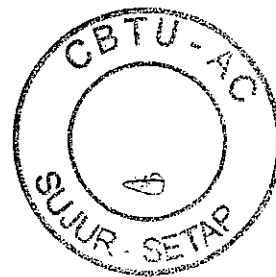


**CBTU**

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Estrada Velha da Tijuca, 77 - Rio de Janeiro - Brasil  
CEP 20531-080 - Telefone (021) 5753399  
CGC 42.357.483/0001-26

**TERMO DE ALTERAÇÃO Nº 01 DO  
CONTRATO Nº 028-2002/DA, QUE  
ENTRE SI FAZEM, DE UM LADO,  
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS  
URBANOS - CBTU E, DE OUTRO, O  
INSTITUTO CULTURAL FLÁVIO  
GUTIERREZ.**

**PREÂMBULO**

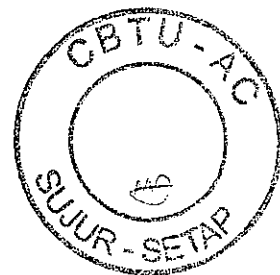
Pelo presente instrumento particular de alteração contratual, expedido em 02 (duas) vias de igual teor e forma, para juntas produzirem um só efeito de direito, de um lado, a **COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS**, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, na Estrada Velha da Tijuca nº 77, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 42.357.483/0001-26, neste ato representada por seu Diretor-Presidente JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS e por seu Diretor de Administração e Finanças ANTONIO ABRAHÃO CARAM FILHO, doravante denominada CONCEDENTE e, de outro, o **INSTITUTO CULTURAL FLÁVIO GUTIERREZ**, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 02.930.235/0001-08, com sede a Rua Pernambuco, 622, Belo Horizonte, MG, neste ato representado por ÂNGELA GUTIERREZ, doravante denominado CONCESSIONÁRIA, acordam em alterar o contrato nº 028-2002/DA, na forma abaixo:

**INFORMAÇÕES PRELIMINARES:**

1. Processos administrativos:

Contrato - PROT. nº 13.520/01;

TA nº 01 - PROT nº 13.971/04;

**CLÁUSULA PRIMEIRA: OBJETO**

1.1 - O presente Termo de Alteração objetiva atender as determinações contidas no Acórdão nº 554/2004 - TCU - Plenário exarado pelo Tribunal de Contas da União, que é parte integrante deste, estabelecendo para tanto que:

**CLÁUSULA SEGUNDA: AS CLÁUSULAS PRIMEIRA, QUARTA E SÉTIMA DO CONTRATO nº 028-02/DA PASSAM A TER SUAS REDAÇÕES ACRESCIDAS DAS SEGUINTE DISPOSIÇÕES:**

2.1 - "CLÁUSULA PRIMEIRA.....  
....."

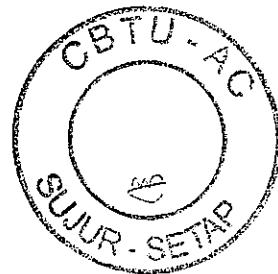
"O regime jurídico da cessão do imóvel objeto do contrato nº 028/02-DA é o da Concessão de Direito Real de Uso."

"O presente Contrato encontra fundamento legal no Art. 7º e parágrafos do Decreto Lei 271/67 c/c o art. 18, I, e parágrafos 1º e 5º da Lei 9.636/98 e, no que couber, nas disposições da Lei nº 8.666/93."

2.2 - "CLÁUSULA QUARTA.....  
....."

"§ 1º A inexecução total ou parcial do contrato ocasionará sua rescisão, sujeitando-se o inadimplente ao pagamento da multa prevista na CLÁUSULA QUINTA, sem prejuízo da responsabilidade por perdas e danos."

"§ 2º A rescisão promovida pela CONCEDENTE com base nos incisos I a XII e XVII do Art. 78 da Lei 8.666/93 acarretará a ocupação e a utilização do local, instalações, equipamentos, material e pessoal empregados na execução do contrato, necessários à sua continuidade."



2.3 - "CLÁUSULA SÉTIMA....."  
....."

"§ 7º Apresentar à CONCEDENTE anualmente, até o mês de março, demonstrativo de receitas, despesas e resultado financeiro do conjunto de empreendimentos executados nos imóveis."

**CLÁUSULA TERCEIRA:**

**O CONTRATO 028-02/DA PASSA A VIGORAR ACRESCIDO DAS SEGUINTE CLÁUSULAS.**

3.1 - "CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA - DAS PRERROGATIVAS DA CONCEDENTE"

"A CONCEDENTE poderá modificar, unilateralmente, o contrato para melhor adequação às finalidades de interesse público, respeitados os direitos da CONCESSIONÁRIA."

3.2 - "CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA - DA OCUPAÇÃO PROVISÓRIA"

"A CONCEDENTE, nos casos em que vise à manutenção de serviços essenciais, poderá ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato, na hipótese da necessidade de acautelar apuração de faltas contratuais pelo contratado, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo."

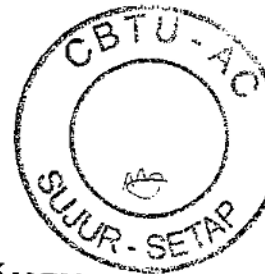
3.3 - "CLÁUSULA DÉCIMA-TERCEIRA - DA DESTINAÇÃO DOS SUPERÁVITES."

"Quando o resultado da operação disposta no § 7º da Cláusula Sétima resultar a existência de superávites, estes serão destinados a reaplicação no próprio acervo ou em atividades educacionais ou assistenciais vinculadas ao museu, em apoio financeiro a obras e serviços de interesse do metrô ou em outra finalidade social definida de comum acordo entre as partes, vedada a distribuição ou apropriação privada."

3.4 - "CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS"

"Aplica-se à execução do contrato, especialmente aos casos omissos, as disposições do Dec. Lei 271/67 c/c a Lei 9.636/98 e, no que couber, as da Lei nº 8.666/93."

CBTU



**CLÁUSULA QUARTA:**

**O INCISO III DA CLÁUSULA QUARTA PASSA A TER A SEGUINTE REDAÇÃO:**

4.1 - "III - caso o concessionário dê ao imóvel destinação diversa da estabelecida no contrato, ou descumpra cláusula resolutória do ajuste, perdendo, neste caso as benfeitorias de qualquer natureza."

No mais, ficam perfeitamente ratificadas todas as Cláusulas e condições do contrato nº 028-2002/DA, no que não conflitem com o disposto no presente instrumento.

E, por estarem justos e contratados, obrigando-se por si e/ou sucessores, assinam o presente termo em 02 (duas) vias de igual teor e forma, para juntas, produzirem um só efeito, na presença das testemunhas abaixo:

Rio de Janeiro, 25 de AGOSTO 2005.

P/CBTU/CONCEDENTE

[Redacted Signature]  
João Luiz Da Silva Dias  
Diretor - Presidente

[Redacted Signature]  
Antonio Abrahão Caram Filho  
Diretor de Administração e Finanças

P/ICFG/CONCESSIONÁRIA

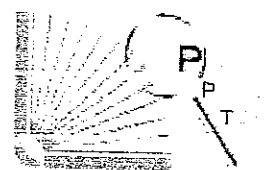
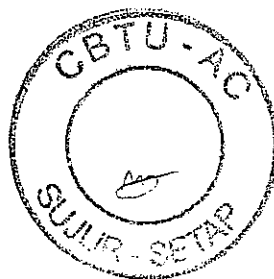
[Redacted Signature]  
Angela Gutierrez

**TESTEMUNHAS:**

1) [Redacted Signature]  
CPF/MF: [Redacted]

2) [Redacted Signature]  
CPF/MF: [Redacted]

TRIBUNAL DE CONTAS  
DA UNIÃO



Quinta-feira, 25 de Agosto de 2005

Processo nº 020.856/2003-1  
Acórdão nº 554/2004 - Plenário

4 Pesquisa em formulário - argumentos livres: cbtu e  
instituto cultural flavio cobarretz  
Acórdãos  
Acórdão  
2  
1

### Identificação

Acórdão 554/2004 - Plenário

### Número Interno do Documento

AC-0554-15/04-P

### Ementa

Acompanhamento. CBTU. Obra de implantação do trem metropolitano de Belo Horizonte - Metrô BH. Ausência de irregularidades. Verificação de impropriedades formais em contratos. Ausência de cláusulas essenciais. Imprecisão dos termos contratuais na cessão de imóvel para execução de empreendimento de caráter não lucrativo. Ausência das condições de habilitação estipuladas na lei de licitações. Determinação. Recomendação. Juntada às contas anuais.

