

ACOMPANHAMENTO N. 951664

ÓRGÃO/ENTIDADE: Governo do Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP

RESPONSÁVEIS: Murilo de Campos Valadares, Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas e Diretor-Presidente da Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A – Metrominas, Marco Antônio de Rezende Teixeira, Secretário de Estado da Casa Civil e de Relações Institucionais, Rogério Bellini dos Santos, Secretário Adjunto da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, e Flávio Faria Antunes, Coordenador Geral da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas de Minas Gerais

MPTC: Daniel de Carvalho Guimarães

RELATOR: CONSELHEIRO MAURI TORRES

EMENTA

ACOMPANHAMENTO. GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. CONTRATAÇÃO DA CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO METRÔ. PROJETO REDE DE METRÔ RMBH. AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DA LICITAÇÃO, DA REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO E DA GESTÃO CONTRATUAL DE RISCOS. ACHADOS DE AUDITORIA. OPORTUNIDADES DE MELHORIA. ANÁLISE DO ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA – EVTE DO PROJETO. INFORMAÇÃO RESERVADA. LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO. ACESSO AUTORIZADO. ADOÇÃO DE MEDIDAS: DETERMINAÇÕES, REMESSA DO JULGADO E CIÊNCIA DA DELIBERAÇÃO DESTE TRIBUNAL.

1. No Acompanhamento foi fiscalizado as condições gerais da licitação, a remuneração do concessionário e a gestão contratual de riscos da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte com base na minuta de edital de Concorrência Pública lançado em Consulta Pública realizada em 2012.
2. As conclusões obtidas com a ação de fiscalização poderão contribuir amplamente para a adoção de medidas voltadas ao aperfeiçoamento dos procedimentos realizados pelo Governo do Estado de Minas Gerais para a implantação do Projeto Rede de Metrô RMBH;
3. Adota-se na íntegra as conclusões do relatório técnico e no parecer do órgão ministerial para promoção das determinações dirigidas à Secretaria de Estado de Obras Públicas de Minas Gerais – SETOP/MG, do envio de cópia do Relatório de Acompanhamento às instituições incumbidas de ações de controle e de ciência da ação de acompanhamento realizada por esta Corte à Secretaria de Estado da Casa Civil e Relações Institucionais de Minas Gerais – SECCRI/MG.
4. Aplica-se a chancela de informação reservada às análises completas do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte pelo prazo de 05 (cinco) anos contados da decisão plenária ou após assinatura do contrato, em caso de abertura de processo de licitação, conforme proposta de classificação sugerida pela Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP, autorizando-se o acesso a tais informações ao Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas, da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – SEDE, alertando-o do caráter reservado da informação e da obrigação de resguardar o sigilo, nos

termos do §2º do art. 25 da Lei n. 10.527, de 18 de novembro de 2011, Lei de Acesso à Informação – LAI.

NOTAS TAQUIGRÁFICAS

35ª Sessão Ordinária do Tribunal Pleno – 07/12/2016

CONSELHEIRO MAURI TORRES:

I – RELATÓRIO

Tratam os autos de Acompanhamento dos procedimentos realizados pelo Governo do Estado de Minas Gerais para a implantação do Projeto Rede de Metrô RMBH, incluindo o exame do edital de Concorrência Pública, publicado para Consulta Pública, cujo objeto é a contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH no valor estimado de R\$ 15.524.247.808,90 (quinze bilhões, quinhentos e vinte e quatro milhões, duzentos e quarenta e sete mil, oitocentos e oito reais e noventa centavos), consoante identificado à fl. 20 dos autos.¹

Instado a se pronunciar sobre o Relatório de Acompanhamento de fls. 01/217, o Ministério Público junto ao Tribunal emitiu a manifestação preliminar de fls. 221/222 na qual, em linhas gerais, anotou que uma opinião conclusiva acerca do feito carecia da oitiva dos gestores responsáveis pelo Projeto.

Ao acolher o encaminhamento proposto pelo Órgão Ministerial, determinei que o Sr. Murilo de Campos Valadares, Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais e Diretor-Presidente da Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A – Metrominas, e o Sr. Rogério Bellini dos Santos, Secretário Adjunto da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, órgão no qual a Unidade Central de Parcerias Público-Privadas de Minas Gerais encontra-se inserida, fossem oficiados para fornecerem informações concretas sobre o relatório elaborado pela Unidade Técnica.

Os aludidos agentes se manifestaram às fls. 230 e 234/240.

Na sequência, a Unidade Técnica elaborou o estudo técnico de fls. 242/249, ao passo que o Ministério Público junto ao Tribunal opinou às fls. 251/256v.

Por fim, os autos retornaram conclusos.

É o relatório, em síntese.

II – FUNDAMENTAÇÃO

No plano anual de fiscalização de 2013 estabelecido por este Tribunal para a Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP foi prevista a realização de ação de controle voltada ao acompanhamento dos procedimentos realizados pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais – SETOP/MG para a implantação do Projeto Rede de Metrô RMBH, incluindo a análise da minuta de edital da Concorrência Pública para contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços

¹ O art. 25, inciso II, do Regimento Interno desta Corte prescreve que compete ao Tribunal Pleno deliberar sobre licitações, de modo especial sobre editais nos casos em que o valor seja igual ou superior a cem vezes o limite estabelecido no art. 23, inciso I, alínea c, da Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993, ou seja, R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais).

de transporte de passageiros do Metrô RMBH, publicado para Consulta Pública em dezembro de 2012, bem como do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE que o fundamentou.

Para compreensão do que seja o Projeto Rede de Metrô RMBH transcrevo a seguir o tópico 2 do Relatório de Acompanhamento elaborado pela equipe da CFCPPP, intitulado Visão Geral, fls. 14/23, que contém o estado atual do programa de estadualização do Metrô de Belo Horizonte e o processo histórico que culminou no aludido Projeto:

2. VISÃO GERAL

2.1. Em 1993 foi promulgada a Lei Federal 8.693/93, estabelecendo as diretrizes para a Descentralização dos serviços de transporte ferroviário da União, com sua transferência aos Estados e Municípios. Inicialmente, os metrô de Rio de Janeiro e de São Paulo passaram pelo processo, sendo previsto que os metrô de Belo Horizonte, Recife e Fortaleza fossem estadualizados em seguida.

“O Programa de Descentralização de Belo Horizonte, iniciado em abril de 1995, se propõe à implantação da Linha 1 do Trem Metropolitano de Belo Horizonte, trecho Eldorado - Vilarinho, capacitando o sistema a transportar 350.000 passageiros/dia, com conclusão prevista para março de 2003. Uma parcela do programa de investimentos está amparada por recursos do Tesouro, num total previsto de R\$ 166,77 milhões, para implantação de 4,3 km entre Santa Inês e São Gabriel, incluindo a construção do complexo de manutenção em São Gabriel”²

2.2. Seguindo o programa de estadualização do Metrô de Belo Horizonte a Lei 12.590 de 25/07/1997 autorizou o Poder Executivo do Estado de Minas Gerais a constituir a empresa pública METROMINAS, vinculada à SETOP, para implantar, operar e explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

2.3. A TREM METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE S/A –METROMINAS é uma empresa pública, constituída em 14 de fevereiro de 2000, sob a forma de sociedade anônima, vinculada à Secretaria de Estado de Obras Públicas de Minas Gerais.

2.4. A METROMINAS foi constituída com capital social formado por 55% das cotas do Estado de Minas, 35% do Município de Belo Horizonte (Lei Municipal nº 7.886, de 24 de novembro de 1999) e 10% do Município de Contagem (Lei Municipal de Contagem nº 3.087, de 14 de julho de 1998).

2.5. Pela Lei 12.590/97 o Poder Executivo estadual foi autorizado a receber em doação os bens móveis, imóveis, recursos humanos e demais direitos de propriedade da União e da CBTU [Companhia Brasileira de Trens Urbanos], com base em estudos técnicos realizados para este fim.

2.6. A previsão era para que em março de 2002 o sistema fosse transferido. Porém, no Relatório de Gestão de 2003³ da CBTU, foi constatado que a transferência não se efetivou e que teria sido adiada em função de fatos acontecidos na transferência dos Metrô dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, que precisavam ser esclarecidos para ajustes na modelagem do processo de transferência. Nos anos seguintes o processo não avançou.

2.7. Está prevista a assinatura de Convênio de Delegação passando da União para o Estado a responsabilidade pela operação e gestão do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte, conforme dispõe a Lei Federal 10.233/2001 no seu art. 103-A. Até a data de encerramento deste acompanhamento não havia sido assinado o Convênio de Delegação previsto.

Histórico

² Relatório de Gestão da CBTU – Exercício de 2001, fl. 34

³ Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/relatorios/auditoria/relatorios>. Acesso em 26/01/2015.

2.8. A construção da Linha 1 do metrô começou no início da década de 80. A fim de implantar esse sistema foi constituído o Consórcio DEMETRÔ pelas empresas EBTU [Empresa Brasileira de Transportes Urbanos] e RFFSA [Rede Ferroviária Federal S.A.]. Em 1985 foi transferida a responsabilidade por esse sistema para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa pública vinculada ao Governo Federal, que criou a Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte (STU-BH), para sua gestão.

2.9. O projeto inicial foi desenvolvido aproveitando os leitos das linhas ferroviárias existentes na região metropolitana de Belo Horizonte, em que se operavam trens de carga pela extinta RFSSA, hoje operados pela FCA [Ferrovia Centro-Atlântica]. O traçado inicial do projeto ligava a região de Betim até a estação do Matadouro (antiga estação de trem localizada na região nordeste de Belo Horizonte).

Figura 1 – Metrô BH/CBTU – traçado original*

[...].

