

1 - Segundo o Tribunal de contas do Estado do Rio de Janeiro houve sobrepreço e Rio de Janeiro houve sobrepreço e superfaturamento na obra de R\$2.3 bilhões de reais. -Qual a posição sobre esse valor encontrado?

R: Importante destacar, antes de tudo, que os valores calculados pela auditoria do TCE para identificação de sobrepreço e superfaturamento, tem como base preços e parâmetros inadequados para um empreendimento da magnitude da Linha 4.

A análise do TCE foi constituída tendo como base obras de menor complexidade e de outras naturezas muito distintas à da Linha 4, portanto a aplicação destes critérios sem considerar as particularidades da Linha 4 produzem enormes distorções.

Como exemplos de diferenciais da obra, estão os requisitos de segurança e qualidade mais rígidos por ser uma obra no subsolo, trabalho em regime de três turnos, aplicação de explosivos, uso do TBM (tatução) e uma complexa logística permeando uma das áreas mais densamente povoadas da cidade do Rio de Janeiro.

A prova da discrepância entre valores é o relatório do professor Aldo Dórea Mattos, um dos maiores especialistas em engenharia de custos no país, onde ele descreve, item a item, as divergências encontradas no relatório do TCE, todas elas tomando por base as mesmas fontes que o TCE aplicou.

Em resumo, o especialista conclui pela existência de subpreço e não sobrepreço e, combinados os efeitos da análise de sobrepreço e superfaturamento, pela não ocorrência de dano ao erário, conforme tabela abaixo:

Irregularidade (em milhões)	TCE-RJ	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3
Sobrepreço (R\$)	1.193,1	-210,9	-321,4	-194,6
Superfaturamento (R\$)	1.141,2	125,7	89,9	128,8
Total (R\$)		- 85,2 subpreço	-231,5 subpreço	-65,8 subpreço

Reforça ainda a avaliação do especialista outro relatório sobre os custos de implantação da Linha 4, produzido pelo BNDES, comparando custos de obras metroviárias mundiais, no qual a Linha 4 aparece abaixo da média de valores de outras obras do tipo.

Custo da Linha 4 está dentro da média mundial

Obra seguiu normas internacionais para construção e operação de metrô



Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/custo-da-linha-4-esta-dentro-da-media-mundial-19845540>

Quanto ao detalhamento dos pontos de discordância, é praticamente impossível elencar todos de forma sucinta, mas aqui estão demonstrados alguns que saltam aos olhos.

Encargos Sociais: O relatório do TCE não considerou o pagamento de vários encargos sociais, como, alimentação, transporte, equipamentos de proteção individual, ferramentas, manuais, exames médicos obrigatórios, seguros de vida e cursos de capacitação, cuja obrigação de pagamento decorre das convenções coletivas de trabalho e de normas que regulamentam a prática profissional na construção civil.

Concreto: - O relatório do TCE toma por base custos de fabricação de concreto com a utilização de betoneiras de 320 litros (betoneiras são usadas, por exemplo, para construir calçadas, que são obras simples), e que são totalmente incompatíveis com a necessidade da obra (foram utilizadas na Linha 4 onde foram usadas duas centrais de concreto;



Central de concreto na obra



Betoneira da composição de preços do TCE

Se hipoteticamente fosse usada a betoneira sugerida na composição do TCE seriam necessárias mais de mil unidades trabalhando ao mesmo tempo, o que é impossível

Velocidade dos caminhões: O relatório do TCE adotou como velocidade média dos caminhões de transporte de materiais de 33 km/hora. Esta velocidade afronta a realidade da cidade do Rio de Janeiro, onde um caminhão carregado jamais conseguiria manter esta velocidade média, o que é amparado por pareceres de outras obras.

Mero fornecimento de equipamentos: O TCE não apresenta justificativas nem elementos para adoção do BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) diferenciado para mero fornecimento de materiais e equipamentos, que se aplica apenas quando: (i) o percentual seja significativo no preço global; (ii) os equipamentos tenham projetos e instalação padronizados, sejam de fabricação regular e a construtora atuando como mera intermediadora no fornecimento de materiais e equipamentos — o que, em nenhum dos casos, se verifica no caso da Linha 4.

Outros pontos mais técnicos como a apuração do BDI, a ausência de custo indireto na obra, entre outros itens que não foram considerados pelo corpo técnico do TCE.

2 - Nos próximos dias o TCE deve apreciar outro processo que está na fase final, referente ao sobrepreço. Qual a posição da concessionária?