### Grupo/Classe/Colegiado

Grupo I / Classe V / Plenário

### Processo

020.856/2003-1

### Natureza

Acompanhamento

### Entidade

Entidade: Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

### Interessados

Responsáveis: Luiz Otávio Mota Valadares (CPF 110.627.386-91), José Francisco Lemos Filho (CPF 000.525.076-53), Júlio César Azevedo Braga (CPF 233.213.697-53), João Luiz da Silva Dias (CPF 011.089.806-00), Hilton Homem de Melo (CPF 068.956.381-72)

### Sumário

Acompanhamento da obra de construção do metrô de Belo Horizonte. Trecho Calafate-Barreiro. Ausência de irregularidades na execução físico-financeira. Falhas formais. Determinações. Recomendação.

### Assunto

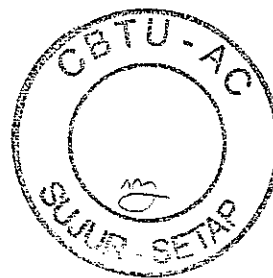
Acompanhamento

**Ministro Relator**

ADYLSO MOTA

**Unidade Técnica**

SECEX-MG - Secretaria de Controle Externo - MG

**Relatório do Ministro Relator**

Trata-se de acompanhamento efetuado pela Secex/MG em cumprimento ao item 8.4 da Decisão 175/99 - Plenário - TCU, Ata 15/99, mediante o qual esta Corte determinou àquela unidade técnica realizar o acompanhamento semestral da execução físico-financeira do trecho Calafate-Barreiro, relativo à obra de construção do Metrô de Belo Horizonte, informando qualquer ocorrência que contenha indícios de irregularidades.

1.1.O referido trecho foi contemplado no Orçamento da União referente ao exercício de 2003 através do Programa de Trabalho 26.783.0222.5753.0003, Unidade Orçamentária 56202. Para o exercício de 2004, o Programa de Trabalho é 15.453.1295.5178.0004 (que passa a incluir em sua denominação a possível extensão do trecho entre Calafate e Hospitais), sendo a mesma UO 56202.

2.Segundo informação contida no Relatório, o total físico de obras/serviços executados até março para todo o trecho Calafate-Barreiro representa um valor acumulado de 40% das obras civis previstas no contrato 009/85, na forma a seguir discriminada (em parêntese- execução prevista = execução realizada até 12/2003 + execução prevista para fev/2004):

?Infra-estrutura de Via Permanente: 52 % (100 %);

?Vedação da Faixa de Domínio: 36 % (80%);

?Superestrutura Ferroviária: 18 % (50 %);

?Obras de Artes Especiais (OAE):

?P.A. Rua Amanda: 80% (100%);

?Transposição Ferroviária Gameleira: 70 % (100 %);

?PA Leopoldino de Faria: 100 % (100 %);

?Estações e Terminais:

?Estação Amazonas: 39 % (50 %);

?Desapropriação: 24 % (90 %);

OBS: Excluídas da tabela as O.A.E. já 100 % edificadas no início do período

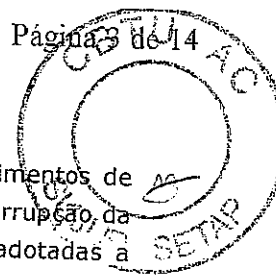
P.A. = Passarela para pedestre transpondo a faixa metroviária

P.I. = ? Passagem Inferior? (via pública cruza por baixo da faixa metroviária)

P.S. = ? Passagem Superior? (via pública cruza por cima da faixa metroviária)

2.1.Constatou a equipe técnica a paralisação de praticamente toda a frente de obras, ?...o que traz à tona o problema da conservação dos trechos de infra-estrutura e obras de arte especiais já concluídos, submetidos que estão não somente às intempéries mas principalmente à pressão de ocupação de um entorno intensamente urbanizado. Atualmente, a CBTU executa procedimentos de vigilância periódica, com agentes de segurança patrimonial percorrendo o trecho diariamente em motocicleta para identificação de riscos. No contexto de insuficiência orçamentária que vem cercando as obras do trecho, é bastante previsível que venha a permanecer inconcluso por muito tempo, o que reforça a necessidade dessa vigilância. Cabível assim a recomendação à CBTU no sentido de prosseguir os cuidados de vigilância sobre os trechos parcialmente edificados e aqueles já desapropriados para o ramal Calafate-Barreiro, mediante a conferência direta diária de todo o seu percurso e ação imediata para remoção de riscos de ocupações urbanas irregulares ou de danos físicos à parcela já edificada.?

2.2.No tocante à transposição ferroviária da Gameleira, é informado que as recomendações efetuadas por esta Corte, contidas no Acórdão 753/2003, Ata 24/2003



Plenário (no sentido da priorização da conclusão dos serviços e fornecimentos de sinalização de campo e das obras da transposição da Gameleira que impliquem a interrupção da operação em via dupla) foram observadas não havendo outras medidas a serem adotadas a respeito.

3.A respeito da execução financeira da obra, transcrevo o quadro demonstrativo e esclarecimentos da equipe, referentes a aplicação de recursos no Programa de Trabalho, até 25/02/2004, perfazendo um total de R\$ 45.440.224,10:

VIDE TABELA NO DOCUMENTO ORIGINAL

OBS: Valores nominais faturados e pagos, incluindo nas obras os valores a PO e os respectivos reajustes.

14.Em relação ao item ?ICMS Trens?, trata-se de pagamento de parcela de ICMS vinculada à transferência formal de propriedade do acervo de peças e componentes de TUE's vinculados ao fornecimento dos 10 trens restantes previstos no Contrato 004/81-DT. O assunto já foi tratado conclusivamente a fls. 114-115 do TC 008.646/1999-6, sem constatação de irregularidade e sem qualquer outra modificação desde então.

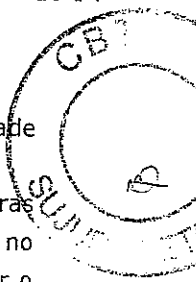
15.O item ?Outros serviços? engloba a contratação de projetos executivos das edificações e obras de arte especiais, de serviços de sondagem e de assistência técnica de engenharia para fiscalização das obras e para cadastramento imobiliário para fins de desapropriação. O item ?Convênio SUDECAP? custeia a implantação parcial de Parque Ecológico na região do Barreiro, medida mitigadora prevista no instrumento de licenciamento ambiental (Processo PBH 01.00491799-31, p. 87).

16.A diferença em relação ao levantamento anterior refere-se a desapropriações (pagamento de parcelas subseqüentes de desapropriações então já pactuadas) e a ?Outros Serviços? no que se refere aos serviços de fiscalização de obra.

