios.

Deve-se realçar que o PTU, já em andamento quando da celebração da Cooperação Técnica em tela, é objeto do Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, firmado pelo Distrito Federal com o BID em 30.1.2008. No referido ajuste a Secretaria de Estado de Transportes figura como Órgão responsável por promover a execução do PTU/DF e a utilização dos recursos oriundos do financiamento.

Imperioso registrar que no **escopo do PTU, dentre os diversos projetos nele previstos, está inserida a renovação de toda a frota de ônibus do Distrito Federal, nos termos dispostos na Cláusula 4.07 (b)**:

> **CLÁUSULA 4.07.(...).**
> (b) **O Mutuário**, dentro do prazo de desembolso do Programa, **deverá promover a renovação da frota de ônibus do Distrito Federal de modo a compatibilizar a mesma com o perfil de frota aprovado pela Resolução Nº 4725 do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, de 13 de setembro de 2007,** conforme seja necessário à operação do transporte coletivo no corredor Leste-Oeste, a qual terá sua qualidade de serviço prestado aferida pela agência reguladora competente atualmente em processo de criação.

Dentro do contrato do PTU, restou também estabelecido como obrigação do Distrito Federal, a exigência de se **proceder à contratação de Consultoria a fim de prestar apoio ao Gerenciamento do Programa**, conforme disposições insertas nas Cláusulas 3.02 e 3.02, alínea (b), do

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Capítulo III; 4.07 do Capítulo IV; 4.02, V, Anexo A do PTU. Referidas Cláusulas assim rezam: (Anexo)

> **Capítulo III – Desembolsos**
> (...)
> **Cláusula 3.02. – Condições especiais prévias ao primeiro desembolso.**
> (...)
> (b) A apresentação dos termos de referência para **contratação de serviço de apoio ao gerenciamento do Programa previamente acordado com o Banco.**
> (...)
> **Capítulo IV – Execução do Programa**
>
> **Clausula 4.07. Condições especiais de execução.** (a) Estará condicionado à contratação de serviço de apoio ao gerenciamento do Programa nos termos da Cláusula 3.02(b) destas Disposições Especiais o início das obras a serem financiadas a débito do Financiamento, (...).
>
> **Cláusula 4.02, V, Anexo A - A UGP coordenará suas atividades dispensando especial atenção a quatro áreas:** (...) (d) (...) **A execução do Programa terá o apoio de uma consultoria cujas principais atividades serão:** (i) programação e acompanhamento da execução físico-financeira dos contratos, inclusive **apoio à supervisão dos processos licitatórios,** (ii) criação, implementação e operação de um plano de monitoramento para avaliação do programa; (iii) **apoio na elaboração de termos de referencia e documentos de licitação**; (iv) **apoio à UGP na supervisão e fiscalização de projetos e obras e na aquisição de bens e serviços**; (v) elaboração de relatórios periódicos e específicos do avanço do Programa".

Objetivando atender às condições expressas nesse Contrato de Empréstimo, após o devido procedimento de seleção - SDP Nº 001/2008/PTU, foi firmado o Contrato nº 25/2008-ST, entre a Secretaria de Transportes do Distrito Federal e a empresa Arcadis Logos Engenharia S/A, no exercício de 2008, cujo objeto é a prestação dos Serviços de Apoio ao Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – SAG/PTU/DF. (Anexo)

A Cláusula 3.7 do Contrato nº 25/2008-ST tratou de instituir as atividades da Empresa Consultora que requerem aprovação prévia do

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Contratante (GDF). Dentre elas está a questão de contratação de subconsultorias:

3.7 Atividades da Empresa Consultora que requerem a aprovação prévia do Contratante	A Empresa Consultora deverá obter por escrito aprovação prévia do Contratante antes de realizar qualquer das seguintes ações: (a) qualquer mudança ou acréscimo no Pessoal detalhado no Apêndice C; (b) Subcontratos: a Empresa Consultora poderá subcontratar serviços relacionados à prestação dos Serviços até certo ponto e com os especialistas e entidades que tenham sido previamente aprovados pelo Contratante; apesar desta aprovação, a Empresa Consultora tem a responsabilidade total pela prestação dos Serviços; se o Contratante considerar um Subconsultor incompetente ou incapaz de desempenhar as tarefas atribuídas, o Contratante poderá solicitar à Empresa Consultora que contrate um substituto com qualificações e experiência aceitável ao Contratante ou que retome a prestação dos Serviços; (c) qualquer outra ação que possa estar estipulada nas CEC.

Nesse diapasão, a Cláusula 4.1 institui como obrigação da Gerenciadora a contratação de subconsultores com nível de competência e experiência necessárias para prestar os serviços. Cabe ao Contratante examinar e aprovar o pessoal disponibilizado pela Contratada para executar o objeto ajustado.

4 Pessoal da Empresa Consultora e Subconsultores

4.1 Generalidades	A Empresa Consultora contratará e fornecerá Pessoal e Subconsultores com o nível de competência e experiência necessárias para prestar os Serviços.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

4.3 Aprovação do Pessoal	O Contratante, nos termos deste Contrato, aprova a relação do Pessoal-chave e os Subconsultores enumerados por cargo e por nome no Apêndice C. Com respeito a outro Pessoal que a Empresa Consultora se proponha utilizar na prestação dos Serviços, a Empresa Consultora apresentará ao Contratante uma cópia de seus Curricula Vitae (CV) para seu exame e aprovação. Se o Contratante não expressar objeções por escrito (indicando os motivos da objeção) dentro de 21 (vinte e um) dias contados a partir da data de recebimento desses CV, se considerará que o mencionado Pessoal foi aceito pelo Contratante.

