



Ministério da Transparência,
Fiscalização e Controladoria-Geral da
União

RELATÓRIO Nº 201600254

CORREDORES DE ÔNIBUS EM GOIÂNIA, GO

Fiscalização regular em empreendimentos de mobilidade urbana no município de Goiânia/GO apoiados com recursos do Orçamento Geral da União geridos pelo Ministério das Cidades.

Foi fiscalizado um processo de licitação para a contratação de cinco Termos de Compromisso que tem por objeto a implantação dos Corredores de Ônibus nas avenidas T-9, 85, T-63, Independência e 24 de Outubro, contratos esses que têm previsão de investimento no valor de R\$ 106,1 milhões.

POR QUE O TRABALHO FOI REALIZADO?

O objetivo do trabalho de fiscalização foi avaliar a contratação de obras de mobilidade urbana apoiadas com recursos do Orçamento Geral da União por meio do Ministério das Cidades. Avaliou-se o processo de licitação e contratação das obras quanto ao cumprimento dos normativos legais, o parcelamento da licitação e também foi verificado de o Município corrigiu não conformidades apontadas em fiscalização anterior, feita pela CGU.

QUAIS AS CONCLUSÕES ALCANÇADAS? QUAIS RECOMENDAÇÕES FORAM EMITIDAS?

O relatório aponta para a utilização indevida da modalidade de contratação denominada RDC Integrada, inclusão nos contratos de bens e serviços de tecnologia da informação que deveriam ser licitados separadamente, projetos deficientes e antieconômicos, entre outras não conformidades.

A Prefeitura Municipal recebeu cópia do relatório preliminar e encaminhou esclarecimentos sobre as constatações contidas no mesmo sendo que os esclarecimentos foram analisados no corpo do relatório. Posteriormente a Prefeitura informou, em ofício encaminhado à CGU, que decidiu pelo cancelamento dos contratos oriundos do processo de licitação fiscalizado.



SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE INTERNO

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO

Ordem de Serviço: 201600254

Município/UF: Goiânia/GO

Órgão: MINISTERIO DAS CIDADES

Instrumento de Transferência: Contrato de Repasse - 680743

Unidade Examinada: GOIANIA PREFEITURA MUNICIPAL GABINETE DO PREFEITO

Montante de Recursos Financeiros: R\$ 112.895.912,90

1. Introdução

Os trabalhos de campo foram realizados no período de 23 de maio de 2016 a 10 de junho de 2016 sobre a aplicação dos recursos do programa 2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito / 10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano no município de Goiânia/GO.

A ação fiscalizada destina-se a realizar análise do procedimento licitatório para execução dos objetos dos Termos de Compromisso nº 0443556-85-2014, 0443557-99-2014, 0443558-02-2014, 0443559-16-2014 e 0443560-44/2014, para implantação dos Corredores de Ônibus nas Avenidas T-9, 85, T-63, Av. Independência e 24 de Outubro.

Foi analisado o Processo Administrativo nº 60482926, relativo ao Edital nº 01/2015, de 25/02/2015, do Regime Diferenciado de Contratação - RDC sob regime de contratação integrada, bem como a documentação técnica anexa. O objeto do RDC foi a contratação integrada de empresa (s) de engenharia para a execução das obras e serviços de implantação dos Corredores Preferenciais - T-9 (Lote 1), Independência (Lote 2), Av. 85 (Lote 3), T-63 (Lote 4) e Av. 24 de Outubro (Lote 5).

2. Resultados dos Exames

Os resultados da fiscalização serão apresentados de acordo com o âmbito de tomada de providências para saneamento das situações encontradas, bem como pela forma de monitoramento a ser realizada por esta Controladoria.

2.1 Parte 1

Não houve situações a serem apresentadas nesta parte, cuja competência para a adoção de medidas preventivas e corretivas seja dos **gestores federais**.

2.2 Parte 2

Nesta parte serão apresentadas as situações detectadas cuja **competência primária** para adoção de medidas corretivas pertence ao **executor do recurso federal**.

Dessa forma, compõem o relatório para conhecimento dos Ministérios repassadores de recursos federais, bem como dos Órgãos de Defesa do Estado para providências no âmbito de suas competências, embora não exijam providências corretivas isoladas por parte das pastas ministeriais. Esta Controladoria não realizará o monitoramento isolado das providências saneadoras relacionadas a estas constatações.

2.2.1. Execução dos Corredores Preferencial nas Avenidas T-9, Independência, 85, T-63 e 24 de Outubro.

Fato

Com o objetivo de verificar a regularidade do procedimento licitatório para contratação de empresa para implantação dos corredores preferenciais pactuados nos Termos de Compromisso nº 443.557-99/2014, 443.559-16/2014, 443.558-02/2014, 443.560-44/2014 e 443.556-85/2014, no valor total de R\$ 112.895.912,90, firmados entre a União, por intermédio do Ministério das Cidades, representada pela Caixa Econômica Federal - CAIXA, e o Município de Goiânia, tendo como interveniente executor, a Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos – SEMOB, realizou-se análise na documentação apresentada pela CAIXA e pela Prefeitura Municipal de Goiânia/GO.

Inicialmente, cabe ressaltar que a Prefeitura Municipal de Goiânia realizou licitação mediante o Regime Diferenciado de Contratação – RDC instituído pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, adotando o critério de menor preço por lote, no regime de contratação integrada e sob a forma presencial. Conforme consta do Processo nº 60482926 autuado no âmbito da Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTC, o certame foi referenciado como RDC Presencial nº 01/2015, com edital emitido em 08 de maio de 2015, objetivando contratar empresas de engenharia aptas a executar obras e serviços no município de Goiânia, relativas à implantação dos seguintes corredores preferenciais (fls. 1.032, 1.073 e 2.905 do Processo CMTC nº 60482926):

- Lote 1: Corredor Preferencial Avenida T-9;
- Lote 2: Corredor Preferencial Avenida Independência;
- Lote 3: Corredor Preferencial Avenida 85;
- Lote 4: Corredor Preferencial Avenida T-63;
- Lote 5: Corredor Preferencial Avenida 24 de outubro.

A abertura dos trabalhos licitatórios ocorreu em 12 de junho de 2015, e, ao total, houve quatro participantes no Certame, sendo que, ao final, sagraram vencedores os seguintes licitantes, no valor total de R\$ 106.140.334,88:

Quadro 4 – Resultado final da Licitação

Vencedores	Lote	Corredor preferencial	Empresa	Valor (R\$)
	Lote 1	Avenida T-9	Jofege Pavimentação e Construção Ltda.	38.322.605,80
	Lote 2	Avenida Independência	Jofege Pavimentação e Construção Ltda.	20.697.356,50
	Lote 3	Avenida 85	Consórcio CGO-CIECON (constituído pelas empresas CGO Construtora – Central Goiana de Obras Ltda. e Ciecon – Consultoria, Engenharia e Construções Ltda.)	20.460.493,44
	Lote 4	Avenida T-63	Consórcio CGO-CIECON (constituído pelas empresas CGO Construtora – Central Goiana de Obras Ltda. e Ciecon – Consultoria, Engenharia e Construções Ltda.)	16.061.984,92
	Lote 5	Avenida 24 de outubro	Jofege Pavimentação e Construção Ltda.	10.597.894,22

Fonte: Processo nº 60482926, volume XI, fls. 4.508.

Por sua vez, a Assessoria Jurídica da CMTC exarou o Parecer nº 019/2015, cuja análise pormenorizada dos atos praticados ao longo do certame licitatório, considerados plenamente regulares, converteu-se na sugestão de homologação do certame e posterior adjudicação do objeto (fls. 4.510 e 4.521 do Processo CMTC nº 60482926). Sendo o Despacho homologatório nº 003/015 emanado em 25 de setembro de 2015, destinado a homologar o resultado do julgamento procedido nos termos do art. 43, da Lei nº 8.666/93.