17.Verifica-se diferença de tratamento contábil em relação à execução orçamentária habitual no caso das faturas regularmente apresentadas pelas empresas contratadas e não liquidadas ao final do exercício, por quaisquer razões. Estando a CBTU submetida ao regime de contabilidade societária da Lei 6404/76, tais documentos devem ser reconhecidos, pelo princípio da competência, e registrados no passivo circulante como ?contas a pagar? (o que gera a sua liquidação automática pelo mecanismo de liquidação de empenhos do SIAFI). Esse ato contábil marca como ?liquidado? um pagamento que formalmente não cumpriu os requisitos do art. 63 da Lei 4320/64, o que pode parecer equivocado à primeira vista. Não obstante, em função do regime contábil privado legalmente aplicável à Companhia, a contabilização como passivos é rigorosamente correta.

18.A devolução do adiantamento para mobilização concedido ao consórcio contratado pelo Termo Aditivo 18 ao contrato 009/85 (e pela OS COOBR-023/98 de 31/12/98) vem sendo feita através da emissão de faturas referentes a ?canteiro? contendo o valor contratual correspondente à manutenção de canteiro (10% dos valores de cada Ordem de Serviço) e um desconto integral, resultando em valor líquido zero. Ainda que tal forma não corresponda exatamente à especificada na mencionada OS COOBR-023/98 de 31/12/98 (desconto de 10 % em cada uma das faturas), resulta no mesmo valor para o desembolso da CBTU e para o valor total a ser faturado na contabilidade do contratado, pelo que não nos parece irregular a prática.?

4.Aborda o Relatório a questão dos serviços medidos e não faturados que ascende a R\$ 4.594.676,24 a PO (R\$ 11.023.001,69 em valores correntes). Segundo a equipe, ?Este fato é resultado da manutenção das obras civis, em ritmo lento, pela contratada, quando as Ordens de Serviço anteriores já foram integralmente executadas, medidas e pagas. Esta situação ocorreu e foi registrada também em 2000 (TC 011.078/2000-1), 2001 (TC 003.548/2001-3) e 2003 (TC 005.435/2003-7). Nos exercícios anteriores (2000 e 2001), a situação persistiu até a liberação, ao final do exercício, dos recursos orçamentários contingenciados, quando então o débito acumulado era solvido. Em 2003, não houve a referida



liberação (a dotação orçamentária seguiu contingenciada em sua prática totalidade até o final do exercício), o que implicou na manutenção de um valor de débito mais alto.?

4.1. Ressalta a instrução que os procedimentos de fiscalização e medição das obras pela CBTU foram examinados em maior profundidade no TC 006.829/2002-6 (fls. 12, cópia no TC 006.830/2002-7), não tendo sido objeto de qualquer ressalva pelo Tribunal. Para facilitar o entendimento é apresentado o seguinte quadro demonstrativo da situação:

VIDE TABELA NO DOCUMENTO ORIGINAL

5. No tocante ao Fluxo orçamentário do programa de trabalho são apresentadas as seguintes informações:

?II - 3.1) Exercício de 2003

29. O programa de trabalho examinado (PT 26.783.0222.5753.0003) teve dotação orçamentária autorizada de R\$ 35.3000.000,00 no exercício de 2003, tendo sido cancelado um total de R\$ 3.467.000,00. Foi tornado indisponível ao longo do exercício o valor líquido de R\$ 31.280.686. Assim, apenas R\$ 273.313,87 (ou 0,87 % do total autorizado pelo Legislativo) foi disponibilizado para o empreendimento. Este valor foi integralmente empenhado e liquidado no exercício. Assim, a evolução orçamentária do projeto até 31/12/2002, conforme dados do SIAFI, pode ser resumida abaixo (valores em R\$):

VIDE TABELA NO DOCUMENTO ORIGINAL

30. Os empenhos efetuados em todo o exercício no Programa de Trabalho destinaram-se apenas aos serviços de engenharia consultiva para fiscalização de obras:

VIDE TABELA NO DOCUMENTO ORIGINAL

II - 3.2) Exercício de 2004

31. No exercício de 2004, consta uma dotação autorizada de R\$ 12.250.000,00. A totalidade do valor está indisponível no sistema SIAFI.

VIDE TABELA NO DOCUMENTO ORIGINAL

32. Portanto, não houve a execução de despesas no exercício.?

6. A respeito das perspectivas de ampliação do projeto básico, cumpre ressaltar o seguinte excerto do Relatório da equipe técnica:

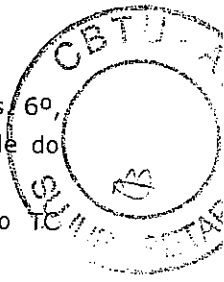
?...o projeto básico do trecho Calafate-Barreiro tal como hoje está configurado (revisão de 1998), abrange tão somente as obras civis. Um sistema de transporte sobre trilhos não está composto apenas pela obra em si (como uma estrada), mas também por complexos sistemas complementares de eletrificação, sinalização e material rodante. A definição destes sistemas feita pelo projeto GEIPOT de vinte anos atrás é inteiramente inaplicável (basta dizer-se que, à época, não existiam equipamentos digitais).

40. Ainda que a obra avance a passos lentos pela escassez de recursos ano a ano, seu estágio hoje já se depara com obstáculos derivados da indefinição das etapas subsequentes. Assim, determinadas características técnicas (bitola dos trens, tensão de eletrificação, parâmetros do sistema de sinalização/ATC) condicionam o desenvolvimento completo das obras civis. É exatamente a esta situação que se dirige a exigência do projeto básico imposta pelos arts. 6º inciso IX e 7º § 2º inciso I da Lei 8666/93. A CBTU vem tentando, diante da contingência imediata, adaptar o ritmo das obras àqueles itens de serviço que não sofram condicionamento direto dessas demais variáveis de projeto (a exemplo de obras de terraplenagem e vedação de faixa). Tal abordagem é correta como uma medida emergencial, mas não elide a necessidade de enfrentamento do problema de fundo. Se a falta de atualização da definição dos demais componentes do sistema metroviário pôde ser contornada até agora sem maiores prejuízos, a continuidade da obra exigirá a sua conclusão (e a configuração do percurso como via independente da linha 1 permite uma definição relativamente independente dos sistemas em cada linha).

41. Para lidar com a situação em tela, deliberou o Tribunal por determinação à CBTU (Acórdão 788/2003, Ata 25/2003 - Plenário) para que:

9.1.2 elabore o projeto básico atualizado dos sistemas fixos e de material rodante





do ramal Calafate-Barreiro (objeto deste levantamento), nos termos dos arts. 6º, inciso IX, e 7º, § 2º, inciso I, da Lei nº 8.666/93, de forma a viabilizar a continuidade do empreendimento sem o risco de incompatibilidade com as obras civis em andamento;

42. Em resposta (Ofício CRT/0076-2003-GAB de 27.10.2003, fls. 49-50 do TC 004.628/2003-7), o Chefe de Gabinete da Presidência da CBTU informa que:

A elaboração dos projetos de eletrificação, sinalização e telecomunicações, também designados genericamente de sistemas operacionais, assim como os projetos de material rodante, é feita, em sua quase totalidade, diretamente pelos próprios fornecedores vencedores das licitações.

Tal procedimento objetiva aumentar o espectro dos concorrentes, uma vez que, dada a especificidade das tecnologias empregadas, não há como serem desenvolvidos projetos básicos para serem licitados, pois se estes fossem feitos, teriam de ser baseados em algum tipo de tecnologia, tornando assim restritiva a participação ampla de participantes ou terminaria por quebrar a isonomia entre os diversos concorrentes.

A solução para o problema consiste em desenvolver termos de referência para as licitações de sistemas e material rodante que estabeleçam as características técnicas, operacionais e de desempenho que devam ser atendidas pelos diversos concorrentes.