* Fonte: Relatório de Atividades CBTU 1984

2.10. A Linha 1 do Metrô entrou em operação em 1986, inicialmente no trecho Lagoinha – Eldorado, utilizando 4 TUE's (Trens Unidade Elétricos) de 4 carros, inaugurando-se no ano seguinte a Estação Central, totalizando 12,5 km. Em seguida as obras seguiram lentamente, por falta de recursos, e, somente em 1992, foram inauguradas as estações de Santa Efigênia e Horto Florestal.

2.11. Em 1995 a operação comercial do metro se expandiu para o Santa Inês e a frota foi aumentada, totalizando 12 TUE's. Nesse ano, a STU-BH iniciou estudos técnicos e econômicos e de impacto ambiental para a expansão do Metrô para a região de Venda Nova, passando o projeto a contar com novo traçado. Além de incluir a ampliação do Metrô para o Vilarinho, o novo traçado excluiu o trecho Eldorado – Betim, presente no projeto original.

Figura 2 – Metrô BH/CBTU – expansão Venda Nova*

[...]

* Fonte: Relatório de Administração CBTU 1995

2.12. Em 1998 foi elaborado o Plano Diretor de Transporte de Passageiros sobre Trilhos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDTT, prevendo a continuação das obras de expansão da linha 1 até a Estação Vilarinho, na região de Venda Nova, e a inclusão de mais duas linhas no projeto. A estação do Vilarinho foi inaugurada em 2002.

2.13. A linha 2 (Barreiro – Hospitais) foi planejada para ser construída em 2 etapas. A 1ª etapa seria o trecho Barreiro – Calafate, aproveitando o leito da linha férrea existente, utilizada para transporte de cargas. A 2ª etapa seria o trecho Calafate – Hospitais, a ser construída em subterrâneo. A construção da 1ª etapa da Linha 2 foi iniciada em 1998, porém, por falta de recursos para o projeto, foi paralisada em março de 2004.

2.14. A linha 3 seria totalmente subterrânea e ligaria a Região da Savassi a região da Pampulha, porém o projeto nunca foi executado.

Figura 3 – Metrô BH/CBTU – PDTT 1998*

[...]

* Fonte: Relatório de Administração CBTU 2002

2.15. Atualmente o Metrô opera apenas com a linha 1, com 28,2 km de extensão, com uma frota de 25 TUE's de 4 carros. Em 2013, conforme informação do site da CBTU⁴, foram adquiridos 10 (dez) novos trens, cuja entrega iniciou-se em 2014.

Projeto Rede de Metrô de Belo Horizonte

2.16. Em 29 de março de 2010 foi lançado pelo Governo Federal o PAC 2 – Programa de Aceleração do Crescimento⁵, que, dentre outros fins, destinava recursos

⁴ Matéria disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/belo-horizonte/3735>. Acesso em 28/01/2015.

⁵ Data do lançamento do PAC 2 obtida em pesquisa na Internet sobre notícias veiculadas à época anunciando o

do OGU à consolidação e ampliação da rede de transportes no país. Diante da disponibilidade dos recursos o Governo do Estado apresentou ao Governo Federal novo projeto para a Estadualização do Metrô. Nesse contexto se insere o projeto da Rede de Metrô RMBH.

2.17. Em 5/11/2012 o Governo do Estado de Minas Gerais encaminhou cartas consulta do Projeto Rede de Metrô RMBH ao Ministério das Cidades sobre os recursos que corresponderiam à Fase I e à Fase II do projeto, respectivamente fase de trabalhos de planejamento e fase de trabalhos de ampliação do metrô e operação que seriam desenvolvidos após a licitação da Parceria Público-Privada.

2.18. Em 30/04/2013 foi publicado o Termo de Compromisso assinado em 16/04/2013, pelo Governo do Estado de Minas e União Federal, cujo objeto seria o Projeto Rede Metrô da RMBH, garantindo recursos para desenvolvimento da **Fase I** do Projeto. Nessa fase, foram contratados projetos de engenharia compreendendo sondagens, topografia, geotecnia, estudos de engenharia e ambientais.

2.19. A Fase II compreenderia a implantação do projeto propriamente dito, para a qual o Estado de Minas Gerais iniciou a estruturação da contratação, no modelo concessão patrocinada, consoante Lei federal 11.079/2004, que teria como objeto a exploração dos serviços de transportes de passageiros do METRÔ da RMBH pelo prazo de 30 anos.

2.20. São partes envolvidas nesta PPP:

- ✓ O Governo do Estado de Minas Gerais como Poder Concedente;
- ✓ A União como atual operadora do metrô, por meio da CBTU;
- ✓ A Metrominas, que assumirá futuramente a competência de planejar, fiscalizar, operar, e explorar o serviço.
- ✓ Os Governos dos Municípios de Belo Horizonte e Contagem, como sócios da Metrominas e gestores dos municípios atendidos pela Rede Metrô BH.

2.21. Nesta Contratação, a SETOP representa o Estado de Minas Gerais como Poder Concedente. A Minuta do Edital de Concorrência Pública esteve em consulta pública desde 12/12/2012 até 10/01/2013. Em seguida o prazo para acesso e sugestões ao edital foi novamente aberto à consulta pública até 05/03/2013, tendo recebido sugestões que até a data de encerramento deste acompanhamento não tinham sido incorporadas ao edital analisado.

2.22. Os dados gerais da Concessão Patrocinada para contratação do Projeto Rede Metrô, previstos no edital de consulta pública, podem ser assim resumidos:

- Valor estimado do contrato: R\$ 15.524.247.808,90 (soma das receitas em valor constante)
- Prazo da Concessão: 30 anos
- Valor do Aporte de recursos⁶:
 - Linha 01 - R\$ 36.000.000,00
 - Linha 02 - R\$ 512.000.000,00
- Contraprestação Máxima Anual: R\$ 83.508.375,35
- Valor Inicial da Tarifa Base: R\$1,80
- Valor Final da Tarifa Base: R\$2,95 (a partir do ano 5)
- Demanda do sistema ⁷: 57,4 milhões de passageiros no ano (2008)

lançamento do Programa e sub-programas.

⁶ O projeto já conta com alteração do valor do aporte para R\$750 milhões, porém esses valores poderão sofrer alteração em decorrência dos resultados obtidos nos estudos de engenharia.

2.23. Os valores de contratação estão estimados em R\$15,5 bilhões na data base de dezembro de 2012, correspondendo à soma dos valores constantes da contraprestação pecuniária estimada a ser paga pelo Estado, acrescida da receita tarifária estimada a ser recebida pela concessionária, ao longo do prazo da concessão.

2.24. Foram previstos inicialmente, investimentos da ordem de R\$2,9 bilhões, sendo R\$1 bilhão, proveniente de recursos oriundos de repasse do orçamento geral da União, dentro do PAC da mobilidade; R\$750 milhões provenientes de aportes do Estado (R\$350 milhões) e do Município de Belo Horizonte (R\$400 milhões) a serem realizados com financiamentos do BNDES e R\$1,17 bilhões de recursos aplicados pela iniciativa privada no contrato de concessão, a serem compensados pela exploração dos serviços (tarifa + contraprestação). Esses valores não devem prevalecer quando da publicação do edital definitivo, tendo em vista que, conforme informado pela SETOP, os projetos de engenharia que estavam sendo finalizados já indicavam o custo das obras seria mais elevado que o previsto.

2.25. Os serviços propostos para o concessionário são em linhas gerais:

- ✓ *Linha 01:* Expansão no trecho entre as estações Eldorado e Novo Eldorado; operação e manutenção do trecho entre as estações Vilarinho e Novo Eldorado, e demais intervenções constantes no PLANO DE EXPLORACAO DO METRO: melhoria e adequação das estações existentes, construção de novas estações, melhoria e adequação da via permanente, fornecimento de equipamentos e sistemas, melhoria e adequação do material rodante, fornecimento de novos trens, implantação de estacionamento nas estações;
- ✓ *Linha 02:* Implantação, manutenção e operação. O trecho Barreiro – Nova Suíça teve sua construção iniciada em 1998 e paralisada em 2003, tem aproximadamente 10,5km de extensão em via dupla e terá conexão com a linha 01 na Estação Nova Suíça. Para esta linha também estão previstas: construção de estações e estacionamentos, construção de centro de manutenção e de apoio, fornecimento de equipamentos e sistemas e de material rodante, construção de passagens de veículos e de pedestres;
- ✓ *Linha 03:* Operação e manutenção da linha 3 Savassi- Lagoinha, prevendo fornecimento de equipamentos, sistemas e material rodante. O trecho terá aproximadamente 4,5 km e será construído em linha subterrânea sob a responsabilidade do Estado, fora do contrato da PPP, com recursos do PAC estimados em R\$2,6 bilhões conforme projetos de engenharia executados e entregues ao Ministério das Cidades.

[...].

2.26. A remuneração da concessionária será composta pela tarifa a ser paga pelos usuários e fixada pelo Poder Público, aportes de capital feitos na fase de construção das linhas 1 e 2, contraprestação pecuniária adicional à tarifa e também por receitas acessórias e compensações tarifárias. O pagamento da contraprestação pecuniária está sujeito à avaliação de desempenho da concessionária.

2.27. As tarifas poderão ser arrecadadas do passageiro exclusivo (aquele que está utilizando exclusivamente o metrô) ou do passageiro integrado (aquele que utiliza uma integração do metrô com o sistema de transporte de ônibus).

2.28. Estão previstas revisões tarifárias graduais conforme sejam implantadas as melhorias ou ampliações. Os reajustes tarifários sofrem influência da nota de desempenho da concessionária em 10% do seu cálculo.

⁷ No ano de 2013 foram transportados R\$65 milhões de passageiros, segundo o Relatório de Gestão da CBTU.

De acordo com os itens 1.6 a 1.10 do Relatório, fls. 9/10, no acompanhamento do Projeto Rede de Metrô RMBH foram avaliados o ato convocatório do certame e a consistência do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE do Projeto quanto às condições gerais da licitação, à remuneração do concessionário e à gestão contratual de riscos.⁸ A equipe de fiscalização deste Tribunal também procurou conhecer a situação administrativa e o arcabouço institucional do Estado alusivo ao processo de descentralização da operação do metrô promovido pela União, relativos à sustentação legal para transferência do sistema.