Verificou-se, ainda, mediante documentação acostada junto à CAIXA, que aquele agente financeiro já realizou análise no resultado do procedimento licitatório, estando os Termos de Compromisso nas seguintes situações:

- Termo de Compromisso nº 0443556-85/2014, Lote 1, Corredor Preferencial Avenida T-9 – considerado apto com pendências, aguardando autorização de início de objeto pelo Ministério das Cidades desde 04 de maio de 2016, conforme consta às fls 847 do Volume Técnico de Engenharia VI do processo autuado junto à CAIXA;
- Termo de Compromisso nº 0443560-44/2014, Lote 2, Corredor Preferencial Avenida Independência – considerado apto com pendências, aguardando autorização de início de objeto pelo Ministério das Cidades desde 04 de maio de 2016, conforme consta às fls 804 do Volume Técnico de Engenharia VI do processo autuado junto à CAIXA;
- Termo de Compromisso nº 0443558-02/2014, Lote 3, Corredor Preferencial Avenida 85 – considerado apto com pendências, conforme consta às fls 755 do Volume Técnico de Engenharia VI do processo autuado junto à CAIXA. Entretanto, não foi verificado a solicitação ao Ministério das Cidades para autorização de início do objeto;

- Termo de Compromisso nº 0443557-99/2014, Lote 4, Corredor Preferencial Avenida T-63 – considerado apto com pendências, conforme consta às fls 693 do Volume Técnico de Engenharia IX do processo autuado junto à CAIXA. Entretanto, não foi verificada a solicitação ao Ministério das Cidades para autorização de início do objeto;

- Termo de Compromisso nº 0443559-16/2014, Lote 5, Corredor Preferencial Avenida 24 de Outubro – considerado apto com pendências, aguardando autorização de início de objeto pelo Ministério das Cidades desde 04 de maio de 2016, conforme consta às fls 739 do Volume Técnico de Engenharia III do processo autuado junto à CAIXA.

2.2.2. Utilização indevida de Contratação Integrada, sem presença dos requisitos exigidos no art. 9º da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Fato

Com vistas a realizar análise nos atos relativos ao procedimento licitatório, no que se refere à escolha do regime de contratação e na forma de empreitada, para contratação de empresas de engenharia para execução das obras e serviços de implantação dos corredores preferenciais – T-9, Independência, 85, T-63 e 24 de outubro, solicitou-se à CAIXA e à Prefeitura Municipal de Goiânia/GO a documentação relativa aos respectivos processos administrativos autuados juntos àquelas entidades.

A Prefeitura de Goiânia encaminhou cópia do Processo nº 60482926, autuado no âmbito da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC, que continha o procedimento licitatório realizado para a contratação mencionada – RDC Presencial nº 001/2015. Verificou-se que o Presidente da Comissão de Licitação, às fls. 81 do referido processo, descreve justificativas sucintas para a realização do certame mediante o Regime Referenciado de Contratações – RDC, na forma presencial e no regime de contratação integrado, instituído pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Inicialmente, observou-se que não havia os pressupostos exigidos pela Lei nº 12.462 para a realização do certame mediante o RDC no regime de contratação integrado, em especial aqueles contidos no art. 9º da referida Lei:

“Art. 9º Nas licitações de obras e serviços de engenharia, no âmbito do RDC, poderá ser utilizada a contratação integrada, desde que técnica e economicamente justificada e cujo objeto envolva, pelo menos, uma das seguintes condições:

I – inovação tecnológica ou técnica;

II – possibilidade de execução com diferentes metodologias; ou

III – possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado. ”

Apesar do comando legal, não se constatou nos autos as justificativas contidas no *caput* do referido artigo nem os requisitos impostos para contratação integrada. Inclusive, na Nota Jurídica nº 038/2015 da Procuradoria Geral do Município, de 08 de abril de 2015, às fls. 967 do Processo CMTC nº 60482926, aquela douta Procuradoria alertou o Gestor Municipal sobre o dever de a administração justificar a vantagem técnica e econômica da contratação

integrada em detrimento dos demais regimes, bem como a necessidade de o objeto envolver os requisitos contidos no art. 9º da Lei nº 12.462. Entretanto, conforme se apurou na documentação apresentada, tal recomendação emanada por aquela Procuradoria Jurídica passou *in albis* no decorrer do procedimento licitatório.

A respeito dos requisitos impostos pelo art. 9º, ou seja, a inovação tecnológica ou técnica, a possibilidade de execução com diferentes metodologias ou a possibilidade de execução com tecnologias de domínio restrito no mercado, registra-se que não se verificou qualquer inovação na implantação dos corredores e ainda que a metodologia de execução é de uso corrente no mercado. Ao contrário, é de domínio público que a Prefeitura de Goiânia tem implantado diversos corredores preferenciais dotados, ao longo do percurso, de sistema cicloviário. Aliás, na avenida T-63 o corredor preferencial foi implantado em março de 2014 e na avenida 85 o corredor preferencial foi implantado em janeiro de 2015, sendo que na avenida T-63 já existe sistema cicloviário (ciclovía e ciclofaixa) em toda a sua extensão.

Tais tipos de obra são comumente executados pelo município, sendo que, além dos corredores nas avenidas T-63 e 85, estão em fase de implantação o BRT Norte-Sul e o Corredor Preferencial T-7, e, também, já se encontra inaugurado, desde junho de 2012, o Corredor Preferencial na Avenida Universitária, contando, também, com sistema de monitoramento por câmeras e controle semafórico remoto. Ademais, as obras do BRT Norte-Sul e Corredor Preferencial T-7 já foram objeto de fiscalização por esta CGU-R/GO.

Em relação ao sistema de monitoramento da capital, conforme verificado pela equipe de fiscalização, em 24 de junho de 2016, já é existente e encontra-se em plano funcionamento nas dependências do Paço Municipal de Goiânia, conforme registro fotográfico a seguir:



Outro ponto que merece destaque é que, apesar de o art. 9º Lei nº 12.462 limitar a utilização da contratação integrada para obras e serviços de engenharia, foram incluídos, na mesma contratação, o fornecimento de materiais e equipamentos que a rigor não se caracterizam como serviços de obras, tais como os equipamentos para monitoramento e sistemas de informação, tais materiais sequer fazem parte do catálogo de composições das tabelas referenciais para obras públicas utilizadas pela municipalidade (Sinapi, Sicro e Agetop).

Ademais, devido à especificidade do fornecimento de tais equipamentos e materiais, verifica-se que, no caso em pauta, a contratada atuará como mera intermediadora no fornecimento dos mesmos, ressaltando, ainda, que tais itens possuem fabricação regular e contínua nos mercados nacional ou internacional.

Sendo a materialidade dos equipamentos de monitoramento e sistemas de informação significativa em relação ao valor estimado para cada um dos corredores, conforme quadro abaixo, entende-se que os mesmos deveriam ter sido realizados em uma licitação à parte. Da forma como tais itens foram incluídos na licitação, houve uma clara perda na economia de escala. Destaca-se, ainda, que aquisição de tais produtos ocorreu também na contratação das obras do Corredor Preferencial T-7 e foi considerado irregular por esta CGU-R/GO.

Quadro 5 – Custo do sistema de monitoramento em relação ao total contratado

Corredor	Representatividade (%) sobre o Total - Monitoramento e Sistema de Informação
24 de Outubro	16,68
85	8,53
Independência	13,10
T-9	9,86
T-63	15,59

Destaca-se, ainda, que no procedimento licitatório não há definição clara do escopo do que será executado com os recursos federais dos termos de compromisso firmados.

Por solicitação desta CGU-R/GO, foi realizada reunião, na sede da Controladoria Geral do Município de Goiânia - CGM, com representante da CMTC e CGM, no dia 24 de junho de 2016, às 9:20h, conforme registro em ata, para tratar de assuntos referentes à execução das obras e ao procedimento licitatório.