O fato de não se dispor dos projetos básicos para os sistemas operacionais e material rodante não impede que se executem as obras civis, pois quando as mesmas são contratadas, toda as interfaces com aqueles sistemas já se encontram previamente compatibilizadas com os mesmos.

A título de exemplo podem ser citadas as questões relativas aos projetos de geometria da linha, definição de bitola, larguras das plataformas das estações, tensão da eletrificação, gabaritos para as obras de arte, previsões para a passagem de cabos, locação da posteação, caixas de passagem, etc.

Assim, quando as licitações para os sistemas e material rodante são elaboradas, todos os dados técnicos dos projetos das obras civis são indicados nos respectivos termos de referência, como premissas a serem consideradas para o desenvolvimento dos respectivos projetos a serem fornecidos.

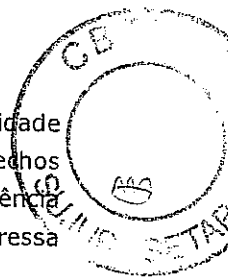
Desta maneira, pode-se assegurar que as obras civis podem ser desenvolvidas sem que estejam disponíveis os projetos de sistemas e material rodante.

43. A resposta apresentada confunde o projeto básico (claramente delimitado pela própria lei de licitações) com o projeto executivo. São os termos de referência para as licitações de sistemas e material rodante que estabeleçam as características técnicas, operacionais e de desempenho que devam ser atendidas pelos diversos concorrentes? que, precisamente, dão a definição concreta do objeto a ser licitado em cada um. Essa confusão entre tipos de projeto é encontrada inclusive na doutrina (cfe., por exemplo, Nóbrega, Alton Rocha. Projeto básico nas licitações públicas. L&C Revista de Direito e Administração Pública. VI (62), agosto/2003 pp.8-10). No entanto, como lembra o mesmo autor, "Quem não discrimina o que pretende contratar, termina por contratar o que não desejava?". Assim, a especificação das características fundamentais dos sistemas a contratar (que é exatamente a exigência dos arts. 6º, inciso IX, e 7º, § 2º, inciso I, da Lei nº 8.666/93 citados na deliberação) é, sim, pré-requisito para as contratações e - em termos concretos - a continuidade das obras civis do trecho (chame-se projeto básico ou qualquer outra denominação).

44. Não obstante o conteúdo evasivo da resposta, foram adotadas providências para a definição dos parâmetros relativos a projeto básico com impacto nas obras civis. Em reunião interna de trabalho com essa finalidade específica, foram apresentados e discutidos os pontos de projeto ainda por definir que causavam efeitos nas obras civis.

(...)

45. Adicionalmente, foi submetida a concorrência o desenvolvimento do projeto de implantação das linhas 2 (Barreiro-Calafate-Hospitais) e 3 (Pampulha-Savassi), que tem por



escopo os Estudos de conceituação funcional, operacional, viabilidade técnico/econômico, impacto ambiental, e projeto de engenharia para a implantação dos trechos metro-ferroviários Calafate-Hospitais e Pampulha-Savassi (Edital e documentos da concorrência a fls. 1-170). Em maior detalhe, a ?conceituação funcional e operacional do sistema? expressa no termo de referência da contratação inclui as

[...] grandes definições sobre as características gerais das linhas a serem implantadas: traçado definitivo das linhas 2 e 3, capacidade e características do trem, características da via permanente, plano de vias, posicionamento das estações e terminais de integração, caracterização da marcha, níveis de serviço em condições normais e restritas, nível de controle exigido, nível de segregação da operação, intervalo mínimo, velocidade operacional máxima, rampa máxima e raio mínimo. (Termo de referência - Edital BH-60 - fls. 67)

46.As definições prévias estabelecidas anteriormente pela CBTU estão contempladas como pressupostos dos estudos a serem realizados (?Deverá ser mantida a bitola de 1600 mm e a tensão de tração de 3000Vcc, utilizadas na Linha 1 em operação, de forma a aproveitar a capacidade instalada, principalmente aquela relativa aos equipamentos de manutenção de via e rede aérea? (Termo de referência - Edital BH-60 - item 13).

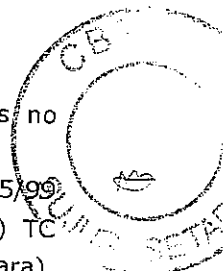
47.Ainda que o trecho considerado na concorrência seja ?Calafate-Hospitais?, os projetos de sistemas fixos (eletrificação, telecomunicações, sinalização, instalações de manutenção, trens) são obrigatoriamente aplicáveis à continuação da linha de Calafate até Barreiro, dado que a linha é contínua e os mesmos sistemas funcionam em todo o trecho. A segmentação do projeto terá efeitos apenas nos estudos relativos a obras civis (projetos, EIA/RIMA, etc.), que já estão disponíveis para o trecho Calafate-Barreiro.

48.O procedimento de concorrência está submetido às normas gerais de contratação de consultores dos projetos financiados pelo Banco Mundial, consistindo de uma Solicitação de Proposta a uma lista de seis empresas do ramo de consultoria (fls. 03). A adoção das normas específicas do Banco Mundial encontra amparo no art. 42 § 5º da Lei 8666/93, uma vez que os referidos estudos estão sendo custeados com recursos do projeto de financiamento para o Metrô de Belo Horizonte (esta circunstância foi exaustivamente examinada pelas sucessivas auditorias nos Programas de Trabalho do Metrô, sem qualquer irregularidade)..

49.Os estudos ora licitados abrangem, sem qualquer sombra de dúvida, os requisitos para o projeto básico (e incorporam outros estudos e projetos técnicos necessários a qualquer implantação de trecho metro-ferroviário). Poder-se-ia questionar, em um primeiro momento, a grande abrangência dos estudos, que pretendem abarcar o trecho Calafate-Barreiro, a sua extensão até a região dos Hospitais e ainda o traçado de uma nova linha. Porém, o porte de qualquer intervenção metro-ferroviária em uma grande metrópole recomenda exatamente um esforço máximo na atividade de planejamento. Muito mais importante é planejar o conjunto do sistema de transporte e sua interação que elaborar planos parciais para trechos sucessivos. A elaboração de um estudo geral com duas linhas contempla, inclusive, o problema acima mencionado da insuficiência, a longo prazo, da operação do ramal Barreiro com o simples transbordo em Calafate.

50.Desta forma, apesar da manifestação inicial da direção da CBTU, as providências adotadas contemplam a solução do problema e o cumprimento da determinação, tanto a nível emergencial (definição interna das variáveis-chave da interface sistemas/obras civis) quanto em caráter definitivo (a elaboração do projeto básico e de estudos complementares para implantação). É de considerar-se assim atendida a determinação, sendo o ponto retirado da necessidade de verificação periódica.?

7.As determinações do Tribunal consideradas de caráter continuado e aquelas que não foram atendidas de forma definitiva em processos anteriores foram objeto de verificação pela equipe técnica que esclarece que neste processo foi incluído o acompanhamento das determinações relativas ao Programa de Trabalho do trecho Calafate-Barreiro e daquelas envolvendo, em caráter geral, a prática administrativa da CBTU. As determinações específicas



sobre obras ou eventos do trecho São Gabriel-Vilarinho estão registradas no formulário FISCOBRAS referente àquele projeto (TC 004.630/2003-5).

7.1. Foi analisado o atendimento às seguintes deliberações: Decisão TCU 175/99 (Ata 15/99 - Plenário) TC 925.220/98-1, Decisão TCU 956/99 (Ata 54/99 - Plenário) TC 014.275/99-6, Processo TC 008.646/990-6 (Relação 69/99, Ata 33/2000 - Primeira Câmara), Acórdão TCU 788/2003 (Ata 25/2003 - Plenário) TC 004.628/2003-7, TC 011.077/2000-4 (Relação 02/2001, Ata 01/2001 - Primeira Câmara), Decisão 1334/2002 (Ata 37/2002 - Plenário) - parâmetros para encargos moratórios, Decisão 1334/2002 (Ata 37/2002 - Plenário) - planejamento de capacidade, Decisão 1376/2002 (Ata 38/2002 - Plenário) - repartição tarifária, não sendo constatada inobservância às determinações exaradas por esta Corte.