Conforme indicam os itens 1.11 a 1.13 do Relatório de Acompanhamento, fls. 10/11, os principais critérios utilizados para avaliação da regularidade das condições de contratação do Parceiro Privado estabelecidas no edital e no Estudo de Viabilidade pelo Parceiro Público foram (i) a legalidade, a clareza e a transparência das regras estabelecidas, (ii) as condições de competitividade da licitação, (iii) a alocação dos riscos envolvidas na contratação, (iv) as premissas estabelecidas e as condições apresentadas no EVTE, (v) o exame da atratividade e rentabilidade do negócio, (vi) a aderência às normas editalícias, (vii) o cumprimento da legislação tributária e fiscal e (viii) o tratamento de riscos definidos no ato convocatório.

A metodologia utilizada para a realização da ação de controle em tela, nos termos dos itens 1.14 a 1.25 do Relatório de Acompanhamento, fls. 11/13, consistiu, em linhas gerais, (i) na adoção do instrumento de fiscalização previsto nos artigos 279 e 280 do Regimento Interno desta Corte, (ii) na realização de visitas técnicas na SETOP/MG, na CBTU e na Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS, (iii) na solicitação de documentos e esclarecimentos sobre o Projeto, (iv) na realização de 02 (dois) painéis de referência, um interno, no âmbito deste Tribunal, outro externo, contando com a participação dos Ministérios Públicos Estadual e Federal, das Controladorias Gerais da União, do Estado e do Município de Belo Horizonte e do Tribunal de Contas da União – TCU, (v) na definição dos 03 (três) eixos temáticos de avaliação (aspectos gerais da licitação, remuneração do concessionário e gestão contratual de riscos, incluindo riscos relevantes externos), os quais foram antecedidos de eventos de apresentação e validação nos referidos Painéis, (vi) no registro das análises em Notas de Auditoria e (vii) na abordagem analítica do edital, do Estudo de Viabilidade e dos documentos disponibilizados pela SETOP/MG ou em pesquisas em *sites* oficiais.

As limitações à ação de fiscalização não impediram a elaboração do relatório conclusivo dos trabalhos. A conferir com base na transcrição do item 1.26 do Relatório de Acompanhamento:

- a. O sistema ainda é operado pela CBTU – Cia. Brasileira de Trens Urbanos, de jurisdição federal. Assim, a visita técnica realizada à CBTU limitou-se apenas à obtenção de informações genéricas, dentro do limite de competência da equipe. Assim, não foram obtidas informações mais concretas sobre a situação atual do sistema e dos projetos desenvolvidos pela CBTU, à exceção dos documentos disponibilizados no site oficial da CBTU na *internet*.
- b. A assinatura do termo de convênio que permitiria a assunção do Metrô pela Metrominas não ocorreu, o que fez com que a SETOP interrompesse o andamento da licitação. O convênio assinado seria requisito essencial para a consolidação do processo de descentralização e condição para publicação do edital da Concessão Patrocinada.
- c. A publicação do edital definitivo do projeto Metrô BH foi suspensa por tempo indeterminado.

⁸ O foco da gestão de riscos foi o exame do ambiente para implantação do projeto e os conflitos entre as partes interessadas. Igualmente, a equipe de fiscalização identificou riscos relevantes externos especificados como riscos políticos e trabalhistas.

d. O estudo de viabilidade analisado teve suas planilhas elaboradas em estudo preliminar da SETOP, não considerando demanda atualizada, pesquisa origem/destino realizada pelo Estado, projetos e estudos contratados pelo Estado, que não estavam prontos quando da realização dos estudos preliminares.

e. A equipe da SETOP responsável pelo projeto informou que somente iriam retomar os trabalhos no edital do metrô quando houvesse condições de publicação do edital definitivo.

Em razão da falta de condições para prosseguimento da licitação, o edital não foi revisto e adequado para contemplar as sugestões recebidas na Consulta Pública realizada em 2012. Igualmente, o Estudo de Viabilidade não foi aprimorado para incluir os resultados dos projetos de engenharia, da pesquisa origem destino e de atualização da estimativa de demanda, concluídos em 2013/2014. Em face desse cenário, a Unidade Técnica entendeu que não seria pertinente colher a manifestação dos gestores acerca dos apontamentos contidos nas Notas de Auditoria.⁹

Desse modo, desde a última visita técnica à SETOP/MG a equipe de fiscalização empenhou-se na construção do Relatório de Acompanhamento de fls. 01/217 norteada pelos 03 (três) horizontes de abordagem definidos na matriz de planejamento – aspectos gerais da licitação, remuneração do concessionário e gestão contratual de riscos –, para logo a seguir indicar os achados de auditoria e formular propostas de encaminhamento. No bojo do Relatório de Acompanhamento, item 4.120, fl. 60, a Unidade Técnica conferiu o tratamento de informação reservada às análises do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE do empreendimento.

Delimitados os contextos da ação de controle realizada por esta Corte, passo ao exame dos relatórios elaborados pela Unidade Técnica, do pronunciamento dos gestores oficiados acerca do Relatório de Acompanhamento e dos pareceres emitidos pelo Ministério Público junto ao Tribunal.

1) Da análise do ato convocatório e do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE do Projeto Rede de Metrô RMBH quanto às condições gerais da licitação, à remuneração do concessionário e à gestão contratual de riscos

Tão logo concluiu o exame dos aspectos gerais da licitação, da remuneração do concessionário e da gestão contratual de riscos da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH, tópicos 3 a 6 do Relatório de Acompanhamento, fls. 23/105, a Unidade Técnica apresentou a conclusão acerca de cada tema fiscalizado, fls. 105/119, ocasião em que indicou apontamentos voltados à melhoria da minuta do edital da licitação e de seus antecedentes, especialmente do EVTE em que se apoiou o ato convocatório.

Ao final, como proposta de encaminhamento, a Unidade Técnica sugeriu, em resumo, na linha planejada, fls. 119/124, que o relatório conclusivo dos trabalhos de acompanhamento seja levado ao conhecimento dos atuais responsáveis pelo Projeto Rede de Metrô RMBH no Governo do Estado de Minas Gerais a fim de que os elementos nele contidos possam subsidiar o aprimoramento de novo edital da licitação, em caso de futura retomada da iniciativa, ou para outros projetos nos quais os apontamentos ali identificados sejam aplicáveis.

⁹ Conforme narrado nos itens 1.27 e 1.28 do Relatório de Acompanhamento, fl. 14.

Em face do Relatório de Acompanhamento, provoqueei a manifestação do Ministério Público junto ao Tribunal, que no parecer de fls. 221/222 salientou que os objetos do acompanhamento compreendem o ato convocatório das obras de expansão e implantação de novas linhas do metrô de Belo Horizonte, o respectivo contrato e todos os procedimentos prévios ao certame.

A seguir, o Órgão Ministerial fez ponderações¹⁰ e anotou dificuldades que, na sua ótica, limitavam seu pronunciamento definitivo nos autos, especialmente a falta de oitiva dos atuais responsáveis da SETOP/MG pelos atos e procedimentos do Projeto Rede de Metrô RMBH, sobretudo porque o acolhimento da proposta de encaminhamento da Unidade Técnica redundaria na emissão de recomendações voltadas ao afastamento, na licitação, dos apontamentos de irregularidades contidos no Relatório de Acompanhamento.

Segundo o Órgão Ministerial, o contraditório é imperativo em todos os processos dos quais possam resultar aos jurisdicionados desta Corte de Contas a aplicação de sanções ou a emissão de recomendações. Também, que em processos com enfoque semelhante ao acompanhamento em tela, “como as auditorias operacionais e as auditorias, os gestores são ouvidos durante o procedimento”, fl. 221/v.

Desse modo, anotou o *Parquet* de Contas que a Unidade Técnica analisou minuta de edital para viabilização do Projeto Rede de Metrô RMBH em Parceria Público-Privada elaborado na gestão anterior à iniciada em 1º/1/2015, e que diante do quadro de transição política e do momento atual de crise “o Tribunal de Contas não tem ciência da estratégia do gestor sobre eventuais obras para o metrô [...], seja em relação ao modelo a ser adotado (PPP, concessão comum, delegação à CBTU) seja sobre o momento de reinício dos trabalhos”, fl. 222.

Conclusivamente, o *Parquet* de Contas requereu que “sejam ouvidos os gestores atuais responsáveis pelo objeto, para que forneçam informações concretas sobre os rumos do Projeto Metrô e se manifestem sobre o relatório técnico que analisou a minuta do edital então existente sobre o tema”, fl. 222.

Concordei com a proposta de encaminhamento do Ministério Público junto ao Tribunal e, por conseguinte, determinei a oitiva dos responsáveis, encaminhando-lhes cópia do relatório técnico de fls. 01/139 e de seus anexos, fls. 140/216.

Oficiado, o Sr. Murilo de Campos Valadares, Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas e Diretor-Presidente da Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A – Metrominas, respondeu à fl. 230 que as tratativas junto ao Governo Federal com vistas à assunção do Sistema do Metrô BH estavam em continuidade e que o Relatório de Acompanhamento apresentado poderia subsidiar o aprimoramento de novo edital de Parceria Público-Privada.

O Sr. Rogério Bellini dos Santos, Secretário Adjunto de Estado de Desenvolvimento Econômico, por sua vez, encaminhou o ofício de fl. 234, acompanhado da Nota Técnica de fls. 235/240, subscrita pelo Sr. Flávio Faria Antunes, Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas – UCPPP. Nessa Nota a referida Unidade aduz em linhas gerais que participou da modelagem inicial do Projeto Rede Metrô da RMBH junto aos demais responsáveis pela iniciativa no Governo do Estado de Minas Gerais e que depois da Consulta Pública de 2012, não foi mais provocada para atuar na modelagem do empreendimento.