Assim, no contexto da execução dos Serviços de Apoio ao Gerenciamento do Programa PTU/DF, a empresa Arcadis Logos Engenharia S/A (Contrato nº 25/2008-ST) realizou a contratação dos subconsultores em comento (Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados e a empresa LOGIT ENGENHARIA LTDA).

Deve-se notar e realçar a particularidade que reveste esse ajuste, regido pelas políticas e procedimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, uma vez que pactuado dentro do Contrato de Empréstimo Internacional nº 1957/OC-BR, sujeito, portanto, às políticas de aquisição e execução daquela Entidade Financeira Multilateral.

Nesse sentido, foram observadas as normas insculpidas por aquele Organismo Internacional e pelo Contrato nº 25/2008-ST, relacionadas com os procedimentos regentes da contratação de subconsultores, consoante demonstrado nas linhas pretéritas e na documentação anexa.

2.2 DA REGULARIDADE DA ATUAÇÃO DO ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS

No que diz respeito à atuação do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados no bojo da Concorrência n.º

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

1/2011-ST, esclareça-se que não gera qualquer surpresa a alegação constante da Representação no sentido de que o escritório de advocacia em questão, ou seu sócio Sacha Breckenfeld Reck, não possuiriam relação com o BID – Banco Internacional de Desenvolvimento. Como já citado, o citado escritório, na fase interna da Concorrência nº. 1/2011-ST, integrou o Consórcio LOGIT-LOGITRANS – este sim contratado pelo BID-, e, não sendo representante legal das empresas que constituem tal Consórcio, é evidente que não firmou pessoalmente qualquer avença com o BID.

Conforme demonstrado no tópico anterior, o advogado Sacha Breckenfeld Reck integrava o corpo jurídico do Consórcio LOGIT-LOGITRANS. Seu nome constou expressamente de quadro técnico de consultores da proposta técnica que integrou a contratação realizada pelo BID.

O Banco Interamericano do Desenvolvimento e o citado Consórcio firmaram Termo Aditivo ao Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria, que abarcou, dentre outros produtos, a elaboração da versão preliminar do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e dos demais anexos técnicos do Edital da Concorrência Pública nº. 1/2011 – ST, cuja avença teve vigência até março de 2012.

Findada aquela avença, para a atuação do advogado Sacha Breckenfeld Reck na fase externa da Licitação (Concôrrência n.º 1/2011), o escritório de advocacia do qual este é sócio foi subcontratado, no mês de abril de 2012, pela empresa Arcadis Logos Engenharia S/A, no contexto da execução dos Serviços de Apoio ao Gerenciamento do Programa PTU/DF, conforme contrato anexo. No escopo desse contrato, encontrava-se justamente a possibilidade de o escritório de advocacia prestar consultoria a esta Secretaria, no âmbito da Concorrência n.º 1/2011-ST.

Acresça-se que o ilustre administrativista Professor e Doutor Marçal JUSTEN FILHO exarou parecer especificamente sobre esse assunto, no qual conclui pela inexistência de indício de violação a princípio ou regra

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

legal em virtude da atuação profissional da consultoria do escritório Guilherme Gonçalves e Sacha Reck Advogados Associados no assessoramento ao Governo do Distrito Federal relativamente à Concorrência nº 1/2011-ST, afirmando expressamente que:

> **"A documentação examinada evidencia que os sócios da Consulente se conduziram de modo ético e absolutamente compatível com os deveres inerentes ao desempenho de sua profissão. Mais ainda, atuaram de modo adequado com os deveres próprios da atividade administrativa."**

Ressaltou, ademais, a inexistência de qualquer ato ou fato que impedisse o escritório de advocacia oficiante de prestar serviço ao Poder Público. Nesse sentido, às fls. 22/23 do parecer em anexo, o renomado **Professor Marçal JUSTEN FILHO** esclarece o seguinte:

> *VI.3.4 A contratação administrativa de especialistas em licitação*
>
> 121. Esse cenário não se altera quando se cogita de contratação pela Administração Pública de profissionais especializados na área de licitações. **Essa especialização envolve, usualmente, a prática da advocacia em defesa de interesses de licitantes privados. Como decorrência, a regra é que os profissionais disponíveis no mercado para contratação pela Administração Pública mantiveram vínculos, ainda que indiretos, com potenciais interessados em participar da licitação**.
>
> 122. Em outras palavras, os profissionais que não tivessem mantido nenhum vínculo com empresas privadas participantes de licitações possivelmente não disporiam da especialização e do conhecimento indispensáveis para a satisfação das necessidades da Administração.
>
> 123. **Ou seja, a satisfação das necessidades da Administração depende da contratação de um profissional com experiência e conhecimento. Esses atributos foram adquiridos na prática concreta da profissão, na defesa de interesses de clientes privados."**

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Portanto, a insurgência da Representante quanto à consultoria prestada pelo escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados ao Distrito Federal não merece guarida, devendo ser julgada improcedente a presente Representação.

2.3 DA INOCORRÊNCIA DE USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA – ACUSAÇÕES E NOTÍCIAS INFUNDADAS E CALUNIOSAS

Diferentemente do que sugestiona a Representante, o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados atuou como mero consultor técnico, inexistindo submissão compulsória deste Órgão ou mesmo da Comissão de Licitação às opiniões emitidas por tal escritório.

A Comissão Especial de Licitação e as autoridades envolvidas na Concorrência nº. 01/2011-ST sempre decidiram com autonomia e por sua inteira convicção, acatando ou não as orientações dos pareceres técnicos.

Com efeito, a consultoria do citado escritório foi restrita à formalização de orientações técnicas especializadas na área de licitações de concessões de serviço de transporte público coletivo, amparada na legislação aplicável e no Edital da Concorrência n.º 1/2011-ST, sendo de responsabilidade e competência da Comissão Especial de Licitação e das autoridades desta Pasta a tomada das decisões administrativas no âmbito da Licitação.