7.2. Também foi examinado o cumprimento ao Acórdão 1079/2003 (Ata 45/2003 - Plenário) - Concessão de uso do imóvel e obras da Estação Central, a respeito do qual transcrevo a análise constante no Relatório:

769. Em 06/08/2001 foi firmado Acordo de Cooperação Técnica, Cultural e Financeira entre o Ministério da Cultura, a CBTU e o Instituto Flávio Gutierrez, tendo por objeto estabelecer as condições para a execução da restauração do conjunto arquitetônico dos prédios A e B, da Estação Central da CBTU/STU/BH para a instalação do Museu de Artes e Ofícios (fls. 58-60 do TC 005.435/2003-5). A cláusula 3.1 do Acordo prevê que os projetos e atividades a serem executados, envolvendo a transferência de recursos financeiros entre as partes, serão viabilizados por intermédio de Convênio nos termos da IN STN nº 01/97.

70. Em 01/07/2002 foi celebrado Contrato nº 028-02/DA entre a CBTU e o Instituto Flávio Gutierrez, tendo por objeto a concessão de direito real de uso dos prédios A e B da Estação Central da CBTU/STU/BH, para uso exclusivo da concessionária na atividade de instalação do Museu de Artes e Ofícios, sob responsabilidade, investimento e risco da concessionária (fls. 210-214). A concessionária obriga-se a promover a total restauração dos prédios dados em concessão, conforme Projeto Preliminar (custo estimado de R\$3.000.000,00 para montagem do museu em geral e R\$4.000.000,00 para restauração e obras). O prazo da concessão é de 25 anos.

71. Por proposta do levantamento anterior, deliberou o Tribunal, no Acórdão à epígrafe, autorizar a verificação específica da regularidade do contrato de concessão 028/02-DA celebrado em 01/07/2002 entre a CBTU e o Instituto Flávio Gutierrez e das despesas dele decorrentes, direta ou indiretamente, no âmbito do próximo acompanhamento semestral de cumprimento à Decisão 175/98, Ata nº 15/98 - Plenário. Em função da situação fática e premente já existente de precariedade de funcionamento da estação, também deliberou a CBTU que envide todos os esforços possíveis para assegurar a formalização e o efetivo cumprimento da co-participação da entidade concessionária no contrato de concessão 028/02-DA celebrado em 01/07/2002 no custeio das obras de realocação definitiva da Estação Central do Metrô de Belo Horizonte.

72. A Estação Central é o principal canal de acesso de e para o metrô na área central. Para viabilizar as obras de instalação do Museu, a CBTU já liberou o Prédio A, onde funcionavam a bilheteria e a área operacional da estação, tendo que improvisar uma bilheteria, que passou a funcionar em condições precárias de segurança e sendo alvo de muitas reclamações de usuários (fotos a fls. 357). Quanto ao Prédio B, transferiu as gerências operacionais que nele estavam instaladas inicialmente para parte de um andar alugado em prédio próximo, levando-as depois para o prédio da administração central. Foi concluída uma pequena construção na Estação Minas Shopping para abrigo de maquinistas de turno, que lá também funcionava.

73. Estão em andamento as obras da construção de um saguão abaixo do nível da praça lindeira, interligando os túneis de transposição da via e de acesso às plataformas, transferindo todo o acesso ao metrô para essa área (incluindo as áreas operacionais da Estação). O escopo dessa obra inclui apenas as fundações e serviços de estrutura, sem incluir o



chamado acabamento (revestimentos, instalações elétricas e hidráulicas). Estão incluídas no contrato 019/01-DT (valor de R\$ 1.521.750,95, Termo Aditivo nº 04 de 09/01/2003).

74. Existem referências em documentos internos à aceitação da entidade concessionária em custear a parcela restante desta obra (fls. 56 do TC 005.435/2003-5). No entanto, tal compromisso não se encontra registrado em qualquer instrumento contratual. A CBTU espera inserir o compromisso quando da formalização de nova concessão de direito real de uso para imóvel contíguo destinado à expansão do museu, operação esta que se encontra em fase de negociação com a Rede Ferroviária Federal, proprietária do imóvel (minuta do referido convênio elaborada pela CBTU a fls. 57-60 do TC 005.435/2003-5). Os projetos executivos da obra definitiva (estrutura e acabamento) e a edificação de instalações provisórias de alvenaria foram custeados pela entidade concessionária, já estando disponíveis para a CBTU (planos da obra a fls. 372-384).

75. Para conclusão das obras faltantes para a inauguração do Museu os recursos necessários previstos pelo Instituto Cultural Flávio Gutierrez correspondem a R\$ 4.153.000,00. A meta atual é de conclusão das obras em dezembro/2004. Entretanto, conforme consta às fls. 208-209, os recursos são captados de diversas fontes (instituições públicas e privadas), através de Lei Federal, Estadual ou Municipal de Incentivo à Cultura, bem como através de Convênio federal, com respectiva contrapartida do Instituto. Face à imprevisibilidade que caracteriza tais liberações financeiras e doações incentivadas e não incentivadas, ocorreu, já em 2004, alteração no cronograma físico-financeiro, podendo haver dilação nos prazos previstos, caso sejam frustradas as expectativas de entrada dos recursos.

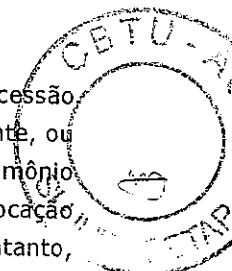
76. Do ponto de vista formal, o processo de cessão do imóvel contém apenas cópia do Acordo de Cooperação (com o projeto preliminar do museu) e pareceres jurídicos e despachos internos que o aprovam, bem como o instrumento contratual de cessão (?contrato de comodato?) e a aprovação das respectivas minutas pelo setor jurídico interno.

77. O termo de contrato menciona genericamente, no preâmbulo, a subordinação à Lei 8666/93. O seu objeto é ?a concessão dos prédios a e b da Estação Central da CBTU [...] para uso exclusivo da concessionária, na seguinte atividade: instalação do Museu de Artes e Ofícios, sob responsabilidade, investimento e risco da concessionária?. Como contrapartida, fica estabelecida a responsabilidade da concessionária na instalação do Museu e restauração dos espaços. O prazo da concessão é de 25 anos, a expirar em 01.07.2027. Findo o prazo, os bens incorporados às edificações reverterem ao patrimônio da CBTU.

78. Pelo conteúdo do negócio, em se tratando a CBTU de uma entidade da administração indireta, incidem os dispositivos da Lei 9636/98 (conforme permitido pelo art. 121 da Lei 8666/93). A regra geral para alienação em geral de imóveis (inclusive na concessão de direito real de uso) é a necessidade de licitação (art. 17 da Lei 8666/93), não se enquadrando a transação examinada em nenhuma das exceções elencadas naquele artigo. Já a Lei 9636/98 amplia o rol de situações em que pode ocorrer uma cessão (sob várias formas) de patrimônio imobiliário da União a terceiros em condições diferenciadas. Em seu art. 18 prevê a cessão dos imóveis, a título gratuito ou em condições especiais, a ?I - Estados, Municípios e entidades, sem fins lucrativos, de caráter educacional, cultural ou de assistência social;? e a ?II- pessoas físicas ou jurídicas, em se tratando de interesse público ou social ou de aproveitamento econômico de interesse nacional, que mereça tal favor?.