R: A Concessionária é da opinião que o TCE deveria acolher e analisar o relatório do especialista (Aldo Dórea Mattos), reconhecido nacionalmente e pelo próprio tribunal, visto que seu parecer utiliza, sempre que possível, parâmetros oficiais (TCU, por exemplo) e as mesmas fontes do TCE para suas análises, procedendo apenas com a

revisão de determinadas premissas equivocadamente adotadas pelo TCE.

Os tribunais de contas têm o dever de apresentar a verdade material. Portanto, o relatório do especialista, que traz as divergências sérias e fundamentadas, item a item, merece a **atenção para que se chegue à verdade dos fatos perante toda a população.** Diante de tamanha discrepância de valores, não é razoável que o TCE rejeite analisar o motivo das diferenças.

Uma vez analisado o relatório, o TCE teria os parâmetros para reconsiderar os cálculos realizados pelo seu corpo técnico, readequando o relatório à realidade de uma obra da complexidade e magnitude da Linha 4.

3 - Com a interrupção das obras da estação Gávea, dois grandes buracos ficaram inundados. Estudo da PUC aponta risco para os prédios vizinhos. Qual a posição da concessionária?

R: Inicialmente, cabe informar que os dois poços foram inundados como forma de incrementar o fator de segurança visando à estabilidade da estrutura das obras e das edificações lindeiras, medida que foi amplamente defendida por especialistas e não refutada pelo Estado do Rio de Janeiro. A estrutura e todo o seu entorno está sendo monitorada por centenas de equipamentos, sendo que, neste momento, o comportamento da instrumentação é favorável e indica estabilidade daquela região. Enquanto estiver com os poços cheios de água, há um equilíbrio de pressões externas e internas nas paredes dos poços, além desta condição de alagamento propiciar um ambiente mais favorável para os elementos de suporte das estruturas da obra.

Entretanto, cabe ressaltar que é uma situação provisória que não deve perdurar indefinidamente.

4 - Por quanto tempo ainda essa situação pode durar? Há Risco?

R: A apresentação de um prognóstico de prazo é extremamente difícil e complexa. O que podemos afirmar é que, no momento, as leituras nos instrumentos e os relatórios analisados pelos projetistas e especialistas contratados pela Concessionária mostram que a

condições das obras da estação Gávea é estável, contudo, reafirma-se, que esta é uma condição que não pode perdurar.

5 - O Governo do estado pretende fazer uma licitação de um novo projeto para acabar com esse risco. Qual a posição da concessionária sobre esse projeto?

R: Em primeiro lugar precisamos ter a clareza que a realização de obras de reforço da estrutura ou contenção pode, caso mal planejadas, geridas ou executadas, ocasionar mais problemas que benefícios. Isso porque, mesmo soluções tecnicamente adequadas irão trazer consigo novas instabilidades no subsolo daquela região. No atual cenário temos observado a estabilidade de todas as estruturas, que sofrerão substancial risco na operação do esvaziamento dos poços, para o que, aliás, precisa ser avaliado se faz sentido correr tal risco para a execução de uma obra provisória.

Sobre o projeto aventado pelo Estado do RJ, como a Concessionária não foi consultada e tampouco conhece os critérios dessa licitação, não é possível opinar sobre a qualidade e adequação técnica do que será eventualmente projetado e executado a partir disso. Porém, é importante preciso deixar claro que não poderá ser imputada à Concessionária qualquer responsabilidade pela execução de projetos, ou mesmo a execução das obras de reforço, por terceiros.

Não será surpresa que empresas se candidatem à elaboração de projeto e à execução de eventuais obras, contudo existe um risco ainda maior, visto que não detêm o todo histórico como a Concessionária, além de desconhecem as condições do local.

A verdadeira solução é a execução das obras previstas e a entrega do equipamento público (Estação Gávea) à população. Isso ocorreria no bojo do contrato de concessão, sem a necessidade de nova licitação ou estabelecimento de novo projeto provisório. Entretanto, a falta de recursos financeiros do Estado RJ e as premissas estabelecidas pelo TCE prejudicam a evolução desta solução.

6 - Qual a proposta da concessionária para a conclusão da obra?

R: A proposta da Concessionária é a conclusão da obra – com a entrega à população da estação Gávea envolvendo a reanálise do TCE e terceiros independentes, bem como a avaliação de soluções tecnicamente adequadas entre a Concessionária e o Governo do Estado. Contudo, sabedores das dificuldades financeiras do Estado

do Rio de Janeiro, a Concessionária não só apresentou sugestões como, em diversas ocasiões, se colocou à disposição para discutir com o ERJ alternativas. Desta forma, permanecemos dispostos ao diálogo e a busca de uma solução conjunta, mas para tanto é fundamental a revisão de determinadas premissas equivocadas adotadas pelo TCE.