No início da reunião, foi afirmado pelo representante da CMTC que os projetos básico e executivo ainda não foram elaborados e, portanto, não há planilha orçamentária detalhada, pois se está aguardando a Autorização de Início do Objeto – AIO por parte do Ministério das Cidades. Conforme verificado na documentação apresentada pela CAIXA, já foi realizada a verificação do resultado do processo licitatório para todos os corredores, sendo todos considerados aptos com pendências, entretanto não se verificou a solicitação para que o Ministério das Cidades autorizasse o início das obras dos corredores nas avenidas T-63 e 85. As demais solicitações foram encaminhadas àquele Ministério em 04 de maio de 2016.

O representante da CMTC afirmou também que a opção por utilizar a contratação integrada ocorreu unicamente devido à Prefeitura não ter o projeto básico dos corredores, tão somente o projeto de engenharia de tráfego. Afirmou, ainda, que a iniciativa de se incluir a parte relativa ao monitoramento e sistema de informação no certame deu-se para cumprimento da exigência de inovação tecnológica para a contratação integrada.

A respeito das informações já prestadas pela municipalidade, entende-se que a administração não deve utilizar a contratação integrada apenas com o intuito de agilizar o procedimento por não dispor de projeto básico previamente à licitação, especialmente quando o objeto licitado não possuir os requisitos exigidos para o uso dessa forma de contratação. Ademais, conforme descrito em outro item deste relatório, as obras relativas aos corredores nas avenidas T-63 e 85 já foram realizadas, portanto não há o que se falar em ausência de projetos básico e executivo.

Conforme já mencionado, a inclusão do sistema de monitoramento e sistemas de informação correlatos não representam nenhuma inovação tecnológica. Os sistemas de monitoramento urbano e controle de tráfego urbano são amplamente utilizados, a própria Prefeitura de Goiânia já possui tais sistemas em operação. Conforme informações do próprio centro de monitoramento, tanto a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo – RMTC, quanto a Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMT e a Secretaria de Segurança Pública de Goiás já possuem sistemas independentes de monitoramento urbano. Mesmo assim, a rigor, devido à sua natureza distinta, materialidade, padronização de *software* e economia de escala, tais itens não deveriam constar na mesma licitação das obras e serviços de engenharia para os corredores, ainda que adotasse BDI diferenciado. Em relação ao BDI, não há qualquer disposição no Edital e nos anexos para aplicação diferenciada nos casos do fornecimento daqueles equipamentos e sistemas.

A respeito da existência de corredor preferencial nas avenidas T-63 e 85, e de ciclovia e ciclofaixa na avenida T-63, a CMTC informou que estão sendo feitas intervenções pontuais em trechos daqueles corredores, e que, apesar de fazer parte da licitação, tais intervenções serão adaptadas aos projetos por meio de aditivos contratuais. Um exemplo foi a extensão da ciclovia e ciclofaixa da Avenida T-63. Informou, ainda, que se trata de adaptações realizadas no escopo da obra conforme chegam demandas à Prefeitura.

Pelas informações prestadas pelo representante da CMTC, depreende-se que a contratação integrada foi utilizada apenas como uma forma de agilizar o procedimento por não dispor de projeto básico previamente à licitação. Antes mesmo da elaboração dos projetos, a Prefeitura já vislumbra a modificação contratual mediante aditamento, inclusive, o próprio projeto cicloviário já foi implantado na avenida T-63 com recursos da Prefeitura e deverá ser retirado do contrato firmado com a empresa vencedora do lote mediante termo de aditamento.

Conforme dispõe o §4º do art. 9º da Lei nº 12.462, nas hipóteses em que for adotada a contratação integrada, é vedada a celebração de termos aditivos aos contratos firmados, exceto nos casos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de caso fortuito ou força maior e por necessidade de alteração do projeto ou das especificações para melhor adequação técnica aos objetivos da contratação, a pedido da administração pública, desde que não decorrentes de erros ou omissões por parte do contratado, ainda assim, observados os limites previstos no §1º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Pelo exposto, verifica-se que, antes mesmo da fase inicial da obra, ou seja, a concepção dos projetos básico e executivo, há uma alta probabilidade de aditivos.

Com base nas informações prestadas na reunião realizada no dia 24 de junho de 2016 e na documentação analisada, o objeto licitado não possui os requisitos exigidos para o uso da contratação integrada, uma vez que a natureza dos serviços, a modificação rápida nos serviços que serão realizados e a necessidade de intervenção constante da Prefeitura têm levado a uma imprecisão de quantitativos dos itens que comporão a planilha orçamentária e que serão efetivamente executados pelas empresas contratadas. Como exemplo, citam-se os serviços de recuperação do pavimento urbano nos corredores, que, a depender das intervenções da Prefeitura ou da época em que forem executados, sofrerão variações significativas.

Desta forma, não ficou demonstrado que o regime de empreitada por contratação integral realizado pela Prefeitura de Goiânia possuiu os requisitos exigidos pelo art. 9º da Lei nº 12.462. A ausência de definição do escopo das obras, com possibilidade, inclusive, de

acréscimos ou reduções de serviços, já com uma alta probabilidade de aditivos, assemelha-se ao chamado contrato “guarda-chuva”. Ademais, cumpre ressaltar que, nos termos do § 4º do art. 9º da citada Lei, é vedada a celebração de aditivos aos contratos firmados em regime de contratação integrada, salvo nas hipóteses destacadas naquela norma, as quais não se enquadram ao caso concreto.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“A Prefeitura de Goiânia, através da Comissão Permanente de Licitações da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CPL-CMTC, responsável pela condução do Processo Licitatório RDC Presencial nº 001-2015 vem apresentar o seu posicionamento em relação aos itens elencados no Ofício acima mencionado, referente à ordem de Serviço nº 201600254, Contrato de Repasse nº 680743 e Termos de Compromisso nº 0443557-99/2014, 443559-16/2014, 443558-02/2014, 443560-44/2014 e 443556-85/2014 firmados entre a União Federal, por intermédio do Ministério das Cidades, e o Município de Goiânia para a implantação dos Corredores de ônibus na Avenida T-9, Independência, 85, T-63 e 24 de Outubro.

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria.”

Análise do Controle Interno

Tendo em vista que a licitação ora analisada não possuía os requisitos exigidos no art. 9º da Lei nº 12.462 para realização do RDC sob o regime de empreitada por contratação integral, entende-se que o encaminhamento dado pela Prefeitura de Goiânia tende a elidir, no âmbito federal, as falhas apontadas. Entretanto, considera-se que as falhas somente serão sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.3. Sobreposição de objetos no anteprojeto do RDC Presencial nº 001/2015 e realização de contratação integrada irregular com existência de Projetos Básicos e Executivos da obra.

Fato

Os corredores de ônibus nas Avenidas T-63 e 85 foram implantados em março de 2013 e fevereiro de 2015, respectivamente. Entretanto, na documentação apresentada pela Prefeitura, inclusive aquela constante do procedimento licitatório e que foi disponibilizada para os licitantes, não há qualquer documento que apresentou o diagnóstico da situação atual das áreas, seja através de relatório técnico ou registro fotográfico. Ao contrário, ao analisar a documentação anexa ao Edital do RDC Presencial nº 001/2015, de 08 de maio de 2015, os projetos geométrico, semaforico, de sinalização horizontal, vertical e os memoriais descritos fazem menção a serviços e elementos que já foram efetivamente implantados nas vias. O próprio relatório de engenharia de tráfego faz análise de pontos críticos nas Avenidas T-63 e 85 que já sofreram alterações durante a implantação do corredor preferencial. Frisa-se, ainda, que a publicação do edital e a contratação das empresas ocorreram após a implantação daqueles corredores.

Além das obras específicas para a implantação dos corredores preferenciais, verificou-se, ainda, que o sistema cicloviário já foi efetivamente implantado na Avenida T-63. Mesmo assim, constou do certame realizado pela Prefeitura de Goiânia, a previsão para a execução de serviços com vistas à implantação de ciclovia e ciclorrota.