Da mesma forma, a consultoria relativa a demandas judiciais limitava-se à apresentação de fundamentos técnicos e documentais específicos do processo licitatório, atendendo a solicitações específicas, cabendo exclusivamente à Procuradoria Geral do Distrito Federal a atuação contenciosa em ações judiciais envolvendo o referido Certame, por intermédio da elaboração das peças processuais e patrocínio de causas perante o Poder Judiciário.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

Registre-se que o consultor não possui poder decisório, mas limita-se a prestar orientações na sua área de especialidade, como de fato se verificou no trabalho desenvolvido pelo escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, cabendo os atos decisórios da Concorrência nº. 01/2011-ST à Comissão Especial de Licitação e às autoridades desta Secretaria.

E, da própria etimologia da palavra "consultoria"[1] extrai-se que se trata do *ato de dar consulta ou conselho*; ou ainda, é *atividade exercida por aquele que dá pareceres e trata de assuntos técnicos*. Ou seja, o consultor não possui poder decisório, mas limita-se a prestar orientações na sua área de especialidade, como de fato se verificou no trabalho desenvolvido pelo escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, cabendo, como dito alhures, os atos decisórios da Concorrência nº. 1/2011-ST à Comissão Especial de Licitação e às autoridades desta Pasta.

O fato de a Consultoria elaborar "minutas" não lhe dá poder decisório, na medida em que a minuta nada mais é do que a "*primeira redação de um escrito, um rascunho.*"[2]

Nessa senda, o parecerista Marçal Justen Filho, assim concluiu[3]:

> *I.1 - IV.2 - A ausência de competência decisória*
> 54. É evidente que isso não importava a transferência para a Consulente ou para os advogados que a integram de alguma competência decisória formal.
> 55. **Todas as manifestações do Dr. Sacha Breckenfeld Reck apresentavam natureza meramente consultiva.** Recebendo a comunicação de algum incidente, cabia-lhe produzir uma manifestação de cunho sugestivo quanto à orientação a ser adotada. Isso podia envolver inclusive uma sugestão de redação a ser adotada para a formalização da futura decisão.

[1] http://www.priberam.pt/dlpo/default.aspx?pal=consultoria
[2] http://www.priberam.pt/dlpo/default.aspx?pal=minuta
[3] Fl. 10 do parecer em anexo.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

56. Não existe qualquer dúvida que tais manifestações eram avaliadas pelas autoridades investidas da competência jurídica para decidir. Na medida em que fosse verificada a juridicidade e adequação das sugestões, eram elas adotadas pela autoridade competente. **Mais precisamente, a decisão da autoridade era a única a ter existência no mundo jurídico**.

57. Pode-se fazer um paralelo muito simples com situações conhecidas no domínio jurídico. Suponha-se um parecer da assessoria jurídica, que seja aprovado pela autoridade competente. Ao afirmar "adoto o parecer acima", a autoridade competente produz um ato jurídico próprio. Formalmente, passa a existir o ato administrativo da autoridade superior. O parecer é uma mera proposta de decisão (ressalvados os casos em que o parecer apresenta natureza vinculante). Justamente por isso e por exemplo, a autoridade que adotou o parecer responderá pela decisão, inclusive no tocante a um eventual mandado de segurança. A autoridade coatora não é o assessor jurídico que elaborou o parecer, mas a autoridade superior que o adotou.

I.2 - IV.3 O caso concreto: a ausência de atividade decisória

58. **Portanto, o Dr. Sacha Breckenfeld Reck não desenvolveu qualquer atividade decisória no curso da licitação. Exercitou os seus deveres como contratado para prestar assessoramento no curso da licitação.**

I.3 - IV.4 O caso concreto: a ausência de anomalia nos atos praticados

59. Também por isso, não se vislumbra qualquer anomalia na formulação de propostas de encaminhamento do certame, na apresentação de sugestões de decisão, na redação de propostas de fundamentação e assim por diante.

60. **Ao praticar esses atos, o Dr. Sacha Breckenfeld Reck estava apenas adimplindo com as obrigações contratuais assumidas. Não se tratava de exercício indevido de competências alheias, nem de usurpação de funções públicas**.

61. Justamente por isso, aliás, todos esses atos foram praticados de modo escrito e público, no bojo dos autos de procedimento licitatório. Além das manifestações verbais eventualmente promovidas, cabia ao Dr. Sacha Breckenfeld Reck formalizar as suas manifestações por escrito.

62. Em suma, é perfeitamente imaginável a existência de dezenas de manifestações do referido profissional nos autos da licitação, nelas se contendo opiniões, orientações, esclarecimentos, sugestões e assim por diante. Isso não configura qualquer irregularidade, nem prática reprovável em face da ordem jurídica.

Diante do delineado, resta claro que o citado escritório de advocacia e seus sócios atuaram como meros consultores no âmbito da Concorrência nº. 1/2011-ST, sem qualquer poder decisório, pelo que é improcedente a afirmação constante na Representação de que um escritório de advocacia teria usurpado as funções da Comissão de Licitação.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

2.4 DA AUSÊNCIA DE IMPEDIMENTO DA CONSULTORIA PRESTADA PELO ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS - RESPEITO AOS PRINCÍPIOS DE DIREITO ADMINISTRATIVO

Ao se buscar advogados especializados e experientes no singular tema de transporte público coletivo, é de se esperar que, no passado, em outras oportunidades, esses já tenham prestado seus serviços a potenciais empresas interessadas a participar da Concorrência n.º 1/2011-ST. A notoriedade perante o mercado privado é um importante certificado de experiência e qualidade dos serviços jurídicos prestados.