¹⁰ Em linhas gerais, o Ministério Público junto ao Tribunal anotou que o Regimento Interno desta Casa não estabelece regras claras para a hipótese de manifestação preliminar no procedimento do Acompanhamento.

Em seu pronunciamento, a UCPPP realça “a relevância do trabalho executado pela equipe do Tribunal de Contas do Estado [...] para a melhoria do projeto Rede Metrô da RMBH, sob diversos aspectos” e destaca que “no exercício da função de coordenação e alinhamento de toda e qualquer ação relativa do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas do Estado de Minas Gerais desde 2003, [...] acumula vasta expertise sobre conceitos e metodologias acerca do desenvolvimento de projetos de PPP”.

A seguir, a UCPPP discorre que o Relatório de Acompanhamento traz levantamentos e avaliações efetuados sobre o edital da licitação e seus anexos, analisados sob três perspectivas, e ressalta que, devido às limitações de prazo e de acesso às informações atualizadas do Projeto abordou na Nota Técnica “um ponto de cada um dos temas nos quais foi segmentado o Relatório de Acompanhamento, a título de exemplo, não dispensando, porém, discussões futuras sobre as demais questões contempladas no Relatório”, adicionando que “há possibilidade de melhorias no âmbito do Edital e anexos, algumas de cunho formal e outras, no entanto, relevantes e passíveis de reflexão. [...]”.

Igualmente, a UCPPP entendeu “como válidas e pertinentes a maior parte das considerações apresentadas no Relatório de Acompanhamento”, ressaltando que “para uma análise mais apurada das questões levantadas que culmine na atualização do Edital do projeto e seus anexos, é preciso mais tempo”.

Por fim, demonstrou ser favorável “à realização de nova Consulta Pública dos documentos editalícios do projeto, tendo em vista a longínqua data de realização da última e a provável mudança de cenário desde aquela ocasião”.

No exame das manifestações apresentadas, fls. 242/248, a Unidade Técnica pondera que não há, no momento, necessidade se exigir dos agentes oficiados uma análise mais apurada dos apontamentos constantes do Relatório de Acompanhamento porque o Projeto Rede de Metrô RMBH encontra-se suspenso. Destaca, todavia, que é recomendável que os responsáveis sejam intimados para informar a esta Casa eventual retomada da iniciativa.

A Unidade Técnica esclarece também que durante os trabalhos de acompanhamento as tratativas com o Governo do Estado foram centralizadas na SETOP/MG, órgão promotor da licitação, “considerando, como premissa, que deveriam estar sendo observados os manuais de procedimentos internos do Estado na tramitação do projeto, que preveem que as unidades setoriais articular-se com as suas demais estruturas organizacionais, com a Unidade PPP e com os demais órgãos e entidades no desenvolvimento de ações inseridas no âmbito do Programa PPP”¹¹.

Narra a Unidade Técnica, com arrimo no Relatório de Acompanhamento, que, depois da Consulta Pública de 2012, a atuação da SETOP/MG voltou-se à conclusão dos projetos executivos e à viabilização da assinatura com o Governo Federal do Convênio de Delegação do Sistema do Metrô, sem o qual o Estado não teria competência para publicar o edital definitivo da licitação. Desse modo, como o Convênio de Delegação não foi assinado, a SETOP/MG, conseqüentemente, não retomou os trabalhos de aprimoramento do ato convocatório, o que motivou o encerramento dos trabalhos de acompanhamento sem a usual manifestação preliminar dos gestores acerca dos achados de auditoria.

¹¹ Item 1.8.c – Manual de Operações. Disponível em: http://www.ppp.mg.gov.br/images/documentos/Consulta/Manual_de_Opera%C3%A7%C3%B5es_atual.2013.pdf. Acesso 15/02/2016

Antecedidos desses registros, o reexame da Unidade Técnica redundou na seguinte conclusão:

3. Conclusão

3.1. Considera-se que as manifestações dos gestores responsáveis pelo projeto foram positivas no sentido de reconhecer a importância das contribuições do Tribunal para o aprimoramento de novo Edital, no modelo de Parceria Público-Privada, para a concessão do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

[...].

3.3 Entende-se que a continuidade do Projeto Rede Metrô RMBH depende da assinatura do Convênio com o Governo Federal para a assunção do sistema pelo Estado, não havendo outras ações de fiscalização a serem propostas enquanto não se resolva definitivamente essa pendência no projeto. Após a assinatura do Convênio, tornar-se-á necessária a indicação formal pelo Estado de responsável para o contato com o TCEMG.

3.4. Pela natureza do projeto que trata não somente de transporte coletivo mas de interesse metropolitano e de desenvolvimento econômico, existe a possibilidade de haver mudanças internas no Estado quanto a responsabilidade pela gestão do projeto, de forma que é recomendável também cientificar a Casa Civil, órgão responsável por aconselhar o Governador, sobre o trabalho de acompanhamento realizado por esta Casa.

3.5 Além disso, considerando que atualmente a competência para gestão do Metrô da RMBH é da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que é empresa pública vinculada ao Ministério das Cidades do Governo Federal, considerando ainda que há a possibilidade das ampliações propostas para o sistema do Metrô serem assumidas pela própria CBTU ou de serem realizadas pelo próprio Estado numa modelagem distinta das PPPs, entende-se oportuno que o Relatório de Acompanhamento seja encaminhado aos demais órgãos de controle competentes, tanto na esfera estadual, quanto nas esferas federal e municipal.

[...].

Acerca da manifestação dos responsáveis e do estudo do Órgão Técnico, o Ministério Público junto ao Tribunal assinalou à fl. 255v que os apontamentos contidos no Relatório de Acompanhamento, relacionados aos atestados de capacidade técnica-operacional exigidos para fins de habilitação, à forma de cálculo do valor estimado do contrato e aos riscos relacionados à expansão do modal, tendo em vista as futuras expansões das linhas 2 e 3, foram corroborados pelos agentes oficiados e que a UCPPP manifestou-se favoravelmente à realização de “nova consulta pública, no caso de publicação de novo edital de parceria público-privada para a concessão do serviço de transporte público de passageiros do metrô RMBH”.

Avaliou também o Órgão Ministerial que os responsáveis pela SETOP/MG devem ser intimados para apresentar a este Tribunal “o novo edital de licitação relativo à concessão do serviço de transporte público do metrô RMBH, quando da abertura de nova consulta pública à população”.

Por fim, o *Parquet* de Contas entendeu que os autos podem ser arquivados na CFCPPP “até que novo edital e/ou consulta pública relativos ao Projeto Metrô da RMBH sejam realizados, quando deverá ser verificado se as observações e sugestões apontadas nesse acompanhamento foram devidamente acatadas no novo procedimento”.

No item 1.3 do Relatório de Acompanhamento, fl. 09, a Unidade Técnica salienta que a viabilização do Projeto Rede de Metrô RMBH é uma iniciativa almejada há tempos pela população mineira, especialmente aquela que habita a Região Metropolitana de Belo Horizonte, principalmente em razão da pronta necessidade do usuário por transporte público de melhor qualidade, ressaíndo daí a importância do tema mobilidade urbana no contexto

social e político do país, e, por conseguinte, a inclusão do empreendimento em planos diretores de transporte público.

Com efeito, a implantação do aludido Projeto, paralelamente ao desenvolvimento econômico que daí repercutirá, certamente impactará a mobilidade urbana da população de Belo Horizonte e adjacências e contribuirá decisivamente para a melhoria do sistema de transporte público, sobretudo se considerado o Metrô de BH com espinha dorsal do sistema de transporte público de passageiro da RMBH.

A relevância dessa iniciativa, seja em termos de vulto, seja em termos de benefícios para o cidadão, naturalmente atraiu o interesse e a atenção desta Corte, que no plano anual de fiscalização de 2013 previu o acompanhamento dos procedimentos realizados pela SETOP/MG para a implantação do Projeto Rede de Metrô RMBH

Conforme indica o notável Relatório de Acompanhamento elaborado pela equipe técnica da Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas, item 1.4, fl. 9, os trabalhos de fiscalização do Projeto Rede de Metrô RMBH concentraram-se fundamentalmente na etapa de planejamento da contratação, nos termos autorizados no inciso I do art. 3º da Instrução Normativa n. 6, de 29 de junho de 2011, que dispõe sobre os procedimentos relativos à contratação de empreendimentos de parcerias público-privadas a serem fiscalizados por este Tribunal.

Ações de fiscalização sobre a etapa de planejamento da licitação são sempre bem-vindas, notadamente porque é nesse crucial momento que muitos dos insucessos dos prélios seletivos podem ser evitados, afastando-se, com isso, os riscos de uma contratação danosa ao interesse público.

Nesse sentido, anuncia a Unidade Técnica que o controle deste Tribunal acerca da iniciativa em tela se deu em caráter preventivo, em fase preliminar ao procedimento licitatório, concebido, a princípio, no modelo de Parceria Público-Privada, e que a execução do empreendimento em cartaz encontra-se suspensa, sem publicação do aviso de licitação.

A Unidade Técnica acrescenta que a continuidade do Projeto Rede Metrô RMBH condiciona-se à assinatura de Convênio de Delegação com o Governo Federal para a assunção, pelo Estado, da operação e gestão do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte, conforme estabelecido no art. 103-A da Lei Federal n. 10.233, de 5 de junho de 2001, e não há em vista, no momento, outras ações de fiscalização enquanto não se solucionar definitivamente essa pendência.