Com relação aos demais serviços dos corredores, verificou-se, em comparação com os memoriais anexos ao Edital, as seguintes inconsistências:

- O Memorial de Monitoramento para o Corredor na Avenida T-63 descreve que deverá ser implantado o Controle Semaforico Eletrônico, entretanto, em visita ao Centro Integrado de Operações e Controle - CIOC localizado no Paço Municipal da Prefeitura de Goiânia, verificou-se que os semáforos daquela avenida já contam com controle semaforico eletrônico, e que o mesmo é realizado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMT, tendo o CIOC apenas a visão de tais informações;

- Conforme verificado, apesar de o Memorial de Iluminação para a Avenida T-63 dispor sobre a implantação de iluminação sobre o trecho cicloviário, tal iluminação já se encontra implantada e em funcionamento. Inclusive, no trecho cicloviário em que ainda não havia iluminação, ou seja, no trecho entre a Praça Wilson Sales e a Avenida Circular, a Prefeitura de Goiânia concluiu, em junho de 2016, a instalação dos postes com iluminação baixa e rede subterrânea compostos por lâmpadas de vapor de sódio. Ademais, especificação diferente daquela adotada pelo Memorial de Iluminação: *“luminária fechada para iluminação pública com lâmpadas Leds 116W”*;

- Com relação às modificações especificadas nos Memoriais de Sinalização, Pavimentação, Engenharia de Tráfego e de Iluminação para as Avenidas T-63 e 85, o que se verificou é que os serviços, em quase sua totalidade, já foram realizados. Em relação à troca dos suportes dos semáforos, bem como a troca de porta foco de lâmpada incandescentes por LED, em

todos os corredores a Prefeitura de Goiânia já realizou tais modificações, não sendo verificado nenhum modelo com lâmpadas incandescentes nas Avenidas T-63 e 85.

Cabe ressaltar, ainda, que é improcedente a alegação apresentada pela CMTC de que não há projetos básicos e executivos elaborados, tendo em vista que os corredores nas Avenidas T-63 e 85 foram efetivamente implantados. Desta forma, os mesmos não poderiam ter sido realizados sem a existência de tais projetos. Ademais, o presente RDC ocorreu posteriormente à implantação daqueles corredores, ou seja, quando da realização do certame, tanto as intervenções quanto os projetos já eram de domínio da Prefeitura.

Outrossim, em comparação com os projetos executivos apresentados pela Prefeitura de Goiânia para a Licitação do Corredor T-7 (RDC nº 001/2014), verificou-se que os demais corredores nas Avenidas T-63, 85, Independência, T-9 e 24 de Outubro são todos contemporâneos e foram elaborados pela mesma empresa e equipe técnica. Conforme verificado às fls. 47 do Processo nº 60482926, autuado no âmbito da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC, que continha o procedimento licitatório realizado para a contratação mencionada – RDC Presencial nº 001/2015 -, o Município de Goiânia, em 16 de setembro de 2013, celebrou o 4º Termo Aditivo ao Convênio 22/2012 firmado com a CMTC cujo o objeto foi a “*realização, pela CMT, de todos os procedimentos licitatórios necessários à elaboração de Projetos Executivos dos Corredores Preferenciais do Transporte Coletivo Urbano, a serem instalados nas avenidas previstas no Plano Diretor de Goiânia, preferencialmente nas avenidas T-7, Independência, T-63, 85 e 24 de Outubro*”. Para tanto, a Prefeitura de Goiânia direcionaria o valor de R\$ 2.500.000,00 do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano – FMDU.

Neste sentido, entende-se que o objeto licitado já dispunha de projeto executivo na sua totalidade, não sendo admissível, portanto, a utilização do regime de contratação integrada, uma vez que as soluções de engenharia já estavam previamente definidas, o que afasta as condições previstas no art. 9º da Lei 12.462/2011 para a aplicação do regime.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo

Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos futuros certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente implantados.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regimento de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.4. Inclusão irregular de bens e serviços de tecnologia da informação no RDC Presencial nº 001/2015, com detalhamento insuficiente e subjetivo dos equipamentos a serem adquiridos, levando a perda de economia de escala e sobreposição de objetos em relação a outras contratações realizadas pela Prefeitura de Goiânia.

Fato

Conforme mencionado no item 2.2.2 deste Relatório, apesar de o art. 9º da Lei nº 12.462 limitar a utilização da contratação integrada para obras e serviços de engenharia, foram incluídos, na mesma contratação, o fornecimento de materiais e equipamentos que a rigor não se caracterizam como serviços de obras, tais como os equipamentos para monitoramento e sistemas de informação. Destaca-se que tais materiais sequer fazem parte do catálogo de composições das tabelas referenciais para obras públicas utilizadas pela municipalidade (Sinapi, Sicro e Agetop).

Inicialmente, cabe ressaltar que o monitoramento realizado pelo Centro Integrado de Operações e Controle – CIOC, localizado no Paço Municipal da Prefeitura de Goiânia, está em pleno funcionamento. Em visita ao Centro, foi informado que a finalidade daquele órgão está relacionada com a segurança pública no município de Goiânia, tanto que é gerido pela Agência da Guarda Municipal de Goiânia. Não se vislumbrou ações direcionadas à mobilidade urbana, uma vez que tal fiscalização é realizada exclusivamente pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade – SMT. Inclusive, foi afirmado que nenhuma infração de trânsito pode ser emitida com base no sistema de monitoramento.

A equipe de fiscalização foi informada, também, que tanto o município de Aparecida de Goiânia/GO quanto a Secretaria de Segurança Pública e Administração Penitenciária de

Goiás possuem câmeras de vídeo monitoramento na capital com a mesma finalidade. Entretanto, os sistemas não são interligados, pois fazem uso de softwares de monitoramento diferenciados.

Em análise ao Memorial de Monitoramento, verificou-se que não há qualquer levantamento em termos quantitativos, a Prefeitura apenas relaciona os equipamentos e os serviços para cada um dos corredores sem ao menos indicar os pontos onde haja a necessidade de monitoramento, integração ou controle. O Memorial informa que a especificação, a localização e outras informações estão descritos no item Sistema de Monitoramento e Controle, todavia tais informações não foram localizadas no Memorial ou em qualquer anexo do edital do RDC Presencial nº 001/2015.

Em fiscalização anterior realizada por esta CGU-R/GO sobre a implantação do Corredor Preferencial T-7 (Relatório de Fiscalização nº 201504973), verificou-se, com base na planilha orçamentaria daquele empreendimento, que os equipamentos e serviços descritos no memorial possuem elevada variação no preço, portanto os quantitativos são imprescindíveis para a estimativa da contratação.

Da forma como o Memorial de Monitoramento foi elaborado, a implantação do monitoramento possui elevado grau de subjetividade. Cada um dos corredores cita uma variedade de equipamentos como se cada um dos corredores fosse compor um único centro integrado de operação de controle, ou seja, não há um levantamento da integração de todos equipamentos ou sistemas e das necessidades para expansão. Vários dos itens elencados já estão em operação no CIOC, o que representa uma sobreposição de objetos no âmbito da licitação. A Prefeitura elenca inclusive que devem ser fornecidos estações de monitoramento, vídeo wall, sistema de monitoramento e controle, sistema de gerência de rede, switches, racks, servidores, desconsiderando a estrutura já existente no Centro. Acrescenta-se, que todos estes equipamentos constam em todos os lotes da presente licitação e no contrato de execução das obras do Corredor T-7 citado. Assim, não foi identificada existência de estudo prévio que contenha análise dos bens e serviços de TI existentes no CIOC, demonstrando o estado atual e apontando as reais necessidades para a ampliação do Centro. Ressalta-se, entretanto, que tal estudo não pode ser realizado de maneira isolada, como tem sido feito pela Prefeitura de Goiânia nos diversos certames das obras relativas aos corredores, mas de forma ampla para todos os pontos de monitoramento e controle.