Nessa toada, tratando-se a **Família** Constantino (*lato sensu*), com suas diversas e independentes vertentes, de uma das famílias mais tradicionais do transporte coletivo nacional, e sendo a **Família** Gulin (*lato sensu*), com toda a sua árvore genealógica, a família mais tradicional do transporte coletivo de passageiros de Curitiba e do Estado do Paraná, é natural e nada surpreendente que um escritório de advocacia sediado em Curitiba e com vasta experiência no setor já tenha prestado serviços a empresas que tenham nos seus quadros societários membros das **Famílias** Gulin ou Constantino.

Todavia, isso não gera vínculo eterno, amplo e/ou irrestrito dos advogados com tais empresas ou famílias, nem leva à presunção de parcialidade ou qualquer favorecimento ilícito em eventuais assessorias prestadas a órgãos públicos em processos licitatórios futuros de que elas participem.

A presunção constante da Representação no sentido de que a consultoria contratada não poderia ter prestado serviços ao Governo do Distrito Federal, fere de morte o disposto no inciso I do art. 7º do Estatuto da Ordem

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

dos Advogados do Brasil, segundo o qual é direito do advogado "***exercer, com liberdade, a profissão em todo o território nacional***".

Nesse diapasão, às fls. 22/23 do parecer em anexo, o renomado **Professor Marçal JUSTEN FILHO** esclarece o seguinte:

> *VI.3.4 A contratação administrativa de especialistas em licitação*
> 121. Esse cenário não se altera quando se cogita de contratação pela Administração Pública de profissionais especializados na área de licitações. **Essa especialização envolve, usualmente, a prática da advocacia em defesa de interesses de licitantes privados. Como decorrência, a regra é que os profissionais disponíveis no mercado para contratação pela Administração Pública mantiveram vínculos, ainda que indiretos, com potenciais interessados em participar da licitação**.
> 122. Em outras palavras, os profissionais que não tivessem mantido nenhum vínculo com empresas privadas participantes de licitações possivelmente não disporiam da especialização e do conhecimento indispensáveis para a satisfação das necessidades da Administração.
> 123. **Ou seja, a satisfação das necessidades da Administração depende da contratação de um profissional com experiência e conhecimento. Esses atributos foram adquiridos na prática concreta da profissão, na defesa de interesses de clientes privados."**

Frise-se, ademais, que as empresas mencionadas na Representação, embora constituídas ou administradas por pessoas físicas de sobrenome idêntico, seja Constantino, seja Gulin, são pessoas jurídicas próprias e independentes, constituídas por membros diversos de tais famílias, alguns inclusive sem grau de parentesco direto.

Diferentemente do que afirma a Representante, nunca existiu, por parte do escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, assessoria direta ou indireta às empresas Viação Piracicabana Ltda. e Viação Pioneira Ltda. – ou seja, tais pessoas jurídicas nunca contrataram os serviços dos advogados integrantes do escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

O referido escritório não advoga ou representa, nem judicial ou extrajudicialmente, a Família Constantino ou o Grupo Constantino. Da mesma forma, o escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados nunca prestou qualquer serviço contencioso ou de consultoria à pessoa jurídica Comporte Participações Ltda.

As procurações citadas na Representação referem-se à contratação para o patrocínio judicial específico de demandas envolvendo o processo de licitação de Marília, pela empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda.

Quanto às procurações, firmadas pelo Administrador Executivo da empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda., Sr. José Antônio Jacomelli, também se extrai que a empresa Comporte Participações Ltda., ou os sócios pessoas físicas desta, nunca outorgaram poderes ao escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados. Para atuação contenciosa e pontual em processos judiciais decorrentes do procedimento licitatório do Município de Marília, a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. foi representada pelos Senhores José Antônio Jacomelli, administrador executivo, e Celso Mitsuru Oishi, sócio da empresa Max Empreendimentos e Participações Ltda., que integra a Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda.

Esclareça-se, ainda:

i) o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados não assessorou, na qualidade de consultor, a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. no que diz respeito à sua participação nas Concorrências Públicas nº. 22/2010 e 23/2010 do Município de Marília - cujos serviços de consultoria foram prestados exclusivamente à então licitante Viação Cidade Sorriso Ltda.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

ii) a atuação de membros do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados na defesa dos interesses da empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. foi **exclusivamente contenciosa**, após a propositura de demandas judiciais por outras licitantes que participaram das Concorrências Públicas nº. 22/2010 e 23/2010 do Município de Marília, e ocorreu posteriormente ao encerramento daqueles certames[4], com expressa autorização de sua cliente Viação Cidade Sorriso Ltda., pois os interesses de tais empresas naquelas demandas judiciais eram convergentes. Prova da atuação "contenciosa" são as cópias dos processos, procurações respectivas e certidões explicativas que instruíram a denúncia da ABRADEC.

iii) Ainda que o escritório de advocacia tivesse atuado na defesa dos interesses da empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda., no que diz respeito à participação desta nas Concorrências Públicas nº. 22/2010 e 23/2010 do Município de Marília, **tal procedimento licitatório não guarda qualquer relação com o objeto do certame realizado no Distrito Federal (Concorrência 1/2011-ST) – pelo que eventual consultoria à referida empresa na licitação do transporte coletivo de Marília não geraria impedimento à assessoria do Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados na consultoria realizada ao Governo do Distrito Federal.**

Além do patrocínio de causas pelo citado escritório de advocacia ter se limitado a demandas pontuais que tramitam na Justiça de São Paulo, é de se ver que a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. – *que sequer participou da Concorrência nº. 1/2011-ST* - não forma grupo

[4]Os contratos de concessão daquele certame foram firmados em dezembro do ano de 2011, tendo a Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. sagrado-se vencedora do Lote 01 e a Viação Cidade Sorriso Ltda. do Lote 02.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

econômico com as licitantes Viação Pioneira ou Viação Piracicabana, já que possuem composição societária distintas.