79. Neste caso, não se cogita da cessão com base no inciso I (que permite, por exemplo, cessão de imóveis a entidades beneficentes), mas com base no inciso II (que depende do projeto de utilização associado à cessão). Está presente o interesse público na formação do Museu, visto que seu uso para fins culturais foi aprovado diretamente pelo Ministério da Cultura no Acordo de Cooperação Técnica. A própria instituição cessionária é entidade sem fins lucrativos (arts. 1º e 2º do Estatuto, cópia dos respectivos atos constitutivos a fls. 180-207).

80. A utilização da área pelo Museu pode dar-se sob vários regimes: a simples



cessão com o encargo respectivo (art. 18 inciso II da Lei 9636/98) ou a concessão de direito real de uso (art. 7º do Decreto-Lei 271/67), que são os mais comuns atualmente, ou ainda os demais previstos no Decreto-Lei 9760/46. A situação do prédio dentro do patrimônio público, afetado ao uso no serviço ferroviário, não contempla a princípio uma simples locação comercial da Lei 8245/91 (que exigiria, ademais, prévia licitação). O contrato fala, no entanto, de "concessão", termo que define a atribuição condicionada do direito de execução de serviços públicos no marco da Lei 8987/95. Portanto, é necessária maior precisão nos termos contratuais, o que implica determinação pela retificação da redação. Não se trata aqui de interferir na escolha feita pelo gestor entre os regimes permitidos por lei, mas de assegurar que seja escolhido e implantado algum dentre eles. A falha é eminentemente formal, sanável sem maiores dificuldades, sem reflexos de irregularidade no conteúdo da cessão do imóvel. Destarte, cabe-nos propor determinação à CBTU no sentido de retificar os termos contratuais do Contrato nº 028-02/DA para que o mesmo especifique com precisão o regime jurídico da cessão do imóvel dentre aqueles deferidos pela legislação (cessão com encargo com base no art. inciso II da Lei 9636/98; concessão de direito real de uso com base no art. 7º do Decreto-Lei 271/67 ou outro dos regimes previstos no Decreto-Lei 9760/46 que seja aplicável).

81. As exigências básicas de licitação e onerosidade, em qualquer regime, somente são dispensadas quando o empreendimento a ser desenvolvido no local cedido não tem fins lucrativos (art. 18 § 5º da Lei 9636/98). O projeto do Museu tem um potencial razoável de geração de receita, ainda que o setor cultural enfrente inúmeras dificuldades na sua manutenção. Assim, a capacidade do Museu de tornar-se lucrativo é, de momento, indeterminada. Cabe no entanto assegurar previamente o seu caráter não-lucrativo (ou seja, que a utilização de eventuais superávits seja pactuada entre as partes e distinta da distribuição ou apropriação privada), como condição essencial de validade da dispensa de licitação para a cessão. Neste caso, não se trata da natureza não-lucrativa da entidade promotora, mas do empreendimento específico ao qual vai-se destinar o imóvel.

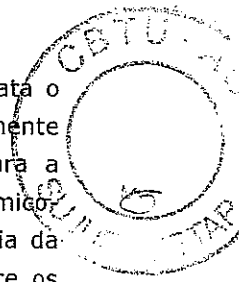
82. Uma vez mais, o ponto levantado não parece questionar a finalidade do negócio: a instituição promotora do projeto não tem fins lucrativos, e suas finalidades essenciais são de promoção cultural. Trata-se de uma correção também eminentemente formal: a garantia contratual das finalidades não-lucrativas de eventuais superávits na exploração do Museu (por exemplo, reaplicando-as no próprio acervo, em atividades educacionais ou assistenciais vinculadas ao Museu, ou até mesmo em apoio financeiro a obras e serviços de interesse do Metrô). A definição precisa dessa destinação pertence à esfera gerencial da CBTU e de sua negociação com o agente privado, cabendo ao Tribunal apenas exigir a sua especificação contratual, bem como dos mecanismos de controle do seu cumprimento. Estando o Museu ainda em construção, não houve ainda operação do empreendimento, dispensando-se portanto verificação da situação financeira acumulada.

83. Assim, devemos propor determinação à CBTU no sentido incluir nos termos contratuais do Contrato nº 028-02/DA disposições que assegurem o caráter não-lucrativo do empreendimento executado no imóvel cedido, como condição básica para a dispensa de licitação na cessão (art. 18 § 5º da Lei 9636/98), incluindo:

a) a forma de apuração, contabilização e prestação de contas do resultado financeiro dos empreendimentos desenvolvidos no imóvel e da aplicação de seus eventuais superávits;

b) disposições sobre a destinação de eventuais superávits apurados (tais como a reaplicação no próprio acervo ou em atividades educacionais ou assistenciais vinculadas ao Museu, em apoio financeiro a obras e serviços de interesse do Metrô ou em outra finalidade social definida de comum acordo entre as partes, vedada a distribuição ou apropriação privada).

84. Adicionalmente, a celebração do ajuste exige, por força do art. 27 da Lei 8666/93, a comprovação das condições de habilitação do contratado. Não estão presentes no processo de contratação essas condições, devendo ser providenciada a respectiva formalização.



Nomeadamente, há que juntar ao processo a habilitação jurídica de que trata o art. 28, o registro das condições de regularidade fiscal do art. 29 (na forma habitualmente exigida pela CBTU de seus contratados) e a comprovação da qualificação técnica para a execução da contrapartida do contrato (art. 30 inc. II). No caso da qualificação econômico-financeira, uma vez estando o empreendimento por conta e risco da entidade beneficiária da cessão (e sendo o ramo cultural notoriamente dependente de patrocínios, principalmente os incentivados pela Lei 8313/91 e pelas leis estaduais e municipais análogas), entendemos não ser aplicável a exigência de índices ou valores mínimos de patrimônio, por não guardarem correlação com a capacidade de execução do contrato. Assim, exigível será apenas a apresentação dos demonstrativos financeiros da instituição contratada (art. 31 inc. I), sem a imposição de padrões mínimos. Tais exigências não serão, inclusive, inovadoras para a entidade contratada se esta acolher-se ao incentivo da Lei 8313/91, uma vez que a aceitação dos projetos de incentivo exige a apresentação de toda essa documentação. De fato, a maior parte dos documentos comprobatórios dessas habilitações já foi fornecida diretamente pela entidade cessionária à equipe de auditoria (fls. 171-179), cabendo tão somente a formalização dessa situação nos autos do processo de contratação).

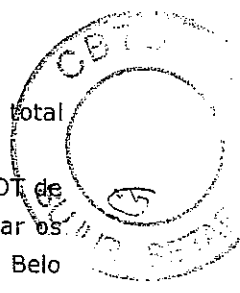
85. Desta forma, é necessário propor determinação à CBTU no sentido de exigir da entidade beneficiária e incluir no processo gerador do Contrato nº 028-02/DA as condições de habilitação previstas no art. 27 da Lei 8666/93, nomeadamente:

- a) a comprovação da habilitação jurídica na forma do art. 28;
- b) o registro das condições de regularidade fiscal do art. 29 (na forma habitualmente exigida pela CBTU de seus contratados);
- c) a comprovação da qualificação técnica para a execução da contrapartida do contrato (art. 30 inc. II); e
- d) a apresentação dos demonstrativos financeiros da instituição cessionária (art. 31 inc. I), dispensada, em função do objeto do contrato, a exigência de índices ou valores mínimos de patrimônio.