Conforme já mencionado, devido à especificidade do fornecimento de tais equipamentos e materiais, verifica-se que, no caso em pauta, a contratada atuará como mera intermediadora no fornecimento dos mesmos, ressaltando, ainda, que tais itens possuem fabricação regular e contínua nos mercados nacional ou internacional. Entende-se, ainda, que, da forma como tais itens foram incluídos na licitação, houve uma clara perda na economia de escala. E mesmo assim, a rigor, devido à sua natureza distinta, materialidade, padronização de *software* e economia de escala, tais itens não deveriam constar na mesma licitação das obras e serviços de engenharia para os corredores, ainda que adotasse BDI diferenciado.

Desta forma, devido à natureza distinta em relação aos serviços de obras, a ausência de detalhamento dos quantitativos, a perda da economia de escala e da subjetividade quanto aos elementos do memorial, bem como a ausência de planejamento em relação à expansão do CIOC, entende-se que os serviços de monitoramento não possuem consonância com a contratação em pauta.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

A respeito da manifestação apresentada pelo Gestor Municipal, entende-se que o encaminhamento dado pela Prefeitura de Goiânia tende a elidir, no âmbito federal, apenas a falha apontada quanto ao fornecimento de materiais e equipamentos para monitoramento e sistemas de informação mediante o regime de contratação integrada do RDC. Mesmo assim, considera-se que as falhas somente serão sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

Conforme mencionado no campo “*fato*”, o anteprojeto para cada um dos corredores cita uma variedade de equipamentos como se cada um dos corredores fosse compor um único centro integrado de operação de controle, ou seja, não há um levantamento da integração de todos equipamentos ou sistemas e das necessidades para expansão. O que representa, de forma geral, uma sobreposição de objetos no âmbito da licitação. Sendo assim, em futuros certames, a municipalidade deve realizar estudo prévio que contenha análise dos bens e serviços de TI existentes no CIOC, demonstrando o estado atual e apontando as reais necessidades para a ampliação do Centro. Tal estudo, todavia, não pode ser realizado de maneira isolada, como tem sido feito pela Prefeitura de Goiânia, nos diversos certames das obras relativas aos corredores, mas de forma ampla para todos os pontos de monitoramento e controle.

Portanto, reforça-se que, devido à natureza distinta, à materialidade, à padronização de *software* e à economia de escala, o fornecimento de tais equipamentos e sistemas devem constar em licitação distinta das obras e serviços de engenharia para os corredores.

2.2.5. Anteprojeto com detalhamento insuficiente para os serviços de pavimentação, sem a previsão real da necessidade e já mencionando as soluções técnicas a serem implantadas, não contribuindo para se ter economicidade a partir da adoção do RDC em regime de contratação integrada.

Fato

Conforme consta no Anteprojeto dos serviços de pavimentação, os Memoriais Descritivos de Pavimentação dos Corredores T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e Av. 85 mencionam os seguintes serviços a serem executados:

- 1- Fresagem e recapeamento nos locais em que se diagnosticar a presença de alto índice de trincas;
- 2- Microrrevestimento nos locais em que se diagnosticar a presença de fissuras e trincas superficiais;
- 3- Pontos de embarque e desembarque em pavimento rígido, nas dimensões 40mx3,25m, existindo, para cada corredor, o quantitativo de unidades a serem construídas;
- 4- Recuperações estruturais localizadas, devido à presença de patologias em determinados pontos nas pistas de rolamento, principalmente na faixa do corredor de ônibus. Foi estimado um quantitativo para cada corredor, distribuídos por todo o pavimento, sendo apresentada uma proposta técnica para a execução dos referidos serviços;
- 5- Acréscimos de pavimento decorrente das alterações geométricas das vias, sendo apresentada uma proposta de solução técnica;
- 6- Travessias utilizando-se tubulação de galerias de águas pluviais.

Adotou-se como referência de preços o Projeto do Corredor Preferencial T-7, cujos serviços se assemelham àqueles a serem executados nos Corredores em questão. Os memoriais dos corredores, datados de dezembro de 2014, quantificam por estimativa os pontos a serem recuperados, tomando-se como referência o Corredor T-7, já apresentando as metodologias a serem aplicadas (itens 1 e 2).

Verificou-se que tais memoriais não contemplam a previsão real da necessidade de cada via, pois, para a realização do item “*serviços de recuperações estruturais*” da pavimentação, não foi realizado estudo prévio no intuito de se diagnosticar a presença das imperfeições, visando-se obter a quantidade e o tipo de intervenção que deverá ser executada, levando-se em consideração peculiaridades de cada via (grau de deterioração, características do tráfego, condições ambientais, condições de drenagem, topografia do terreno, idade do pavimento etc.). Vale ressaltar, ainda, que foi mencionado nos memoriais o que se segue: “*Os locais por tipo de intervenção e seus respectivos quantitativos, bem como o descritivo da condição técnica atual do pavimento deverão ser apresentados para a apreciação prévia da fiscalização.*”

Destaca-se que, para os corredores nas Avenidas T-63 e 85, apesar de os mesmos já terem sido implantados e a Prefeitura ter realizado intervenções nos elementos de pavimentação,

houve materialidade significativa nas estimativas de custos das obras de pavimentação para aqueles corredores, sendo estimado o valor de R\$ 1.027.628,45 e R\$ 4.548.681,88, o que representa, respectivamente, 5,81% e 20,24% do valor total orçado para as obras desses corredores. Ainda assim, as informações básicas são insuficientes para se determinar as intervenções a serem realizadas naqueles corredores.

Em resumo, tem-se que os valores licitados para o item “Pavimentação” foram estimados sem a previsão real da necessidade, e que os memoriais já determinam as soluções técnicas a serem implantadas, não contribuindo para se ter economicidade a partir da adoção do RDC em regime de contratação integrada. Devido às incertezas que envolvem este tipo de serviço, dependendo, inclusive, do estado atual da via no momento da execução dos serviços, entende-se que o regime de contratação a ser adotado deveria ser por preço unitário, e não a contratação integrada.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente

implantados. Entende-se, ainda, que, como as futuras licitações deverão conter os projetos básicos das obras, os apontamentos relacionados às previsões dos quantitativos dos serviços e as soluções técnicas adotadas deverão ser sanadas.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regime de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.6. Anteprojeto com detalhamento insuficiente para os serviços de drenagem para se adotar o RDC mediante o regime de contratação integrada.

Fato

Em relação ao Anteprojeto dos serviços de drenagem, verificou-se que os Memoriais de Drenagem especificam uma aproximação com referência ao que foi realizado no Corredor T-7, adotando a quantidade de 23 metros de rede para cada hectare a ser drenado. Verificou-se, também, a existência de levantamento topográfico das bacias de contribuição que abarcam os corredores e áreas lindeiras.

Os memoriais de drenagem mencionam que os trechos críticos com necessidade de intervenção foram selecionados através do diagnóstico de campo, mapeando-se as principais intervenções a serem realizadas e indicados nas pranchas de desenhos. Entretanto, apesar de mencionado nos memoriais, não foram verificados, na documentação na documentação anexa ao Edital do RDC Presencial nº 001/2015, os trechos críticos citados.

Entende-se que, como parte do Anteprojeto, apenas o levantamento das informações básicas sobre a bacia objeto da intervenção não são suficientes. O anteprojeto deveria ser composto, também, das características físicas da bacia, o sistema hidráulico de drenagem existente, o mapeamento detalhado dos pontos críticos de inundação associando os níveis de água de cheias com as respectivas frequências, os problemas apresentados e as propostas existentes de solução destes problemas, bem como o levantamento e definição de elementos para a concepção do sistema. O memorial apenas ressalta que o projeto a ser apresentado pela contratada deverá melhorar o sistema de drenagem existente e que as soluções de projeto devem sanar tais problemas, entretanto sem elencá-los. sequer há um levantamento realizado *in loco* dos elementos de drenagem atuais que compõem as áreas de intervenção.