Ademais, verifica-se que a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. é composta pelos seguintes sócios: MAX EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA. (45%), COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A (45%) e PMG PARTICIPAÇÕES LTDA. (10%), enquanto a Viação Piracicabana possui como sócios as empresas COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A (99,99%) e GUARUS PARTICIPAÇÕES SOCIAIS (0003%).

Ou seja, os sócios das duas empresas não são idênticos, e o fato de possuírem um sócio comum (COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A) não as outorga a natureza de Grupo Econômico, notadamente porque na Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. a investidora COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A não exerce controle, já que possui menos de 50% (cinquenta por cento) do capital social.

A presunção equivocada de impedimento levada a efeito na Representação, pelo simples fato de a Consultoria ter representado judicialmente a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda., fere de morte o conceito de direito civil segundo o qual a pessoa jurídica possui personalidade própria, distinta da pessoa de seus sócios.

Para que não reste dúvidas quanto ao que foi aventado, mais uma vez cite-se o parecer em anexo, de autoria do **Professor Marçal JUSTEN FILHO**:

> **"108. Em termos jurídicos, é absolutamente descabido identificar Comporte Participações S.A., Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. e Viação Piracicabana Ltda. São três pessoas jurídicas distintas, com interesses inconfundíveis e autônomas entre si. Dito de outro modo, o patrocínio dos interesses de Transporte Coletivo Grande Bauru Ltda. não significa a atuação profissional em favor de Viação Piracicabana Ltda.**

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

> **109. A imputação de atuação advocatícia para um mesmo sujeito apenas poderia ser admitida se fosse produzida a desconsideração da personalidade societária das duas empresas em questão. Tal apenas poderia ser produzida mediante a comprovação de algum desvio ou de utilização abusiva da entidade. Não existe qualquer imputação dessa ordem.**
> 110. Mais ainda, não teria existido irregularidade ainda que o Dr. Guilherme Gonçalves tivesse atuado, em outro litígio, na defesa dos interesses de uma das empresas licitantes. Essa imputação somente poderia merecer alguma reprovação se existisse evidência de alguma prática reprovável na condução da licitação."

Assim, o fato de o Escritório de Advocacia ter prestado serviços contenciosos no âmbito do Município de Marília à Empresa Transporte Coletivo Grande Bauru não o impediria de atuar na Licitação em apreço, visto que esta empresa não participou deste Certame, e, além disso, não forma grupo econômico com a Viação Piracicabana Ltda.

Quanto à alegação de grupo econômico entre Viação Pioneira e Viação Piracicabana, tem-se que o fato de os sócios (pessoas físicas) das citadas empresas fazerem parte da sociedade de uma terceira empresa, totalmente independente, que não participou da licitação, não as torna grupo econômico, notadamente para os fins do Edital da Concorrência n.º 1/2011-ST, segundo o qual a interdependência entre proponentes se configurava apenas na hipótese de haver controle societário ou administradores comuns entre as empresas licitantes (item 16.1.2, alínea "g" e 16.1.7), o que não é o caso.

Tal entendimento, inclusive, foi confirmado pelo Poder Judiciário, por ocasião do indeferimento da liminar postulada no Mandado de Segurança nº. 2013.00.2.008852-7, em que é Impetrante VIPLAN – Viação Planalto Ltda., bem como no Mandado de Segurança nº. 2013.00.2.007425-9, em que é impetrante Consórcio SOGIMA, ambos em trâmite perante o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios.

No tocante à licitante Auto Viação Marechal Ltda., esta empresa não possui qualquer contrato com o escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados que tenha por

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

objeto assessoria em licitações, muito menos o contratou para atuar na Concorrência nº. 1/2011-ST. O que ocorre é que, em razão da notoriedade do escritório de advocacia em questão na matéria de transporte público coletivo, este está contratado pelo SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA, ou seja, o escritório atua exercendo advocacia de classe, protegendo interesses individuais homogêneos e coletivos das empresas sindicalizadas, dentre as quais está a Auto Viação Marechal Ltda., exclusivamente no que diz respeito às concessões do transporte coletivo de passageiros de Curitiba e Região Metropolitana.

É o que dispõe a cláusula primeira do contrato de prestação de serviços de advocacia e consultoria jurídica firmado entre o citado Sindicato e a sociedade Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados, *in verbis*:

> "**CLÁUSULA PRIMEIRA:** O presente instrumento tem por finalidade a prestação de serviços profissionais de Advocacia e Consultoria Jurídica, pela CONTRATADA ao CONTRATANTE, em tudo o que lhe diga respeito, e às empresas por ele representadas, inclusive os Consórcios, **em assuntos unicamente de interesse coletivo ou individual homogêneo**, nas áreas de direito administrativo, direito civil e direito do consumidor, incluindo atuação e patrocínio em ações judiciais de interesse coletivo da classe e/ou individual homogêneo. (...)" (g.n)

Assim, as procurações mencionadas na Representação referem-se a processos coletivos, de autoria do SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA e de todas as empresas que operam o serviço público urbano e metropolitano integrado da Região Metropolitana de Curitiba, por meio do qual buscam a realização de cálculos para revisão tarifária pelo Poder Concedente, como bem se verifica das petições iniciais em

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

anexo, e dos poderes especiais outorgados nos instrumentos de mandato, abaixo transcritos:

> *"Este instrumento tem a especial finalidade de defender os interesses da Outorgante na propositura de medidas judiciais visando o cumprimento das cláusulas econômico-financeiras dos Contratos Administrativos resultantes da Concorrência Pública nº. 005/2009, da URBS – Urbanização de Curitiba."*

As empresas integrantes do SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA, dentre as quais a Auto Viação Marechal Ltda., outorgaram procuração com poderes específicos para propositura da referida ação judicial, que tem por objeto a manutenção do equilíbrio econômico–financeiro dos operadores do serviço público de transporte coletivo de passageiros de Curitiba e Região Metropolitana. E, ademais, só constaram do polo ativo daquela ação judicial por razões processuais, já que, acaso a ação fosse interposta isoladamente pelo Sindicato, corria-se o risco de que fosse reconhecida a ilegitimidade ativa deste.