86. Existe mais uma lacuna no contrato, frente à Lei 8666/93, que tem particular relevância. O art. 55 inc. IX estabelece a obrigatoriedade, em qualquer contrato administrativo, de cláusula especificando o reconhecimento dos direitos da Administração, em caso de rescisão administrativa prevista no art. 77, que incluem em especial os direitos de ocupação provisória de instalações necessárias à conclusão do objeto do contrato (art. 77, art. 80 inc. II e art. 58 inc. I e V). No caso concreto, verifica-se a operação provisória das áreas operacionais da Estação (bilheteria, incluindo a atividade de manipulação de valores, e seção de controle operacional) em pequeno edifício construído com essa finalidade temporária no meio da praça contígua à Estação. Diante das constantes dilatações de prazo das obras ocasionadas por restrições orçamentárias, esta circunstância impõe um risco mediato de comprometimento das instalações provisoriamente fixadas (seja por comprometimento físico do prédio, seja pela necessidade urbanística de desocupação da praça) - além da necessidade em caráter geral de assegurar a utilização dos imóveis em casos emergenciais para assegurar a continuidade do serviço público ferroviário. Assim, entendemos necessária determinação à CBTU no sentido de incluir no contrato 028-2002/DA as cláusulas obrigatórias previstas no art. 55 da Lei 8666/93, em particular o reconhecimento dos direitos de ocupação provisória de instalações necessárias à conclusão do objeto do contrato e à continuidade da prestação do serviço público de transporte metroviário em situação de necessidade urgente (arts. 55, 77, 80 inc. II e 58 incs. I e V).

87. De um ponto de vista de custos, o valor orçado para as obras de estrutura da estação alcança R\$ 1.521.750,95 a PO de 01.08.2001, equivalente a US\$ 610.287,13. A isto deve ser acrescido o orçamento estimado do serviço de acabamento. Este alcança de R\$ 701.500,19 a PO de 21.01.04, equivalente a US\$ 246.859,34.

88. Estão em pleno andamento as obras da infra-estrutura da Estação (fotos a fls.



358), já tendo sido executado um total de R\$ 1.443.656,95 (ou 94,87 % do total financeiro contratual).

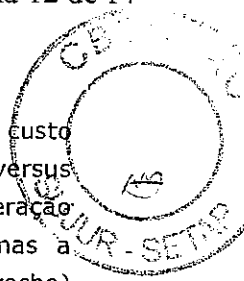
89. Por outro lado, a Estação Central no projeto inicial do Metrô (projeto GEIPOP de 1982 - fls. 364-369) contemplava edificação inteiramente distinta da atual, sem aproveitar os prédios históricos da Estação Ferroviária que datam do início da construção da cidade de Belo Horizonte. Devido a restrições do órgão estadual de patrimônio histórico, este projeto original foi embargado, tendo de ser refeito para contemplar uma solução que utilizasse como edificações apenas os dois prédios históricos, complementando-os com plataformas (com simples cobertura em estrutura metálica) e túneis (esquema do projeto a fls. 370-371). Esta foi a solução parcialmente implantada, permanecendo sem concluir os enlaces finais dos túneis de pedestres de transposição da via e de saída direta das plataformas para um dos lados da via férrea (Rua Sapucaí), além da restauração das duas edificações antigas (que encontravam-se em péssimo estado de conservação). Adicionalmente, encontra-se em construção um novo terminal de integração intermodal (metrô-ônibus) em área contígua à estação (Rua Aarão Reis), do qual o acesso facilitado à Estação é elemento importante para a elevação da utilização do sistema por parte dos passageiros que embarcam ou desembarcam do trem rumo à área central (o principal segmento da população usuária). A estimativa contratual da realização da conclusão das obras segundo o projeto original (não incluindo acessos ao terminal Aarão Reis) atingia R\$ 1.680.000,00 a PO de junho/1994 (equivalente a US\$ 1.680.000,00).

90. De um lado, portanto, a plena utilização da Estação Central sem a concessão exigiria investimentos da ordem de US\$ 1.680.000,00. Com a concessão, o gasto de edificação do novo saguão atinge US\$ 857.146,46. Ainda que os orçamentos sejam estimativos, existe suficiente diferença para persistir a vantagem inclusive em caso de elevação significativa dos custos reais da alternativa da construção em relação ao orçamento. Além da comparação dos desembolsos, deve-se considerar que a recuperação dos prédios históricos e a ligação subterrânea com o terminal de integração (melhorando a acessibilidade do fluxo mais significativo dos passageiros do sistema) são resultados da cessão e conseqüente construção de novo saguão (o escopo anterior também não contemplava a restauração dos prédios históricos, etapa bastante cara). A recuperação do uso urbano da área da Estação (atualmente bastante degradado) abre também a possibilidade de pequeno aumento adicional do fluxo de passageiros transportados, o mesmo ocorrendo com o funcionamento de um Museu de grande porte na área da estação.

91. À vista desses fatos, a alternativa de ceder os imóveis e desembolsar o valor da obra da Estação é mais vantajosa economicamente para a empresa.

92. Falta ainda considerar essa decisão na conjuntura financeira de todo o projeto. Como insistentemente assinalado pelos levantamentos periódicos nos programas de investimento, as obras do Metrô vêm padecendo de uma escassez endêmica de recursos, estando em risco a própria conclusão do sistema nos parâmetros mínimos de funcionamento (em função do cronograma crítico em que se acham os itens relativos à sinalização de campo no trecho São Gabriel-Vilarinho, sem cuja conclusão o trecho já construído não poderá operar regularmente). Assim, diante da etapa crítica cujo saldo financeiro remanescente está orçado em US\$ 7.634.696,61 (sinalização), a nova Estação Central representa um desembolso de US\$ 857.146,46.

93. Trata-se de juízo de conveniência e oportunidade do administrador ponderar entre a aplicação desses US\$ 857.146,46 (R\$ 2.481.010,43 na data-base de 01.03.2004) nas etapas críticas do trecho e a perda da oportunidade representada pela disponibilidade do investimento da concessionária na Estação Central. Para um trabalho de impugnar essa avaliação, é mister que se apresentem elementos objetivos inequívocos que caracterizem desvios da economicidade. Quanto à conveniência, não há dúvida que a opção é vantajosa. Resta apenas a discussão da oportunidade da alternativa escolhida para a aplicação dos recursos escassos do projeto neste momento crítico. O valor aplicado não representaria a



conclusão da sinalização, cobrindo apenas parte minoritária do seu custo remanescente (deste modo, a alternativa colocada não é ?sinalização implantada versus Estação Central?, já que apenas uma parte do custeio da sinalização seria coberta). A operação da Estação poderia ser mantida em caráter provisório, tal como sempre esteve, mas a conclusão da sinalização (com a conseqüente operação em plena capacidade de todo o trecho) e a concretização dos esforços de integração intermodal (em José Cândido, Vilarinho e especialmente São Gabriel, que já se encontra pronto) acarretarão um aumento muito significativo do fluxo de passageiros, pressionando fortemente as condições de operação da Estação Central.

94. Tendo em vista os fatores acima expostos, não há elementos objetivos que permitam concluir que o juízo de oportunidade esteja equivocado. As considerações em favor da aplicação na Central e aquelas que sustentam o uso dos recursos no contrato de sinalização são baseadas em estimativas prospectivas e hipóteses sobre o fluxo futuro de recursos, para as quais não há valores alternativos que possam ser definidos com maior precisão. Assim, não há fundamentos para impugnar a avaliação feita pelo gestor, não havendo portanto constatação de irregularidade na decisão gerencial.?