Para os corredores nas Avenidas T-63 e 85, apesar de os mesmos já terem sido implantados e a Prefeitura ter realizado intervenções nos elementos de drenagem, houve materialidade significativa nas estimativas de custos das obras de drenagem para aqueles corredores, sendo estimado o valor de R\$ 4.756.283,53 e R\$ 3.811.648,10, o que representa, respectivamente, 27% e 17% do valor total orçado para as obras desses corredores. Ainda assim, as informações básicas são insuficientes para se determinar as intervenções a serem realizadas naqueles corredores.

Desta forma, tendo em vista as particularidades de cada um dos corredores, entende-se que a estimativa apenas no dimensionamento das bacias de contribuição adotando uma quantidade linear de rede, sem a realização de diagnóstico da situação atual e sem o memorial de cálculo dos estudos e pré-dimensionamentos realizados, não é suficiente para a realização de licitação sob o regime de contratação integrada.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente implantados. Entende-se, ainda, que, como as futuras licitações deverão conter os projetos básicos das obras, os apontamentos relacionados ao dimensionamento das bacias de contribuição, com a realização de diagnóstico da situação atual, em conjunto com memorial de cálculo dos estudos e pré-dimensionamentos realizados, deverão ser sanados.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regimento de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.7. Incoerência entre os quantitativos representados nos Projetos Básicos e os Memoriais Descritivos dos serviços relativos à sinalização horizontal dos corredores T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e Av. 85.

Fato

Da análise dos projetos básicos e dos memoriais relativos à sinalização horizontal dos corredores nas avenidas T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e 85, verificou-se inconformidades entre os quantitativos de tinta e de tachas a serem implantados nos referidos corredores.

Analisaram-se as 41 pranchas de Projeto Básico relativas à sinalização horizontal do Corredor na Av. T-9, as 27 pranchas do Corredor na Av. Independência, as 14 do Corredor na Av. 24 de Outubro, as 17 do Corredor na Av. T-63 e as 23 do Corredor na Av. 85. A tabela a seguir resume os quantitativos das tintas e das tachas a serem implantadas nas vias dos citados corredores, constantes nas pranchas avaliadas:

Tabela 1 – Quantitativos de tintas e tachas constantes nos Projetos Básicos do Corredores

Sinalização horizontal			Corredores				
Tipo	Co r	Uni d	T-9	Independênci a	24 de Out.	T-63	Av. 85
Tinta a frio	AM	M ²	720,00	48,40	32,50	-	85,00
	BR	M ²	770,00	394,10	29,00	1,60	556,20
Termoplástico o Hot Spray	AM	M ²	675,00	614,00	737,50	167,30	482,10
	BR	M ²	8.850,00	4.011,60	1.191,1 0	3.548,7 0	4.233,10
	VD	M ²	4.770,00	2.835,60	865,00	1.710,0 0	2.659,00
Termoplástico o Extrudado	AM	M ²	933,00	585,70	182,50	181,20	510,30
	BR	M ²	9.846,00	7.206,40	2.548,7 0	3.487,5 0	5.653,60
Laminado Elastoplástico	AM	M ²	-	-	-	-	-
	BR	M ²	-	-	-	-	-
Total de tinta		M²	26.564,0 0	15.695,80	5.586,3 0	9.096,3 0	14.179,3 0
Tachão Mono	AM	Pç	-	136	-	-	749
Tachão Bibi	AM	Pç	-	-	-	-	78
Prisma de Concreto	BR	Pç	-	-	-	-	64
Segregador		Pç	-	-	-	-	27
Total		Pç	-	136	-	-	918

Fonte: 1ª Planta do Projeto de Sinalização Horizontal do Corredor T-9, 27ª Planta do Projeto de Sinalização Horizontal do Corredor Independência, 1ª Planta do Projeto de Sinalização Horizontal do Corredor 24 de Outubro, 17ª Planta do Projeto de Sinalização Horizontal do Corredor T-63 e 23ª Planta do Projeto de Sinalização Horizontal do Corredor Av. 85.

Da análise dos Memoriais Descritivos, relativos à implantação da sinalização horizontal nos corredores nas avenidas T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e Av. 85, elaborados em novembro/2014, foram identificados os seguintes quantitativos de tinta e de tachas, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Quadro 6 - Quantitativos de tintas e tachas constantes nos Memoriais Descritivos do Corredores

Sinalização horizontal		Corredores				
Tipo	Uni d	T-9	Independênci a	24 de out	T-63	Av. 85
Tinta a frio e base d'água	M ²	1.960,00	1.960,00	1.960,00	960,00	0

Tinta a quente	M ²	22.500,0 0	22.500,00	22.500,0 0	1.300,0 0	0
Total de tinta	M²	24.460,0 0	24.460,00	24.460,0 0	2.260,0 0	0
Tachas	Pç	3.000	3.000	3.000	1000	0

Fonte: Memoriais Descritivos de Sinalização Horizontal dos Corredores T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e Av. 85, de novembro/2014.

Diante dos quantitativos de tinta e de tachas a serem implantados nos corredores e representados anteriormente, verifica-se que há desconformidade entre os dados informados nos Projetos Básicos (plantas) e os Memoriais Descritivos, conforme detalhamento no quadro a seguir:

Quadro 7 – Comparativo de quantitativo de tintas e tachas dos Corredores

Corredor	Tintas (m ²)			Tachas (Pç)		
	Prancha – Projeto Básico	Memorial Descritivo	Diferença	Prancha – Projeto Básico	Memorial Descritivo	Diferença
T-9	26.564,00	24.460,00	2.104,00	0	3.000	-3.000
Independência	15.695,80	24.460,00	-8.764,20	136	3.000	-2.864
24 de out	5.586,30	24.460,00	-18.873,70	0	3.000	-3.000
T-63	9.096,30	2.260,00	6.836,30	0	1000	-1.000
Av. 85	14.179,30	0	14.179,30	918	0	918

Ressalte-se, ainda, que as extensões dos cinco corredores em análise são distintas, tendo o corredor na Avenida T-9 a extensão de 10,6 km, na avenida Independência, 6,7 km, na Avenida 24 de Outubro, 3,4 km, na Avenida T-63, 5,7 km e, na Avenida 85, 7,2 km. No entanto, apesar das dimensões distintas, os Memoriais Descritivos dos corredores T-9, Independência e 24 de outubro apresentaram os mesmos quantitativos de tintas e de tachas a serem implantados em tais vias.

Novamente, citam-se os corredores nas Avenidas T-63 e 85, que apesar de os mesmos já terem sido implantados e a Prefeitura ter realizado sinalização horizontal nas áreas de intervenção, a documentação apresentada não faz menção quanto aos serviços já realizados.

Assim, os projetos elaborados, relativos à sinalização horizontal, além de encontrarem-se conflitantes, possuem quantitativos estimados com dados subjetivos que não representam a realidade, tornando o Anteprojeto insuficiente para a realização sob o regime de contratação integrada.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício n° 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após

alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente implantados. Entende-se, ainda, que, como as futuras licitações deverão conter os projetos básicos das obras, os apontamentos relacionados às inconformidades no levantamentos e dimensionamentos informados nos projetos básicos deverão ser sanados.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regimento de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.8. Incoerência entre os dados dos Projetos Básicos de Geometria e os do Memorial Descritivo dos corredores T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e Av. 85, relativos à readequação das calçadas, sem levar em consideração a real necessidade, tornando o anteprojeto falho e não implicando em implantação de novas metodologias que contribuísse e justificasse a adoção do RDC em regime de contratação integrada.