De todo modo, é de se constatar que aquela ação protege os interesses coletivos e individuais homogêneos das empresas sindicalizadas e versa sobre equilíbrio econômico-financeiro de TODOS os prestadores do serviço público urbano e metropolitano integrado da Região Metropolitana de Curitiba, não guardando qualquer relação com o tema afeto à participação em licitações e ao objeto da Concorrência n.º 1/2011-ST.

Nessa senda, cumpre trazer à lume o posicionamento do parecerista Professor Marçal JUSTEN FILHO, que afasta todas as alegações constantes da Representação:

> 111. Por outro lado, a documentação evidencia que o Dr. Guilherme Gonçalves foi contratado pelo Sindicato das Empresas de Transporte

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

> Urbano e Metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana para promover ação visando ao reequilíbrio econômico-financeiro de concessões outorgadas em favor de suas associadas. Entre elas, encontrava-se a empresa Auto Viação Marechal Ltda. Deve-se anotar que, no mesmo processo, o referido Dr. Guilherme Gonçalves também advoga para muitas outras empresas.
> 112. Tratava-se de litígio judicial com objeto específico, sem qualquer identificação com o objeto da licitação promovida pelo Distrito Federal.
> 113. **Ademais e outra vez, não houve a indicação da prática de atos de favorecimento em favor da referida empresa. Tal como acima exposto, todas as decisões adotadas foram plenamente respaldadas pela ordem jurídica.**

Inexiste, assim, qualquer contrato de assessoria do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados às empresas Viação Pioneira, Viação Piracicabana e Auto Viação Marechal Ltda. na área de licitações públicas, tampouco quanto ao objeto da Concorrência nº. 1/2011-ST.

Insta citar que, indagado sobre a existência de indício de violação a princípio ou regra legal em virtude da atuação profissional da consultoria do escritório Guilherme Gonçalves e Sacha Reck Advogados Associados no assessoramento ao Governo do Distrito Federal relativamente à Concorrência nº. 1/2011-ST, o ilustre administrativista Professor e Doutor Marçal JUSTEN FILHO concluiu:

> **"A documentação examinada evidencia que os sócios da Consulente se conduziram de modo ético e absolutamente compatível com os deveres inerentes ao desempenho de sua profissão. Mais ainda, atuaram de modo adequado com os deveres próprios da atividade administrativa."**

Assim, no tocante aos atos praticados pela Consultoria no decorrer da Concorrência n°. 1/2011-ST, tem-se que o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados jamais violou os princípios que resguardam a lisura do procedimento licitatório, muito pelo contrário, se ateve integralmente ao cumprimento das disposições editalícias e à legislação vigente.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

As orientações prestadas pela consultoria do escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados no tocante a todas as fases da Concorrência n.º 1/2011-ST, além de imparciais, respeitaram os princípios de direito administrativo e a legislação vigente, tendo inclusive sido referendadas pelo Poder Judiciário, conforme decisões em anexo.

Em face do delineado, resta elucidado que inexiste qualquer fato ou contrato firmado pelo escritório de advocacia em questão, que o impedisse de atuar com a isenção e imparcialidade devidas perante esta Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, não tendo havido o repasse de informações sigilosas a qualquer licitante.

3) DA AUSÊNCIA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES DA CONCESSÃO DE MEDIDA CAUTELAR

Diante das razões expostas linhas atrás, não se vislumbra a presença dos requisitos autorizadores da medida cautelar em favor da Representante.

Tampouco a Representante comprovou a existência de dano irreparável no presente caso.

Como já decidido pelo Poder Judiciário nos autos do Agravo de Instrumento nº. 2013.00.2.000220-6, de Relatoria do Desembargador Angelo Canducci Passareli, a documentação apresentada à Comissão Especial de Licitação pela Representante não atende os requisitos editalícios mínimos exigidos para qualificação técnica.

É certo que o interesse público na melhoria do sistema de transporte público coletivo deve prevalecer sobre os interesses particulares dos licitantes que eventualmente não atendam os requisitos exigidos pelo Edital,

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

sob pena de impedir as melhorias no sistema de transporte e na mobilidade urbana, em prol dos usuários e de todos os cidadãos do Distrito Federal.

Por todo o exposto, devem ser indeferidos os pedidos formulados pela PLNALTO RIO PRETO.

Ante o perfilhado, reputamos ter esclarecido todos os pontos suscitados pela Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda., e, em função disso, solicitamos a esse egrégio Tribunal de Contas que indefira o pedidos formulados pela Planalto Rio Preto Transportes Coletivos Ltda., consoante fundamentos expostos.