No Relatório de Acompanhamento a Unidade Técnica apontou oportunidades de melhoria da minuta do edital que disciplinará as condições da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH, as quais reproduzo a seguir com base no rol contido no parecer do Ministério Público junto ao Tribunal de fls. 251/256:

a) Análise do edital da licitação

a.1) Índices contábeis exigidos no edital encontram-se em desacordo com a literatura contábil e os limites utilizados não são os valores usualmente adotados em licitações, conforme o disposto no artigo 31, §5º da Lei nº 8.666/1993;

a.2) Atestados de capacidade técnica-operacional exigidos no edital relativos à comprovação de experiência em empreendimentos de grande porte, que não esclarecem quais os parâmetros para a aferição dessa experiência, nem mesmo quanto à possibilidade de somatório ou não de atestados;

a.3) Necessidade de reavaliação das disposições relativas à aprovação prévia do plano de negócios, tendo em vista que sujeitam o concedente a reverter para si os riscos atinentes à proposta técnica e econômica do licitante;

a.4) Ausência de objetividade sobre a base de cálculo das multas a serem aplicadas em caso de atraso das obras;

a.5) Ausência de previsão detalhada sobre bens reversíveis;

b) Remuneração do concessionário

b.1) Mecanismo de aferição de desempenho

b.1.1) Ausência de detalhamento, no item 3.2.4 do Anexo V do edital, sobre a versão do índice INCC a ser utilizada e se será mensal ou anual;

b.1.2) Recomendações de que as garantias da proposta e da execução contratual devem ser exigidas no mesmo padrão de qualidade, com o fim de conferir maior segurança ao poder concedente, e, no caso das garantias prestadas sob a forma de títulos da dívida pública, que o edital estabeleça a possibilidade de verificação periódica do valor de face dos títulos e a definição de como serão implementados, caso o valor venha a ser alterado para menos, ou como serão devolvidos, no caso de aumento;

b.1.3) Utilização de medidas distintas para o cálculo da contraprestação pecuniária, no Anexo V do edital, sem detalhar como será realizado o somatório dessas medidas;

b.1.4) Ausência de esclarecimento no edital sobre a forma de cálculo da média das notas do QID, que teria influência no reajuste tarifário;

b.1.5) Necessidade de inclusão da exigência de implantação da passarela de ligação da estação do metrô com a rodoviária no texto do edital, item 3, e na minuta contratual, cláusula 5;

b.1.6) Detalhamento sobre o significado de “exploração comercial” no item 2.6.1 do Anexo V do edital;

b.1.7) Esclarecimento da cláusula 6.13 da minuta do contrato, sobre a necessidade de realização de estudos geológicos e geotécnicos;

b.1.8) Equívoco na fórmula do Indicador de Qualidade dos Serviços (IQS), pelo fato de os pesos atribuídos a cada um dos índices somarem 110%;

b.1.9) Equívoco na utilização do Índice de Conforto dos Usuários (ICU) e do Índice de Conforto nas Viagens (ICV);

b.1.10) Necessidade de verificação de todas as referências de intervalos de validade dos valores dos índices discriminados no edital;

b.1.11) Necessidade de reavaliação dos valores previstos para os conceitos regulares nas três fases do Índice de Segurança Operacional (ISO), de modo que a nota não se iguale a do conceito ruim;

b.1.12) Necessidade de retificação das inconsistências verificadas no Índice de Regularidade dos Intervalos entre Trens (IRI);

b.1.13) Ausência de explicações sobre os índices utilizados no cálculo do Índice de Disponibilidade do Sistema de Telecomunicações e Comando Centralizado (ITC): SCF, SCM, IVT e DVT;

b.1.14) Inconsistência no Índice de Disponibilidade da Via Permanente (IVP), pelo fato de que as siglas DSC e AM não têm referência ao IVP;

b.1.15) Inconsistências na fórmula de cálculo do Índice de Disponibilidade do Sistema de Bilhetagem e Arrecadação (IBA);

b.1.16) Incompletude da fórmula utilizada para cálculo do Índice de Durabilidade da Frota (IDF);

b.1.17) Utilização de nomenclatura incorreta no Índice de Projeções Financeiras (IPF);

b.1.18) Erros e inconsistências na redação de alguns itens do edital e seus anexos (20.6.3, alínea “b” do item 20.11, item 6.1.47 do Anexo IV, cláusulas 14.5, 14.6 e 41.5 da minuta contratual);

b.1.19) Identificação de inconsistências nos seguintes indicadores: Índice de Satisfação do Usuário (ISU); e Índice de Segurança Pública (ISP); Índice de Conforto nas Viagens (ICV);

b.1.20) Revisão do sistema de impacto dos indicadores de desempenho na contraprestação do serviço de modo a inibir que resultados nitidamente negativos ao sistema sejam diluídos na nota final do QID;

b.2) Mecanismo de pagamento e política tarifária

b.2.1) Recomendação para se adequar a terminologia adotada quanto à contraprestação pecuniária, a fim de que não se ocorra conflitos de interpretação relativos a compromissos futuros, principalmente quanto às garantias de adimplemento pelo poder concedente e à vinculação ao desempenho;

b.2.2) Apresentação de informações dúbias no cálculo do valor mensal adotado para a contraprestação adicional à tarifa, para fins de aplicação na fórmula de cálculo da contraprestação público;

b.2.3) A definição do edital de que as entregas parciais, inclusive critérios de aceitação, e o valor das parcelas dos aportes sejam definidos após a contratação fere o princípio da isonomia e a formulação das propostas pelos licitantes;

b.2.4) Adequação inapropriada das receitas acessórias como contraprestação pública;

b.2.5) A faixa de risco de demanda a ser assumida pelo concessionário fixada no edital é estreita e deve ser justificada, por aumentar a probabilidade de compensação financeira pelo poder público, ainda que não esteja ocorrendo prejuízos à sustentabilidade do projeto;

b.2.6) Quanto à forma de reajustes tarifários, o edital contrariou o previsto no artigo 40, inciso XI, da Lei nº 8.666/1993 c/c o artigo 3º, §1º, da Lei Federal nº 10.192/2001, que dispõem que a periodicidade deve ser contada a partir da data de apresentação da proposta ou do orçamento a que essa se referir;

b.3) Estudo de viabilidade preliminar

b.3.1) Os dados utilizados no estudo de viabilidade não foram os mesmos disponibilizados no Anexo VIII do edital, com reflexos na receita tributária e no valor estimado do contrato;

b.3.2) O valor contratual estimado no edital diverge daquele fixado na minuta do contrato, calculado a partir das projeções do estudo de viabilidade, indicando que não foi devidamente fundamentado. O valor do contrato deve ser estimado com base no valor presente das receitas tarifárias e não-tarifárias estimadas para todo o prazo da concessão;

b.3.3) Os dados de demanda do edital não foram os mesmos utilizados no estudo de viabilidade, refletindo nas simulações de riscos realizadas;

b.3.4) O edital não inclui todas as regras, critérios e fórmulas de cálculo de tarifas integradas, o que impacta na formulação das propostas;

b.3.5) Os percentuais utilizados para projetar as receitas acessórias são elevados em comparação a outros editais semelhantes lançados na mesma época. De acordo com a Unidade Técnica, a projeção inadequada de receitas acessórias induz a resultados irreais no estudo de viabilidade que fundamenta

os parâmetros de tomada de decisão, principalmente a estimativa do valor necessário da contraprestação e a própria sustentabilidade do projeto;

b.3.6) No estudo de viabilidade, o aporte foi excluído da base de cálculo dos tributos, mas não foi reconhecido em uma rubrica de resultado, reduzindo artificialmente o valor do imposto de renda e sugerindo uma rentabilidade maior ao projeto;

b.3.7) O estudo de viabilidade não utilizou a correta tributação vigente, o que pode desvirtuar o resultado e os valores de parâmetro da licitação;

b.3.8) O estudo de viabilidade adotou procedimentos de depreciação fora da tendência usual, especialmente dos padrões contábeis;

c) Gestão contratual de riscos

c.1) A utilização do plano de negócios como instrumento vinculante para a realização de equilíbrio econômico-financeiro pode gerar a possibilidade de reversão de riscos do parceiro privado para o parceiro público;

c.2) Identificação de inconsistências nas cláusulas de atribuição de responsabilidade sobre os passivos ambientais;

c.3) Quanto à distribuição dos riscos das desapropriações, as disposições do edital estão incompletas e inadequadas;

c.4) A inclusão de obras de expansão do metrô para uma linha 3, sem que esteja no escopo da concessão, contraria o disposto no artigo 23, inciso V, da Lei nº 8.987/1995 e aumenta os riscos de causas de reequilíbrio do contrato, em casos de atraso da construção dessa linha;

c.5) As cláusulas 5, 26.5 e 27 da minuta do contrato estão em desacordo com o artigo 6º da Lei nº 8.987/1995, considerando que toda concessão pressupõe a prestação adequada dos serviços, o que se caracteriza dentre outras coisas pela atualidade;

d) Riscos externos relevantes

d.1) O fato de o sistema estar ainda sob operação federal, via CBTU, e a elevada dependência de recursos federais para esse projeto tornam o projeto de expansão do metrô de BH altamente vulnerável aos riscos políticos nas transações que possibilitariam a assunção do sistema pelo Governo Estadual;

d.2) É necessário tratamento mais aprofundado e transparente acerca da situação dos atuais empregados da CBTU, pois problemas de sucessão trabalhista podem implicar em atrasos significativos no processo de transferência do sistema ou até mesmo inviabilizá-lo.

No relatório de reexame, fl. 246v, a Unidade Técnica avaliou que não há a necessidade de uma análise mais percutiente dos apontamentos insertos no Relatório de Acompanhamento por parte dos responsáveis, convicção amparada no estado de suspensão da iniciativa e da etapa preliminar em que se encontra o procedimento licitatório.

Na sequência, a Unidade Técnica formulou proposta de encaminhamento, fl. 247, para que a SETOP/MG, na qualidade de unidade gestora da contratação em cartaz, informe “eventual retomada do projeto, devendo, no momento oportuno, encaminhar a esta Casa minuta de Edital reformulado” e indique “representante formal para atuar como interlocutor junto ao Tribunal de Contas de Minas Gerais”.