Fato

Os objetos dos serviços de reestruturação das calçadas, segundo o Memorial Descritivo, são:

- Implantar uma malha de calçadas acessíveis ao longo dos Corredores Exclusivos do Transporte Coletivo;
- Adotar o conceito base da Calçada Sustentável que organiza o espaço das calçadas em três faixas distintas;
- Adequar o meio-fio existente, quando necessário, substituindo-os e/ou reconstituindo-os, bem como as sarjetas quando danificados. Efetuar a pintura do meio-fio, em geral, utilizando-se tinta acrílica para piso (fosca);

- Adotar um tipo de revestimento, sobretudo na faixa livre que não proporcione trepidações, que não possua fendas/orifícios maiores que 15mm;
- Implantar sinalização tátil, conforme legislação pertinente, integrada às rampas de acessibilidade, criando-se um sistema de rotas acessíveis;
- Implantar rebaixos/rampas para o acesso de veículos aos lotes;
- Adequar as caixas de passagem e PV's existentes ao nível das superfícies;
- Implantar um sistema complementar de drenagem superficial (microdrenagem), através das rampas drenantes contidas no conceito da Calçada Sustentável;
- Reconstituir o patrimônio particular existente na divisa dos lotes com o passeio público, por ventura danificado.

Da análise das plantas relativas aos Projetos Básicos de Geometria dos corredores nas avenidas T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e 85, verificou-se que as primeiras plantas enumeravam os quantitativos dos serviços a serem executados, conforme detalhamento no quadro a seguir:

Quadro 8 – Serviços básicos de geometria constantes nos Projetos Básicos dos Corredores

Serviço	Unid	Corredores				
		T-9	85	Independência	T-63	24 de out
Guia a implantar	M	18.325,84	5.066,70	5.280,20	1.085,00	139,40
Guia a retirar	M	15.509,78	3.464,30	3.407,30	415,00	45,00
Passeio implantar	a M ²	7.825,86	3.556,60	3.746,30	1.870,00	77,60
Jardim implantar	a M ²	4.077,12	3.079,30	1.847,00	1.090,00	-
Parada remanejar	a Pç	26	12	11	08	04
Parada proposta	Pç	02	13	12	01	08

Fonte: Primeiras plantas dos Projetos Básicos de Geometria dos Corredores T-9, Av. 85, Independência, T-63 e Av. 24 de Outubro.

Da análise do Memorial Descritivo, datado de Dezembro/2014, relativo à execução da Requalificação de Calçadas ao longo dos corredores nas avenidas T-9, Independência, 24 de Outubro, T-63 e 85, verificou-se a planilha resumo dos serviços a serem executados, cujos quantitativos foram cotados em índices, tendo como base o modelo da Calçada Sustentável elaborado para o Corredor T-7, conforme detalhamento no quadro a seguir:

Quadro 9 - Serviços básicos de geometria constantes nos memoriais descritivos dos Corredores

Corredor	Extensão	Materiais de revestimento (m ²)				
		81,13%	5,69%	9,85%	3,33%	100%
		Concreto laminado	piso tátil	grama	Bloco intertravado Natural	Demolições
T-9	10,6	58.007,06	4.068,29	7.042,64	2.380,91	71.498,90
Av 85	7,2	52.983,81	3.715,99	6.432,77	2.174,73	65.307,30
Independência	6,7	46.017,17	3.227,39	5.586,95	1.888,79	56.720,30
T-63	5,7	39.148,15	2.745,63	4.752,98	1.606,84	48.253,60

24 de outubro	3,4	17.983,80	1.261,30	2.183,40	738,15	22.166,70
---------------	-----	-----------	----------	----------	--------	-----------

Fonte: Memorial Descritivo da Requalificação de Calçadas, de Dezembro/2014, dos Corredores T-9, Independência, Av. 24 de Outubro, T-63 e Av. 85.

Fazendo o comparativo entre os quantitativos representados nos dois quadros acima, verifica-se que há desconformidade entre os dados do Projeto Básico de Geometria e os do Memorial Descritivo, visto que o memorial quantificou os serviços de acordo com o executado no Corredor T-7, na proporção da dimensão linear de cada corredor, sem levar em consideração a peculiaridade de cada via. Um exemplo de tal fato é a previsão de 2.183,40 m² de grama para o Corredor 24 de Outubro no respectivo Memorial Descritivo, sendo representado no Projeto Básico de Geometria 0m² de jardim a implantar.

Quando da cotação dos valores para a realização do RDC em regime de contratação integrada em comento, essa proporção linear, proposta no Memorial Descritivo, foi levada em consideração, e não os serviços a serem executados, conforme detalhado no Projeto Básico de Geometria, sendo os valores orçados pela Prefeitura nas planilhas macro itens para os serviços Calçadas – item 7, os detalhados no quadro a seguir:

Quadro 10 - Orçamento da Prefeitura, relativo ao item Calçadas dos cinco Corredores

Corredor	Dimensão (km)	Item 7 – Calçadas		
		Unid	Quantidade	Total (R\$)
T-9	10,6	M ²	81.089	6.321.374,03
Av 85	7,2	M	7.200	4.937.834,74
Independência	6,7	M	6.700	4.307.146,84
T-63	5,7	M	5.700	3.664.200,00
24 de outubro	3,4	M	3.400	1.716.561,26

Fonte: Planilhas Orçamentárias da Prefeitura dos serviços a serem executados nos Corredores T-9, Independência, Av. 24 de Outubro, T-63 e Av. 85.

Ressalte-se, novamente, os corredores nas Avenidas T-63 e 85, que apesar de os mesmos já terem sido implantados, a Prefeitura não apresenta documentação fazendo menção quanto aos serviços já realizados.

Quanto à documentação técnica relativa aos serviços de requalificação das calçadas, verificou-se que, além de haver conflitos de dados, não há quantitativos objetivos, com previsão real da necessidade, de forma que o Anteprojeto é insuficiente para a realização sob o regime de contratação integrada.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos

semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente implantados. Entende-se, ainda, que, como as futuras licitações deverão conter os projetos básicos das obras, os apontamentos relacionados às inconformidades no levantamentos e dimensionamentos informados nos projetos básicos deverão ser sanados.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regimento de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.9. Anteprojeto para os serviços de arborização insuficiente e sem o detalhamento necessário para se adotar o RDC mediante o regime de contratação integrada.

Fato

Em relação ao Memorial de Arborização para os corredores, não se verificou indicação de qual macro item tal serviço se insere na planilha orçamentária licitada. Portanto, não foi possível verificar a materialidade de tais serviços em relação ao orçamento total do RDC Presencial nº 001/2015.

Da análise realizada, constatou-se que a Prefeitura apenas menciona que serão indicadas as espécies adequadas conforme Plano Diretor de Arborização Urbana de Goiânia, no Manual da Calçada Sustentável e nas legislações municipais vigentes. Apesar das recomendações de espécies, entende-se que a ausência de indicação exata e dos respectivos quantitativos impõe critérios subjetivos e imprecisos na licitação. Entende-se que o edital deveria conter todos os dados necessários para a elaboração dos projetos e do orçamento, uma vez que a escolha das espécies e os quantitativos refletem sobremaneira no orçamento de tais serviços.

O memorial ainda discorre que o plantio ocorrerá nos passeios públicos e canteiros centrais ao longo dos corredores. Entretanto, sem a realização de diagnóstico da situação atual especificando os locais, as espécies e os quantitativos, não há condições para elaboração de projeto que reflita o orçamento inicialmente elaborado pelo município.

Novamente, citam-se os corredores nas Avenidas T-63 e 85, que apesar de os mesmos já terem sido implantados e a Prefeitura ter realizado remoção, troca e plantio de árvores nas áreas de intervenção, a documentação apresentada não faz menção quanto aos serviços já realizados.

Pelo exposto, entende-se que o anteprojeto necessitaria de maior detalhamento por parte da municipalidade, portanto não é suficiente para a realização sob o regime de contratação integrada.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Com relação à justificativa apresentada pela Prefeitura de Goiânia, entende-se que o encaminhamento elide, no âmbito federal, parte das falhas apontadas, uma vez que a municipalidade indica que o regime de contratação integrada não será mais adotado.