Atenciosamente,

JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO
Secretário de Estado de Transportes

4) ANEXOS (Seguem em meio digital (DVD):

1) Acórdão proferido no Agravo de Instrumento n°. 2013 00 2 000220-6.
2) A) Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF.
   B) Termo de Referência
3) Proposta da empresa
4) Contrato de Serviços de Consultoria ATN/OC-11243-BR
5) Ofícios n°. 723/2011-GAB/ST e n°. 1072/2011-GAB/ST
6) Proposta da empresa enviada ao BID
7) Termo Aditivo ao Contrato de Prestação de Serviços de Consultoria entre o BID e o Consórcio LOGIT-LOGITRANS
8) Anexo A do PTU

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

9) Contrato n°. 25/2008-ST

10) Documentos Contratação escritório GGSR e contrato firmado entre este e ARCADIS-LOGOS

11) Parecer exarado pelo Professor Marçal Justen Filho, em 15 de julho de 2013;

12) Nota Oficial divulgada pelo GDF em 22 de junho de 2013;

13) Contrato de prestação de serviços do Escritório GGSR com SETRANSP-PR;

14) Cópia das petições iniciais das ações coletivas propostas pelo SETRANSP-PR e pelas empresas prestadoras do serviço público de transporte coletivo urbano do Município de Curitiba-PR;

15) Depoimento Ministério Público Apucarana-PR;

16) Liminares postuladas no Mandado de Segurança no. 2013.00.2.008852-7, em que é Impetrante VIPLAN – Viação Planalto Ltda., bem como no Mandado de Segurança no. 2013.00.2.007425-9, em que é impetrante Consórcio SOGIMA, ambos em trâmite perante o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios.

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441 -3402

e-doc AA5B7A0E

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF
Juntos por um novo DF

OFÍCIO

Nº. 80 **/2014 – UEGP/ST** Brasília, 10 de abril de 2014.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria Nº 15 – Proc. 36111/2013**.

Senhores Auditores,

Em relação aos Achados de Auditoria do Núcleo de Fiscalização de Obras - e Serviços de Engenharia – NFO, dos exercícios de 2012 e 2013, informamos que foram enviadas solicitações para manifestação ao DER/DF, à NOVACAP e à SUAG/ST (anexos o Ofício nº 079/2014-UEGP/ST, Ofício nº 078/2014-UEGP/ST e MEMO nº 46/2014-UEGP/ST respectivamente), os quais poderão esclarecer apropriadamente os pontos levantados, para que possamos apresenta-los tão logo os recebamos.

Em relação aos achados do exercício de 2012, referentes às Obras de Adequação da DF-085 (EPTG), esclarecemos que informações já foram enviadas à Corte diretamente pelo DER/DF, por meio do ofício nº 754/2013-DG, pela Secretaria de Transportes por meio do ofício nº 967/2013-GAB/ST e por meio da carta sem número do Consórcio Mendes Júnior/Serveng/CR Almeida, de 19 de Julho de 2013, em atendimento à Decisão nº 720/2013, prolatada no Processo nº 31.531/2010 e que, para evitar sobreposição de esforços e dispêndio de meios, a UEGP/ST sugere sejam verificados naquele feito, em homenagem, em especial, ao princípio do relator natural.

Atenciosamente,

Jorge Luís Miranda Nazaré
Chefe Substituto da UEGP/PTU/ST

Anexo: Cópias dos ofícios nº 079/2014-UEGP/ST, nº 078/2014-UEGP/ST e MEMO nº 46/2014-UEGP/ST.

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF
SECAO DE PROTOCOLO
ANEXADO AO DOCUMENTO
8962 Folha nº 15 09/04/2014

Aos Senhores
MARCELO MAGALHÃES SILVA DE SOUSA
JOANA D'ARC LÁZARO
JOSÉ HIGINO DE SOUZA
Auditores de Controle Externo
Tribunal de Contas do Distrito Federal
NESTA

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF

OFÍCIO

Nº. 79 **/2014** – UEGP/ST

Brasília, 09 de abril de 2014.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal-PTU/DF – **Nota de Auditoria nº 15 – TCDF**.

Senhor Diretor Geral,

Encaminhamos em anexo cópia digitalizada da Nota de Auditoria nº 15. Solicitamos a manifestação do DER/DF a respeito dos achados dos seguintes contratos:

- Execução de passeios em concreto e suavização de taludes na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 22/2011 – DER/DF;
- Serviços de drenagem – Contrato nº 09/2012 – DER/DF;
- Instalação de defensas metálicas na DF-085 (EPTG) – Contrato nº 10/2012-DER/DF;
- Contrato nº 08/2012-DER/DF – Passarela na Rodovia DF001 (Separata do Rel. 2012).

É de extrema importância prestar os esclarecimentos, tendo em vista que a UEGP/ST deve apresentar o seu relatório de forma completa, isto é, com a manifestação de cada UGL integrante do PTU/DF.

Atenciosamente,

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/PTU

RECEBIDO
Em 09/04/14 às ___:___ h
Rubrica
197462-9
Matrícula

ANEXOS: - Cópia digitalizada (CD) dos Achados de Auditoria;
- Cópia digitalizada (CD) da Nota de Auditoria nº 15 – Processo nº 36111/2013;
- Separata com §164 do Relatório de Auditoria de 2012.

Ao Senhor
Fauzi Nacfur Júnior
Diretor Geral do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF
NESTA

C/C
Ao Senhor
Samuel Dias Júnior (Coordenador da UGL/DER)

À SAG
P/ PROVIDÊNCIAS

Arquiteto Jorge L. M. Nazaré
Secretaria de Transportes
Coordenador - UEGP/PTU

RECEBIDO
Em 09/04/14 às 17:30
Simone
UGP/SAG

286003

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF

OFÍCIO
Nº. 78 /2014 – UEGP/ST

Brasília, 09 de abril de 2014.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria nº 15 - TCDF**.

Senhor Diretor,

Encaminhamos em anexo cópia digitalizada da Nota de Auditoria nº 15. Solicitamos a manifestação da NOVACAP a respeito dos achados referentes às Ciclovias – Contratos nºs 605/2011, 611/2011, 608/2011 e 610/2011. É de extrema importância prestar os esclarecimentos, tendo em vista que a UEGP/ST deve apresentar o seu relatório de forma completa, isto é, com a manifestação de cada UGL do PTU/DF.