A Unidade Técnica sugere ainda que seja dada “ciência da deliberação que vier a ser proferida nos presentes autos à Secretaria de Estado da Casa Civil e de Relações Institucionais – SECCRI, com fundamento em sua competência de assistir diretamente o Governador no desempenho de suas atribuições e de coordenar e integrar institucionalmente a ação de governo”.

Por fim, propõe o encaminhamento do Relatório de Acompanhamento (fls. 01/2016), acompanhado da deliberação que vier a ser proferida, ao Tribunal de Contas da União – TCU, às Controladorias Geral da União, do Estado e do Município de Belo Horizonte e aos Ministérios Públicos Federal e Estadual com vistas a subsidiar ações de controle eventualmente instauradas.

O Ministério Público junto ao Tribunal corroborou o estudo da Unidade Técnica de fls. 242/248, nos termos do parecer de fls. 251/256v.

Entendo que a conjuntura de suspensão do Projeto Rede de Metrô RMBH, de fato, obsta o pronunciamento mais detido acerca dos apontamentos efetuados pela Unidade Técnica, cabendo ponderar que os agentes públicos oficiados acerca do Relatório de Acompanhamento não se manifestaram a respeito da totalidade das oportunidades de aprimoramento ali indicadas.¹²

Compreendo igualmente que é útil ao exercício da missão de fiscalização confiada a esta Corte o controle precedente do Projeto Rede de Metrô RMBH e acolho a proposição da Unidade Técnica e do Ministério Público junto ao Tribunal, de dirigir determinação ao titular da SETOP/MG para que (i) informe a esta Corte eventual retomada do empreendimento, (ii) encaminhe a este Tribunal o novo edital de licitação relativo à concessão do serviço de transporte público do metrô RMBH, quando da abertura da Consulta Pública, e (iii) indique formalmente o responsável para atuar como interlocutor do Governo do Estado junto a esta Corte.

Em razão de suas atribuições legais, entendo também que é pertinente cientificar a Secretaria de Estado da Casa Civil e Relações Institucionais de Minas Gerais – SECCRI/MG sobre os trabalhos de acompanhamento realizados por este Tribunal, encaminhando ao titular da pasta, para ciência, cópia da deliberação que vier a ser proferida.

Devido ao envolvimento dos três níveis de governo para a viabilização da iniciativa¹³ e aos interesses local, regional e nacional relacionados com a execução do empreendimento, entendo que o encaminhamento do Relatório de Acompanhamento de fls. 01/216 às instituições indicadas pela Unidade Técnica à fl. 248v é medida que se impõe para fomentar uma propícia atuação em rede dos órgãos de controle, podendo, com isso, redundar em resultados profícuos à ação de fiscalização iniciada por este Tribunal.¹⁴

Do tratamento, como informação reservada, das análises e simulações do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE realizadas durante os trabalhos de acompanhamento e do acesso a tais informações

¹² Na Nota Técnica enviada a esta Corte, fl. 236, o titular da UCPPP, ao discorrer sobre as possibilidades de melhoria do edital e seus anexos, ora qualificou “algumas de cunho meramente formal” e “outras, no entanto, relevantes e passíveis de reflexão”.

¹³ Consoante informado no Relatório de Acompanhamento a Lei Estadual n. 12.590, de 25 de julho de 1.997, autorizou o Poder Executivo de Minas Gerais a Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A – METROMINAS cujo capital social é formado de cotas do Estado de Minas Gerais e dos Municípios de Belo Horizonte e Contagem.

¹⁴ No relatório de reexame, fls. 246/247, a Unidade Técnica salienta que atualmente a gestão do Metrô da RMBH compete à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, empresa pública vinculada ao Ministério das Cidades, e que existem possibilidades de as ampliações do sistema do Metrô serem assumidas pela referida entidade ou de serem levadas a efeito pelo Estado de Minas Gerais em modelagem diferente das PPP’s.

O Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH fornecido pela SETOP/MG à equipe técnica deste Tribunal no curso da ação de Acompanhamento é uma versão preliminar utilizada para balizar a Consulta Pública realizada em 2012 pelo órgão promotor da licitação.

Segundo a Unidade Técnica, a intenção dos gestores do Governo do Estado era de atualizar os dados de entrada com base na consolidação da pesquisa Origem/Destino contratada à época pela Agência Metropolitana de Minas Gerais, com participação da BHTRANS, e que ainda estava em fase de validação por esta última. Acrescentou a Unidade Técnica que naquela ocasião também estavam sendo feitos estudos de engenharia e levantamentos geotécnicos para atualização dos valores dos investimentos em obras.

A Unidade Técnica enfatizou no item 4.114 do Relatório de Acompanhamento, fls. 57/58, que a SETOP/MG não teve acesso total à verificação de todas as condições atuais do Metrô, mas ponderou que “o conhecimento pleno de todas as condições técnicas, operacionais e jurídicas do Metrô BH só se dará em processo de diligência prévia¹⁵, a qual não havia sido contratada até a última reunião técnica realizada entre a equipe deste Tribunal e a equipe da SETOP”.¹⁶

Conforme noticiado no item 4.115 do Relatório de Acompanhamento, fl. 58, o Estudo de Viabilidade a que alude a Unidade Técnica, e que embasou as análises e simulações por ela promovidas, é constituído de 02 (dois) conjuntos de planilhas, em Excel, e representa os Modelos Financeiro e Operacional pretendidos para o empreendimento.

A Unidade Técnica registrou que nos trabalhos de fiscalização foram examinadas a metodologia e adequação dos lançamentos realizados no fluxo de caixa projetado para o investimento e esclareceu à fl. 58 que “a análise do estudo de viabilidade e do fluxo de caixa descontado permite a avaliação dos resultados obtidos em diversos cenários possíveis ao longo dos anos, os riscos envolvidos e os impactos nos itens que são mais importantes para o negócio”. Desse modo, com base no estudo apresentado, “foram feitas simulações dos valores a serem pagos pelo Estado com condições diferentes de receitas acessórias, margem de risco, de desempenho, tributação e de demanda estimada”.

Salienta a Unidade Técnica que os comentários feitos no Relatório de Acompanhamento referem-se às informações extraídas do fluxo de caixa e que foi verificada a propriedade dos dados apresentados e a coerência com as condições dispostas no edital, ressalvando-se que, em fase definitiva, deverá ser procedida a atualização dos dados.

Para a Unidade Técnica, o fluxo de caixa projetado realizado pela Administração constitui parte da fase interna da licitação e sua divulgação é restrita aos órgãos de controle. Em prol dessa convicção e amparado no Acórdão TCU n. 0153-01/13¹⁷, o Órgão Técnico expressou

¹⁵ Ou *due diligence*: processo de auditoria para conhecer a real situação de uma corporação, abrangendo aspectos de ordem financeira, contábil e fiscal, além de aspectos jurídicos, trabalhistas, ambientais, imobiliários e tecnológicos, a fim de avaliar todos os riscos associados a uma possível transação de aquisição ou transferência.

¹⁶ A diligência prévia, conforme consta do relatório da Unidade Técnica, somente seria autorizada depois da assinatura do Convênio que possibilitaria a transferência do Metrô BH à Metrominas, o que não ocorreu.

¹⁷ Essencialmente, o acórdão referido trata da reserva acerca de informações financeiras, contábeis ou operacionais, consideradas estratégicas, que podem influenciar negócios ou interesses mercadológicos. Segundo consta do julgado “o caráter estratégico e confidencial pretendido pela Petrobras encontra respaldo na legislação nacional vigente, de modo que se pode considerar o EVTEA [estudo de viabilidade técnico-econômica e ambiental do qual usualmente faz parte o fluxo de caixa projetado do empreendimento], nos termos da Lei das Sociedades por Ações, como informação estratégica para o negócio da empresa, capaz de influir no valor das

seu entendimento de que “é dever do licitante elaborar ele próprio o seu estudo de viabilidade” e que o Estudo de Viabilidade disponibilizado pela SETOP/MG, ainda que preliminar, “contém informações estratégicas sobre a concepção do negócio que, se publicadas influenciariam a competitividade da licitação”. Assim, na visão da Unidade Técnica, cabe à Administração garantir, no edital, tão somente, o fornecimento dos dados necessários à formulação das propostas.

Nessa toada, a Unidade Técnica concluiu no item 4.120 do Relatório de Acompanhamento, fls. 59/60, que deveria conferir o tratamento de informação reservada às análises e simulações do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE do empreendimento. A conferir:

4.120. As Notas de Auditoria que trataram das análises e simulações específicas sobre o EVTE serão tratadas como informação reservada, com fulcro nos artigos 22, 23, inciso VIII e 25 da Lei 12.527/2011, com restrição de acesso pelo prazo de 5 (cinco anos), nos termos do art. 24, §1º, III da mesma lei, e poderão ser disponibilizadas somente ao responsável indicado formalmente para gerir futura licitação relacionada a esse projeto, mediante solicitação à Relatoria deste Processo. As informações e simulações apresentadas a seguir foram tratadas para não comprometer a divulgação de dados estratégicos e permitir apenas a visualização de aspectos necessários à compreensão das inconsistências apontadas. (Grifou-se)

Ao se manifestar a respeito do Relatório de Acompanhamento, a Unidade Central de Parcerias Público-Privadas – UCPPP demonstrou à fl. 236 o seu interesse em ter acesso às análises do Estudo de Viabilidade, as quais encontram-se arquivadas na Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas - CFCPPP, para, com isso, obter maior compreensão sobre os estudos desenvolvidos e, assim, contribuir com os exames.

A propósito do pleiteado acesso, a Unidade Técnica reforçou no relatório de reexame, fl. 244, seu entendimento “de que a Administração deve fazer constar do edital os dados necessários à formulação das propostas, mas é dever do licitante elaborar ele próprio o seu estudo de viabilidade” e acrescentou que “o [...] (EVTE) disponibilizado pela SETOP, mesmo que preliminar, contém informações estratégicas que, se publicadas influenciariam a competitividade da licitação, causando impacto negativo naqueles princípios que a atuação do Tribunal deveria resguardar”.