Entretanto, cabe ressaltar que o planejamento dos certames deverá levar em conta o diagnóstico da situação atual das áreas que já sofreram intervenção, em especial os

corredores nas Avenidas T-63 e 85, uma vez que os mesmos já foram efetivamente implantados. Entende-se, ainda, que, como as futuras licitações deverão conter os projetos básicos das obras, os apontamentos relacionados ao nível de detalhamento, que é esperado dos projetos básicos, deverão ser sanados.

Considera-se, ainda, que as falhas apontadas quanto à utilização do regimento de contratação integrada somente serão efetivamente sanadas quando da produção dos atos de rescisão dos contratos firmados com as empresas vencedoras do RDC Presencial nº 001/2015.

2.2.10. Ausência de anteprojeto para implantação de uma ponte metálica para travessia do Córrego Cascavel exclusivamente para a ciclovia, no corredor T-63.

Fato

Dentre os componentes da obra do Corredor T-63 licitados mediante o RDC Integrado nº 01/2015, conforme já mencionado, encontram-se: Requalificação do Viário Urbano, Requalificação das Calçadas, Implantação da Ciclovia, Fornecimento de Abrigos Metálicos, Rede de Monitoramento e Sistema de Informação aos Usuários, Iluminação Noturna em LED (Diodo Emissor de Luz) e Sinalização Horizontal, Vertical e Semafórica.

O item 1.2 do referido Edital cita, além de outros serviços, o que se segue: “*m) Elaboração de projeto e execução de ponte metálica para a travessia, exclusivamente para o lote 4, ligação da ciclovia do corredor T-63, sobre o Córrego Cascavel.*”

O item 8.4 do Termo de Referência, anexo ao edital, constantes do processo administrativo CMTC nº 60482926 (fls. 1075 a 1107), quantifica as obras dos corredores, sendo para o lote 4, o detalhamento a seguir:

“Lote 4 - Corredor Preferencial T-63: 5,7 km de extensão, início na Av. Campos Sales com Av. Afonso Pena, seguindo pela Av. Campos Sales, Av. T-63, Av. Circular até a Av. 4ª Radial, possui 24 pontos de embarque e desembarque com 20 abrigos metálicos modelo CMTC 02 e 03 abrigos em concreto armado modelo SEINFRA, execução de ponte metálica para travessia do córrego Cascavel exclusivamente para a ciclovia.”

Da análise da documentação técnica (memoriais e projetos básicos) apresentada pela Prefeitura, os quais embasaram a realização do referido processo licitatório, não foi verificado nenhum detalhamento de serviços para a implantação da ponte metálica em questão, bem como anteprojetos relativos à implantação da ciclovia.

A planilha orçamentária da Prefeitura relativa ao corredor T-63 (extensão de 5,7 km) construída em macro itens, a qual serviu de parâmetro para a licitação, não distingue a ponte metálica da ciclovia, não estimando ou planejando este serviço separadamente, conforme demonstrado na tabela a seguir:

Tabela 2: Planilha macro itens da prefeitura – Corredor T-63

Item	Macro item	Unidade	Quantidade	Total (R\$)
1	Projeto	unid.	1,00	624.283,24
2	Administração Local/Canteiro	meses	6,00	615.789,08
3	Pavimentação	M	5.700,00	1.027.628,45

4	Sinalização	M	5.700,00	1.270.498,61
5	Drenagem	M	5.700,00	4.756.283,53
6	Infraestrutura Rede de Lógica	u	54,00	800.909,08
7	Calçadas	m	5.700,00	3.664.200,00
8	Ciclovias/Ciclofaixas/Ciclorrotas	m	10.000,00	718.875,00
9	Mobiliário Urbano	u	1,00	663.298,64
10	Monitoramento e Sistema de Informação	m	5.700,00	2.756.062,80
11	Iluminação	m	5.700,00	777.028,00
Total				17.674.856,42

Fonte: Planilha orçamentária macro itens da prefeitura, relativa ao Corredor T-63.

Assim, a ausência de detalhamento dos serviços a serem executados para a implantação da ponte metálica destinada a garantir a travessia do córrego Cascavel exclusivamente para a ciclovia, denota insuficiência do anteprojeto para a realização sob o regime de contratação integrada.

Da análise do contrato pactuado com a empresa Consórcio CGO – CIECON, em 02 de maio de 2016, visando à execução das obras objeto do referido certame, no valor de R\$ 15.343.109,92, verificou-se, na Cláusula Primeira – Do Objeto, a ausência dos serviços relativos à ciclovia/ciclofaixa/ciclorrota, bem como da ponte metálica para travessia do Córrego Cascavel. Entretanto, na data de 21 de julho de 2016, em visita ao local, constatou-se que as obras de implantação da referida ponte encontram-se em execução, conforme registros fotográficos a seguir:



Vale ressaltar, ainda, que foi informado pela CMTC, em reunião realizada no dia 24 de junho de 2016, conforme registro em ata, que os projetos básicos e executivo ainda não foram elaborados, pois se está aguardando a Autorização de Início do Objeto – AIO por parte do Ministério das Cidades, o que contradiz com a situação encontrada nas áreas de intervenção.

Manifestação da Unidade Examinada

Por meio do Ofício nº 060/2016-CPL-CMTC, de 26 de agosto de 2016, a CMTC apresentou a seguinte manifestação:

“[..]

Em relação aos 10 (dez) tópicos levantados pelos Auditores da CGU Regional GO teríamos algumas justificativas e respostas que atenderiam quase a totalidade destes itens elencados, no entanto para a justificativa de adoção do RDC Presencial com Contratação Integrada, para a contratação das obras dos corredores preferenciais (definido pela CPL-CMTC após alguns contatos com a CEF e Ministério das Cidades e análise de alguns casos semelhantes em algumas cidades do Brasil) e, devido a alguns acórdãos do TCU relativos a casos semelhantes, não teríamos a mesma segurança quanto à aceitação dos nossos argumentos por parte da CGU e também do TCU e, futuramente ocorrerem questionamentos e possibilidade de julgamento como processo ilegal e, portanto, não certificado. Em virtude dos riscos futuros, a CPL-CMTC decidiu pelo DISTRATO de todos os contratos assinados com os licitantes vencedores de cada um dos lotes que compuseram o certame regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015 com posterior anulação de todos os atos do mesmo certame.

Informo que tão logo tenhamos publicado os Extratos dos Distratos e o Ato Administrativo anulando o certame Regido pelo Edital RDC Presencial nº 001-2015, estaremos encaminhando cópia a esta Controladoria. ”

Análise do Controle Interno

Foi realizada reunião, na sede desta CGU-R/GO, com representantes da CMTC, no dia 17 de agosto de 2016, às 9:00h, conforme registro em ata, para tratar de assuntos pertinentes ao Relatório Preliminar. Na ocasião, foi informado que as obras de mobilidade na Avenida T-63 foram concluídas com recursos do município, incluindo a ponte metálica sobre o Córrego Cascavel interligando partes da ciclovia. Inclusive, foi divulgado na imprensa a imprensa goianiense que a referida ponte entregue à população, conforme registro fotográfico a seguir:



Ponte metálica sobre o Córrego Cascavel interligando a ciclovia no Corredor de ônibus T-63 – Goiânia/GO – foto extraída do site g1.globo.com, em 12 de agosto de 2016.

Entende-se, desta forma, que os serviços relativos ao corredor na Avenida T-63 não deverão constar nos futuros certames.

3. Conclusão

Com base nos exames realizados, conclui-se que a aplicação dos recursos federais não está adequada e exige providências de regularização por parte dos gestores federais e municipais. Ressalta-se, entretanto, que a Prefeitura de Goiânia encaminhou ofício a esta CGU-R/GO informando que realizará o cancelamento dos contratos oriundos da licitação realizada mediante o RDC Integrado nº 01/2015, devido aos apontamentos realizados por este órgão de controle.

Chefe