Atenciosamente,

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/PTU

ANEXOS: - Cópia digitalizada (CD) dos Achados de Auditoria;
- Cópia digitalizada (CD) da Nota de Auditoria nº 15 – Processo nº 36111/2013.

Ao Senhor
Giancarlo Ferreira Manfrim
Diretor de Urbanização da
Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP
NESTA

C/C
Aos Senhores
Erinaldo Pereira Silva Sales (UGL/NOVACAP)
Cláudio Márcio (UGL/NOVACAP)

10-4-2014

À SAG
p/ providências
Arquiteto Jorge L. M. Nazaré
Secretaria de Transportes
Coordenador - UEGP/PTU

Cláudio André A. da Silva
Agente Administrativo
Matrícula 74.789-0

RECEBIDO
Em 10/04/14 às 15:05
Simone
UGP/SAG

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF
Juntos por um novo DF

MEMO
Nº 46 /2014 – UEGP/ST

4.091

Brasília, 9 de abril de 2014.

PARA: Subsecretaria de Administração Geral - SUAG/ST

ASSUNTO: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Nota de Auditoria nº 15 - TCDF**.

Senhora Subsecretária,

Encaminhamos em anexo cópia digitalizada da Nota de Auditoria nº 15. Solicitamos a manifestação da SUAG/ST a respeito dos achados referentes à contratação e execução de obras dos Terminais de Ônibus de Ceilândia Setor "O", Brazlândia, São Sebastião e Riacho Fundo I. Os achados foram apresentados no Relatório do Auditor Independente para o Exercício 2012, referidos na Nota de Auditoria nº 6 (cópia anexa) e apresentados em cópias digitalizadas com os parágrafos correspondentes a estas obras.

É de extrema importância prestar os esclarecimentos, tendo em vista que a UEGP/ST deve apresentar o seu relatório de forma completa, isto é, com a manifestação dos Executores dos Contratos.

À SAG
A/ PROVIDÊNCIAS

Arquiteto Jorge L. M. Nazaré
Secretaria de Transportes
Coordenador - UEGP/PTU

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/ST

RECEBIDO
09/04/2014 às 17:10 h
SAM 2 SUAG/ST
Unidade/Órgão

ANEXOS: - Cópia digitalizada (CD) dos Achados de Auditoria;
- Cópia digitalizada (CD) da Nota de Auditoria nº 15 – Processo nº 36111/2013
- Cópia digitalizada (CD) da Nota de Auditoria nº 6 – Processo nº 36111/2013

RECEBIDO
Em 09/04/14 às 17:20
Simone
UGP/SAG

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes
Programa de Transporte Urbano - PTU
Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP

GDF
Juntos por um novo DF

OFÍCIO

Nº. 82 **/2014 – UEGP/ST** Brasília, 14 de abril de 2014.

Ref.: Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF – **Notas de Auditoria Nº 06 e Nº 15** (2ª remessa) – **Proc. 36111/2013**

Senhores Auditores,

Em atenção à Nota de Auditoria nº 6, reiterada por meio da Nota nº 15, encaminhamos em anexo quadro contendo as providências adotadas em relação às ressalvas e pendências do exercício anterior, inclusive as de caráter contábil, juntamente com a documentação comprobatória correspondente.

Atenciosamente,

José Augusto Pinto Júnior
Chefe da UEGP/PTU/ST

Anexo: Uma via eletrônica (CD/DVD) do material em referência.

Aos Senhores
MARCELO MAGALHÃES SILVA DE SOUSA
JOANA D'ARC LÁZARO
JOSÉ HIGINO DE SOUZA
Auditores de Controle Externo
Tribunal de Contas do Distrito Federal
NESTA

TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DAS SESSÕES

SESSÃO ORDINÁRIA Nº 4684 de 29/04/2014

TCDF/Secretaria das Sessões
Folha:.....
Processo: 36111/2013
Rubrica:.....

PROCESSO Nº 36111/2013

RELATOR : CONSELHEIRO MANOEL PAULO DE ANDRADE NETO

EMENTA : Auditoria de recursos externos, prevista na cláusula 5.02 das Disposições Especiais do Contrato de Empréstimo n.º 1957/OC-BR, celebrado entre o Governo do Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, relativa às demonstrações financeiras de 2013.

DECISÃO Nº 1850/2014

O Tribunal, por unanimidade, de acordo com o voto do Relator, decidiu: I – tomar conhecimento da Informação n.º 04/2014 – DIAUP/SEMAG/SEGECEX e do Relatório de Auditoria de Recursos Externos do Contrato de Empréstimo n.º 1957/OC-BR, às fls. 58/157 e seus anexos; II – autorizar: a) o encaminhamento do Relatório de Auditoria de Recursos Externos do Contrato de Empréstimo n.º 1957/OC-BR ao Coordenador da UEGP/PTU – ST, para fins de cumprimento do compromisso contratual previsto na alínea (iii) do artigo 7.03 das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo n.º 1957/OC-BR, relativo ao encaminhamento das demonstrações financeiras auditadas ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; b) a devolução do feito à Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública para providenciar a elaboração de instrução quanto à atuação do Tribunal como Órgão de Controle Externo do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF.

Presidiu a sessão a Presidente em exercício, Conselheira ANILCÉIA MACHADO. Votaram os Conselheiros MANOEL DE ANDRADE, RENATO RAINHA, PAULO TADEU e PAIVA MARTINS. Participou o representante do MPjTCDF Procurador MARCOS FELIPE PINHEIRO LIMA. Ausente o Senhor Presidente, Conselheiro INÁCIO MAGALHÃES FILHO.

SALA DAS SESSÕES, 29 de Abril de 2014

Olavo Medina
Secretário das Sessões

Anilcéia Luzia Machado
Presidente em exercício