Na sequência, a Unidade Técnica colacionou opinião do Órgão Ministerial junto ao Tribunal de Contas da União – TCU sobre o tratamento, como informação reservada, às Notas de Auditoria que versam sobre as análises e simulações específicas sobre Estudo de Viabilidade.¹⁸

ações da companhia, ainda que os dados financeiros constantes desses estudos preliminares se configurem como projeções ou estimativas, não se confundindo diretamente com informações contábeis ou financeiras relativas às operações comerciais da estatal”. Dessa feita, o EVTEA não estaria sujeito ao disciplinamento do Decreto n. 7.724, de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação – LAI, por força do disposto nos §§ 1º e 2º, do art. 5º. A seguir acentua-se no julgado que “as informações obtidas no exercício da competência fiscalizadora do TCU e que venham a ser consideradas sigilosas por quem as tenha fornecido, sob qualquer classificação de sigilo, merecem receber por parte deste Tribunal o tratamento previsto no § 2º, do art. 5º, do Decreto nº 7.724, de 2012, que regulamenta a LAI, não cabendo, pois, ao TCU definir o nível de acesso a tais informações segundo os ditames da LAI ou do Decreto, pois quem as forneceu já realizou tal mister”.

¹⁸ Trata-se de manifestação proferida nos autos do Processo TC 046.098/2012-7, de relatoria do Ministro Aroldo Cedraz.

Nessa linha, a Unidade Técnica acrescentou que o inciso IV do art. 3º da Resolução n. 12/2014, que regulamenta o acesso à informação no âmbito deste Tribunal de Contas, conceitua informação sigilosa como “aquela cujo acesso público não será permitido, em prazo a ser definido em ato normativo do Tribunal de Contas, em razão de sua imprescindibilidade para a segurança da sociedade ou do Estado”, para logo após anotar que até a data de conclusão do Relatório de Acompanhamento o referido dispositivo normativo ainda não havia sido regulamentado nos domínios desta Casa. Assim, o tratamento de informação reservada dispensado às análises e simulações do Estudo de Viabilidade fornecido pela SETOP/MG parametrizou-se nas normas do Tribunal de Contas da União – TCU, que tratam da classificação da informação quanto à confidencialidade, nomeadamente no art. 7º da Portaria n. 254/2013 e no art. 18 da Resolução n. 254/2013.¹⁹.

A Unidade Técnica relata que essa solução foi adotada para evitar o risco de se publicar e divulgar dados estratégicos do planejamento da licitação, o que poderia influenciar a elaboração das propostas, comprometer a competitividade no certame e prejudicar o objetivo primordial da licitação, de se obter uma contratação mais econômica e de melhor qualidade para a Administração, “até que a sistemática específica para classificação da informação esteja regulamentada no âmbito desta Corte de Contas”, fl. 245.

Derradeiramente, a Unidade Técnica concluiu que a Unidade Central de Parcerias Público-Privadas – UCPPP, por ser este o órgão legal e tecnicamente competente para obtenção da informação reservada, pode ter acesso às análises do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica – EVTE. A conferir:

2.16 No presente caso, continham informações estratégicas à licitação não somente o estudo de viabilidade técnico-econômico (EVTE), documento restrito à fase interna da licitação fornecido pela SETOP, mas também as próprias análises desses estudos produzidas por nossa equipe técnica. Entendemos que a elaboração das análises a partir de informações não-pública, gerando informações de conteúdo estratégico, tornaram necessária sua classificação, visando a prevenção a dano na licitação. Entendeu-se assim que, apenas poderão ser disponibilizadas ao responsável indicado formalmente para gerir futura licitação relacionada a esse projeto, mediante solicitação à Relatoria deste Processo, conforme disposto no §4.120 do relatório, fls.60:

[...].

¹⁹ O art. 7º da Portaria n. 242/2013 disciplina que “a peça produzida pelo TCU deverá, no momento de sua inserção em processo de controle externo, receber proposta de classificação de confidencialidade conforme disposto no art. 4º desta Portaria” ao passo que o art. 18 da Resolução n. 254/2013 estabelece:

“Art. 18. Cabe ao TCU controlar o acesso e a divulgação de informações não públicas por ele produzidas ou custodiadas, assegurando a sua proteção.

§ 1º O acesso, a divulgação e o tratamento de informação não pública devem permanecer restritos a pessoas que tenham necessidade de conhecê-la, sem prejuízo das atribuições dos agentes públicos autorizados por lei.

§ 2º O acesso à informação não pública cria a obrigação para aquele que a obteve de resguardar a confidencialidade.

§ 3º A pessoa física ou entidade privada que, em razão de qualquer vínculo com o TCU, executar atividades de tratamento de informações não públicas deve adotar as providências necessárias para que seus empregados, prepostos ou representantes observem as medidas e procedimentos de segurança da informação resultantes da aplicação desta Resolução”.

2.17 Outro aspecto a ser considerado, é se a UCPPP – Unidade Central de Parcerias Público-Privadas poderia obter acesso aos referidos documentos.

2.18 Conforme apontado pela própria UCPPP, a Deliberação n.1/2013, do Conselho Gestor de PPPs do Estado, aprovou o Plano Estadual de PPPs referente ao período de maio de 2013 a maio 2014, dispondo em seu Art.2º:

Art.2º A Unidade Central de PPP's do Estado de Minas Gerais poderá realizar estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, além de considerações jurídicas pertinentes, para verificar a possibilidade de estruturação, por meio de mecanismo de Parcerias Público-Privadas, dos projetos mencionados no plano Estadual de PPPs.

2.19 No referido Plano Estadual de PPPs, dispôs o Art.4º:

Art.4º Fica aprovada a realização de estudos de modelagem dos seguintes projetos, que, depois de finalizados, serão avaliados para possível viabilização por meio de Parceria Público-Privada:

(...)

III. Ampliação da Rede Metroviária da Região Metropolitana de Belo Horizonte: Trata-se de estudo de viabilidade, seguido, se for o caso, de modelagem jurídica, operacional e financeira, para o projeto de ampliação da rede metroviária, incluindo a expansão da linha existente e a implantação de linhas adicionais.

2.20 Ademais, a atuação da UCPPP também está amparada no Art.20 da Lei Estadual n.14.868/2003, como se segue:

Art. 20. Caberá à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, por meio de unidade operacional de coordenação de parcerias público-privadas - Unidade - PPP , nos termos de regulamento:

I - executar as atividades operacionais e de coordenação de parcerias público-privadas;

II - assessorar o CGP e divulgar os conceitos e metodologias próprios dos contratos de parcerias público-privadas;

III - dar suporte técnico, na elaboração de projetos e contratos, especialmente nos aspectos financeiros e de licitação, às Secretarias de Estado. *(grifo nosso)*

2.21 Com base nessas competências, a UCPPP informou ter participado efetivamente da modelagem inicial do Projeto Rede Metrô da RMBH, junto aos demais responsáveis pelo Projeto, sendo portanto órgão legítimo para tratar de assuntos relacionados ao EVTE.

2.22 Ressalte-se que, no relatório anterior, a UCPPP já fora elencada como uma das destinatárias finais do Relatório de Acompanhamento do Projeto Rede Metrô RMBH, razão inclusive de sua manifestação nesses autos.

2.23 Nos aspectos técnicos, considera-se de grande relevância a atuação da UCPPP, reconhecendo sua disposição em participar no aprimoramento do projeto e suas condições técnicas para revisar o modelo com base nas análises e contribuições desta Coordenadoria. É importante registrar que a UCPPP de Minas Gerais tem inclusive recebido premiações internacionais pela qualidade do seu trabalho, e a disponibilização das análises efetuadas por este órgão de controle contribuirão para que o conhecimento técnico possa ser aplicado no desenvolvimento de outros projetos.

2.24 Conclui-se assim, que a UCPPP é órgão legal e tecnicamente competente para receber obter acesso aos documentos reservados por esta Coordenadoria, referentes às análises do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE).

4. Proposta de encaminhamento

4.1 Diante do exposto, entendemos como proposta de encaminhamento:

[...].

d) Admitir, até regulamentação completa da matéria pelo TCEMG, a classificação proposta pela CFCPPP para o conjunto de documentos relativos às análises completas do EVTE – Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico, como informação de caráter reservado, com aplicação do seguinte rótulo:

I - grau de confidencialidade: reservada

II – Acesso permitido a: Unidades envolvidas com a matéria no TCEMG (Relatoria, CFCPPP e MPC); Unidade Central de Parcerias Público-Privadas do Estado de Minas Gerais – UCPPP; unidade setorial do Estado responsável por nova licitação;

III - Assunto: estudo de viabilidade técnico-econômico do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH;

IV - Termo final de restrição de acesso: 05 anos da decisão plenária ou após assinatura do contrato, em caso de abertura de processo de licitação;

V - Responsável pela classificação: Maria Aparecida Aiko Ikemura – Coordenadora CFCPPP;

VI - fundamento legal da restrição de acesso: art. 23, VIII da LEI FEDERAL Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 - Lei de Acesso à Informação.

e) Manter a documentação referida em *d* sob custódia da CFCPPP, que disponibilizará cópia devidamente rotulada à Relatoria, mediante determinação do Relator nos próprios autos, atendidos os requisitos dispostos no rótulo acima;

f) Deferir a solicitação do Sr. Flávio Faria Antunes, Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas, órgão situado no âmbito da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (SEDE), para disponibilização da documentação referida em *d*.

g) Juntar aos autos o termo de recebimento ou documento equivalente comprovando o devido recebimento pelo destinatário.

[...].

h) Encerrar este processo de Acompanhamento, restituindo os presentes autos à CFCPPP, para subsidiar análises em caso de determinação para novo processo de Acompanhamento, ou outras ações de fiscalização relacionadas ao Metrô BH.