8. Face ao exposto, propõe a equipe técnica com a anuência do Sr. Diretor e do Sr. Secretário da Secex/MG:

?a) seja determinado à CBTU:

a.1) retificar os termos contratuais do Contrato nº 028-02/DA para que o mesmo especifique com precisão:

a.1.1) o regime jurídico da cessão do imóvel dentre aqueles deferidos pela legislação (cessão com encargo com base no art. inciso II da Lei 9636/98; concessão de direito real de uso com base no art. 7º do Decreto-Lei 271/67 ou outro dos regimes previstos no Decreto-Lei 9760/46 que seja aplicável);

a.1.2) disposições que assegurem o caráter não-lucrativo do empreendimento executado no imóvel cedido, como condição básica para a dispensa de licitação na cessão (art. 18 § 5º da Lei 9636/98), incluindo:

I) a forma de apuração, contabilização e prestação de contas do resultado financeiro dos empreendimentos desenvolvidos no imóvel e da aplicação de seus eventuais superávits;

II) disposições sobre a destinação de eventuais superávits apurados (tais como a reaplicação no próprio acervo ou em atividades educacionais ou assistenciais vinculadas ao Museu, em apoio financeiro a obras e serviços de interesse do Metrô ou em outra finalidade social definida de comum acordo entre as partes, vedada a distribuição ou apropriação privada);

a.1.3) as cláusulas obrigatórias previstas no art. 55 da Lei 8666/93, em particular o reconhecimento dos direitos de ocupação provisória de instalações necessárias à conclusão do objeto do contrato e à continuidade da prestação do serviço público de transporte metroviário em situação de necessidade urgente (arts. 55, 77, 80 inc. II e 58 incs. I e V);

a.2) exigir da entidade beneficiária e incluir no processo gerador do Contrato nº 028-02/DA as condições de habilitação previstas no art. 27 da Lei 8666/93, nomeadamente:

I) a comprovação da habilitação jurídica na forma do art. 28;

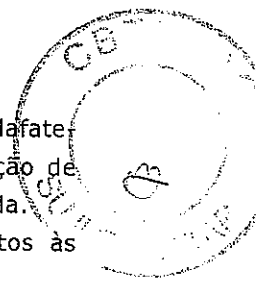
II) o registro das condições de regularidade fiscal do art. 29 (na forma habitualmente exigida pela CBTU de seus contratados);

III) a comprovação da qualificação técnica para a execução da contrapartida do contrato (art. 30 inc. II); e

IV) a apresentação dos demonstrativos financeiros da instituição cessionária (art. 31 inc. I), dispensada, em função do objeto do contrato, a exigência de índices ou valores mínimos de patrimônio.

b) seja recomendado à CBTU prosseguir os cuidados de vigilância sobre os trechos





parcialmente edificados e aqueles já desapropriados para o ramal Calafate-Barreiro, mediante a ronda diária de todo o seu percurso e ação imediata para remoção de eventuais riscos de ocupações urbanas irregulares ou de danos físicos à parcela já edificada.

c) concluídas as providências acima alvitadas, sejam juntados estes autos às contas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos relativas ao exercício de 2004.?

É o Relatório.

#### **Voto do Ministro Relator**

Consoante exposto, não foram verificadas irregularidades na execução físico-financeira da obra do Metrô de Belo Horizonte, trecho Calafate-Barreiro, no período abrangido pela fiscalização, que se estende de 03/05/2003 a 25/02/2004.

Cumpra observar que, no exercício de 2003, foram empenhadas apenas despesas relativas aos serviços de engenharia consultiva para fiscalização de obras, no montante de R\$ 273.313,87. No exercício de 2004, até a data da fiscalização, não havia ocorrido execução do Programa de Trabalho.

O exame promovido pela equipe técnica acerca da regularidade do contrato de concessão 028/02-DA, celebrado entre a CBTU e o Instituto Flávio Gutierrez, e das despesas dele decorrentes constatou que não existe irregularidade na destinação dada ao imóvel e na execução do projeto e das obras respectivas. Quanto às falhas formais verificadas, estou de acordo com as determinações alvitadas pela Secex/MG.

Face ao exposto, acolho a proposta da Unidade Técnica e Voto por que o Tribunal adote o Acórdão que ora submeto à consideração deste Plenário.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 12 de maio de 2004.

ADYLSO MOTA  
Ministro-Relator

#### **Acórdão**

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de acompanhamento efetuado pela Secex/MG em cumprimento ao item 8.4 da Decisão 175/99 - Plenário - TCU, Ata 15/99,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar à Companhia Brasileira de Trens Urbanos- CBTU que:

9.1.1. retifique os termos contratuais do Contrato nº 028-02/DA para que o mesmo especifique com precisão:

9.1.1.1. o regime jurídico da cessão do imóvel dentre aqueles deferidos pela legislação (cessão com encargo com base no art. inciso II da Lei 9636/98; concessão de direito real de uso com base no art. 7º do Decreto-Lei 271/67 ou outro dos regimes previstos no Decreto-Lei 9760/46 que seja aplicável); e

9.1.1.2. disposições que assegurem o caráter não-lucrativo do empreendimento executado no imóvel cedido, como condição básica para a dispensa de licitação na cessão (art. 18 § 5º da Lei 9636/98), incluindo:

9.1.1.2.1. a forma de apuração, contabilização e prestação de contas do resultado financeiro dos empreendimentos desenvolvidos no imóvel e da aplicação de seus eventuais superávits;

9.1.1.2.2. disposições sobre a destinação de eventuais superávits apurados (tais como a reaplicação no próprio acervo ou em atividades educacionais ou assistenciais vinculadas ao Museu, em apoio financeiro a obras e serviços de interesse do Metrô ou em outra finalidade social definida de comum acordo entre as partes, vedada a distribuição ou apropriação privada);

9.1.1.2.3. as cláusulas obrigatórias previstas no art. 55 da Lei 8666/93, em

particular o reconhecimento dos direitos de ocupação provisória de instalações necessárias à conclusão do objeto do contrato e à continuidade da prestação do serviço público de transporte metroviário em situação de necessidade urgente (arts. 55, 77, 80 inc. II e 58 incs. I e V);

9.1.2. adote as medidas necessárias à inclusão no processo gerador do Contrato nº 028-02/DA das condições de habilitação previstas no art. 27 da Lei 8666/93, nomeadamente:

9.1.2.1. a comprovação da habilitação jurídica na forma do art. 28;

9.1.2.2. o registro das condições de regularidade fiscal do art. 29 (na forma habitualmente exigida pela CBTU de seus contratados);

9.1.2.3. a comprovação da qualificação técnica para a execução da contrapartida do contrato (art. 30 inc. II); e

9.1.2.4. a apresentação dos demonstrativos financeiros da instituição cessionária (art. 31 inc. I), dispensada, em função do objeto do contrato, a exigência de índices ou valores mínimos de patrimônio.

9.2. recomendar à CBTU prosseguir os cuidados de vigilância sobre os trechos parcialmente edificados e aqueles já desapropriados para o ramal Calafate-Barreiro, mediante a ronda diária de todo o seu percurso e ação imediata para remoção de eventuais riscos de ocupações urbanas irregulares ou de danos físicos à parcela já edificada; e

9.3. determinar o oportuno apensamento destes autos às contas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos relativas ao exercício de 2004.

#### **Quorum**

12.1. Ministros presentes: Marcos Vinícios Vilaça (na Presidência), Adylson Motta (Relator), Humberto Guimarães Souto, Walton Alencar Rodrigues, Guilherme Palmeira, Ubiratan Aguiar, Benjamin Zymler e o Ministro-Substituto Lincoln Magalhães da Rocha.

12.2. Auditores presentes: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.

#### **Publicação**

Ata 15/2004 - Plenário

Sessão 12/05/2004

Aprovação 17/05/2004

Dou 24/05/2004 - Página 0

#### **Referências (HTML)**

Documento(s):TC 020.856.doc

#### **Indexação**

Acompanhamento; Levantamentos de Auditoria; CBTU; Belo Horizonte BH; Execução Orçamentária; Congresso Nacional; Comissão Parlamentar; Contrato; Licitação; Regulamento de Licitação; Concessão de Direito; Bens Imóveis; Habilitação;