No parecer de fls. 251/256 o Ministério Público junto ao Tribunal ratificou o relatório do Órgão Técnico de fls. 242/248 para também considerar a competência e a legitimidade da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas – UCPPP para o recebimento das análises relacionadas ao Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH. Assim, o Órgão Ministerial opinou pelo deferimento do pedido e, por conseguinte, pelo encaminhamento àquela Unidade dos referidos exames.

Por proposição da Unidade Técnica e por motivos já deduzidos, foram conferidas às análises e simulações do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH o tratamento de informação reservada, a qual a Unidade Central de Parcerias Público-Privadas – UCPPP pretende ter acesso.

O objetivo declarado desse acesso por parte da aludida Unidade é para “obter maior compreensão sobre os estudos desenvolvidos e, assim, contribuir melhor com as análises”, fl. 236.

Como produtora da informação, a Unidade Técnica entende que a confidencialidade das análises e simulações do Estudo de Viabilidade do empreendimento pode ser compartilhada

com a UCPPP em face de suas competências de execução de atividades operacionais e de coordenação e, especialmente, de suporte técnico aos órgãos da Administração Pública Estadual na elaboração de projetos e contratos de parcerias público-privadas.

Nessa senda, o Órgão Técnico salienta que a UCPPP, no exercício de suas atribuições, assistiu os responsáveis na modelagem inicial do Projeto Rede Metrô da RMBH e, por isso, a Unidade pode contribuir para o aprimoramento do Estudo de Viabilidade ao revisá-lo com base nas análises e simulações realizadas durante a ação de acompanhamento.

Ante o exposto, ao anuir às manifestações da Unidade Técnica, (i) adoto a classificação da informação sugerida na proposta de encaminhamento de fls. 251/256, item 4.1, “d”²⁰, (ii) aplico a chancela de sigilo às análises completas do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH, (iii) confio a custódia do conjunto de documentos relativos a tais análises à Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP e (iv) autorizo, em caráter excepcional, a restituição dos presentes autos à referida Unidade Técnica a fim de subsidiar ulteriores exames relacionados ao Metrô de BH.

Por fim, defiro o pedido do Sr. Flávio Faria Antunes, Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas, da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – SEDE, e autorizo o acesso às análises do EVTE do referido Projeto, nos termos descritos na proposta de encaminhamento da Unidade Técnica, alertando-o do caráter reservado da informação e da obrigação de resguardar o sigilo, nos termos do § 2º do art. 25 da Lei n. 10.527, de 18 de novembro de 2011, Lei de Acesso à Informação – LAI.

III – VOTO

Ante o exposto e considerando que a ação de acompanhamento dos procedimentos realizados pelo Governo do Estado de Minas Gerais para a implantação do Projeto Rede de Metrô RMBH, apesar das limitações indicadas pela equipe de fiscalização, atingiu os objetivos pretendidos, acolho as propostas de encaminhamento da Unidade Técnica e do Ministério Público junto ao Tribunal e determino a adoção das seguintes medidas:

(a) intimar o Sr. Murilo de Campos Valadares, na qualidade de Diretor-Presidente da Trem Metropolitana de Belo Horizonte S/A – Metrominas e de titular da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais, órgão gestor da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH, para (i) informar a esta Casa a eventual retomada do Projeto Rede de Metrô RMBH, (ii) encaminhar a esta Corte o novo edital de licitação relativo à concessão do serviço de

²⁰ Replico a seguir o rótulo sugerido pela Unidade Técnica:

I – grau de confidencialidade: reservada

II – Acesso permitido a: Unidades envolvidas com a matéria no TCEMG (Relatoria, CFCPPP e MPC); Unidade Central de Parcerias Público-Privadas do Estado de Minas Gerais – UCPPP; unidade setorial do Estado responsável por nova licitação;

III – Assunto: estudo de viabilidade técnico-econômico do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH;

IV – Termo final de restrição de acesso: 05 anos da decisão plenária ou após assinatura do contrato, em caso de abertura de processo de licitação;

V – Responsável pela classificação: Maria Aparecida Aiko Ikemura – Coordenadora CFCPPP;

VI – fundamento legal da restrição de acesso: art. 23, VIII da LEI FEDERAL Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 - Lei de Acesso à Informação.

transporte público do metrô RMBH, quando da abertura da Consulta Pública e (iii) indicar formalmente o responsável para atuar como interlocutor do Governo do Estado junto a este Tribunal;

(b) cientificar a Secretaria de Estado da Casa Civil e Relações Institucionais de Minas Gerais – SECCRI/MG, na pessoa de seu titular, a respeito dos trabalhos de acompanhamento realizados por esta Corte, encaminhando cópia da presente deliberação;

(c) encaminhar cópia do Relatório de Acompanhamento de fls. 01/216, bem como da deliberação proferida por esta Corte ao Tribunal de Contas da União, às Controladorias Geral da União, do Estado e do Município de Belo Horizonte e aos Ministérios Públicos Federal e Estadual com vistas a subsidiar ações de controle porventura instauradas;

(d) aplicar a chancela de sigilo às análises completas do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH, conforme a classificação proposta pela Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas no item 4.1, “d”, do relatório de reexame de fls. 242/248;

(e) confiar a custódia do conjunto de documentos relativos às análises do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH à Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP;

(f) deferir o pedido do Sr. Flávio Faria Antunes, Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas, da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – SEDE, e autorizar o acesso às análises do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do referido Projeto, nos termos descritos na proposta de encaminhamento da Unidade Técnica, alertando-o do caráter reservado da informação e da obrigação de resguardar o sigilo, nos termos do § 2º do art. 25 da Lei n. 10.527, de 18 de novembro de 2011, Lei de Acesso à Informação – LAI

Cumpridas as sobreditas determinações e as exigências regimentais, arquivem-se os autos com amparo no inciso IV do art. 176 do Regimento Interno, restituindo-os à Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP, conforme sugerido no item 4.1, “h”, do relatório de reexame de fls. 242/248.

CONSELHEIRO JOSÉ ALVES VIANA:

De acordo.

CONSELHEIRO GILBERTO DINIZ:

Com o Relator.

CONSELHEIRO SUBSTITUTO HAMILTON COELHO:

De acordo.

CONSELHEIRO SUBSTITUTO LICURGO MOURÃO:

Com o Relator.

CONSELHEIRO PRESIDENTE, EM EXERCÍCIO, CLÁUDIO COUTO TERRÃO:

Também acompanho o relator.

APROVADO O VOTO DO RELATOR, POR UNANIMIDADE.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, **ACORDAM** os Exmos. Srs. Conselheiros do Tribunal Pleno, por unanimidade, na conformidade da Ata de Julgamento e diante das razões expendidas no voto do Relator, em **(I)** acolher, na íntegra, as conclusões e as propostas de encaminhamento sintetizadas nos relatórios da Unidade Técnica e no parecer do Ministério Público junto ao Tribunal, uma vez que a ação de acompanhamento cumpriu os objetivos fixados; **(II)** determinar a intimação do Sr. Murilo de Campos Valadares, na qualidade de Diretor-Presidente da Trem Metropolitano de Belo Horizonte S/A – Metrominas e de titular da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais, órgão gestor da contratação da concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros do Metrô RMBH, para *(i)* informar a esta Casa a eventual retomada do Projeto Rede de Metrô RMBH, *(ii)* encaminhar a esta Corte o novo edital de licitação relativo à concessão do serviço de transporte público do metrô RMBH, quando da abertura da Consulta Pública e *(iii)* indicar formalmente o responsável para atuar como interlocutor do Governo do Estado junto a este Tribunal; **(III)** cientificar a Secretaria de Estado da Casa Civil e Relações Institucionais de Minas Gerais – SECCRI/MG, na pessoa de seu titular, sobre os trabalhos de acompanhamento realizados por esta Corte, encaminhando cópia da presente deliberação; **(IV)** encaminhar cópia do Relatório de Acompanhamento de fls. 01/216 bem como da deliberação proferida por esta Corte ao Tribunal de Contas da União, às Controladorias Geral da União, do Estado e do Município de Belo Horizonte e aos Ministérios Públicos Federal e Estadual com vistas a subsidiar ações de controle porventura instauradas; **(V)** aplicar a chancela de sigilo às análises completas do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH, conforme a classificação proposta pela Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas no item 4.1, “d”, do relatório de reexame de fls. 242/248; **(VI)** confiar a custódia do conjunto de documentos relativos às análises do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico – EVTE do projeto de concessão patrocinada da Rede Metrô da Região Metropolitana de BH à Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP; **(VII)** deferir o pedido do Sr. Flávio Faria Antunes, Coordenador da Unidade Central de Parcerias Público-Privadas, da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico – SEDE, e autorizar o acesso às análises do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do referido Projeto, nos termos descritos na proposta de encaminhamento da Unidade Técnica, alertando-o do caráter reservado da informação e da obrigação de resguardar o sigilo, nos termos do § 2º do art. 25 da Lei n. 10.527, de 18 de novembro de 2011, Lei de Acesso à Informação – LAI; **(VIII)** determinar o arquivamento dos autos, depois de cumpridas as determinações supra e as exigências regimentais, com amparo no inciso IV do art. 176 do Regimento Interno, restituindo-os à Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP, conforme sugerido no item 4.1, “h”, do relatório de reexame de fls. 242/248.

Plenário Governador Milton Campos, 07 de dezembro de 2016.

CLÁUDIO COUTO TERRÃO
Presidente em exercício

(assinado eletronicamente)

MAURI TORRES
Relator

CERTIDÃO

Certifico que a **Súmula** desse **Acórdão** foi disponibilizada no Diário Oficial de Contas de ____/____/____, para ciência das partes.

Tribunal de Contas, ____/____/____.

Coordenadoria de Sistematização e Publicação das
Deliberações e Jurisprudência