

- DOSSIÊ PPP METRÔ CURITIBANO -

O consórcio popular que impugna o leilão do Metrô Curitibano, através deste dossiê de reportagens e documentos, busca subsidiar a análise do TCU/SECEX, complementando as documentações da impugnação ao leilão. Salientamos que as fontes com indicação dos repórteres responsáveis são mais confiáveis.

- REPORTAGENS SOBRE O METRÔ CURITIBANO -

1. FONTE: Jornal Valor Econômico 25/08/2014

Edital de PPP do metrô de Curitiba é suspenso

O Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE-PR) determinou na sexta-feira à Prefeitura de Curitiba (PR) a suspensão cautelar da licitação do metrô da cidade. A entrega de propostas estava marcada para hoje, mas o TCE apontou irregularidades no edital de licitação.

Empresas como CCR já estudaram o projeto, que tem custos de construção orçados em R\$ 4,7 bilhões, enquanto grupos como a Triunfo Participações e Investimentos (TPI) avaliam de perto a disputa. Nos bastidores, no entanto, o metrô de Curitiba tem atraído interesse real de poucos grupos de infraestrutura. Companhias têm defendido que o retorno do investimento não é tão atraente considerando os riscos envolvidos, principalmente o de elevação dos custos da obra - que estariam sendo subestimados. A suspensão do TCE é interpretada pelas empresas como uma oportunidade para a Prefeitura melhorar a modelagem da PPP. Dois pontos são sugeridos pela iniciativa privada: aumento da tarifa (prevista em R\$ 2,45 no edital) e melhora nas condições de garantia do investimento.

De acordo com texto divulgado pela assessoria de comunicação do TCE-PR, os técnicos apontaram "ausência de definição do objetivo da parceria público-privada (PPP) em grau de detalhamento suficiente, expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento por órgão sem competência legal e ausência de pesquisa de origem-destino".

Nos argumentos utilizados para solicitar a medida, o conselheiro destacou que "tratando-se de uma contratação pública estimada em R\$ 18,2 bilhões, a administração pública contratante deve, com mais razão, delimitar com precisão aquilo que pretende contratar. Até porque, segundo o edital, estima-se que o contrato se estenderá por 35 anos e com contraprestação pecuniária do parceiro público".

Segundo o órgão, a concorrência internacional permanece suspensa até posterior análise do TCE. Foi dado prazo regimental de 15 dias para que os citados apresentem contraditório.

Em nota, a Prefeitura confirma que o processo de licitação foi "adiado" por causa da decisão. "Os questionamentos alegados na cautelar já haviam sido respondidos, no dia 18 de agosto. Para a Prefeitura, porém, o essencial é que a licitação do metrô tenha segurança jurídica e transparência", afirma a nota.

Link:

http://www.newslog.com.br/site/default.asp?TroncoID=907492&SecaoID=508074&SubsecaoID=483908&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=758472&Titulo=Edital%20de%20PPP%20do%20metrô%20de%20Curitiba%20%E9%20suspenso

Observações nossas:

Pressão dos cartéis. Com base em fontes suspeitas e unilaterais, matéria no jornal Valor Econômico se aproveita da impugnação para pressionar por um maior valor no leilão do Metrô Curitibano.

---***---

2. FONTE: Jornal Gazeta do Povo 04/09/2014 Câmara aprova empréstimo para o metrô de Curitiba

A Câmara Municipal de Curitiba aprovou ontem, em segunda instância, o projeto de lei que autoriza a prefeitura a emprestar R\$ 700 milhões para a construção do metrô. O valor será financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Bndes). O texto do projeto segue agora para sanção do prefeito Gustavo Fruet (PDT). O valor é referente à contrapartida do município nas obras da primeira fase do metrô, que vai ligar o CIC ao Cabral. O custo total previsto para esta etapa é de R\$ 4,6 bilhões. Outros R\$ 700 milhões serão garantidos pelo governo estadual e R\$ 1,8 bilhão já foi liberado pelo governo federal. O R\$ 1,4 milhão restante será bancado pela iniciativa privada.

LINK:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1496279&tit=Camara-aprova-emprestimo-para-o-metro-de-Curitiba->

Observações nossas:

Valor do repasse da iniciativa privada. Entendemos que o valor da obra em si não está claro e o valor que corresponde a iniciativa privada é mera suposição já que os dados orçamentários não são claros. Em nossa impugnação, consideramos o valor da obra em R\$3,2Bi para o fluxo de caixa do empreendimento, aproximadamente o valor original da obra orçada set/2010, por métodos mais caros.

Outrossim, está mais do que clara a posição do legislativo municipal, que não se preocupa em questionar as bases do leilão, mas sim pressiona aceleração do processo de repasse da verba pública, evitando qualquer diálogo com o movimento popular ou com instâncias federais de análise do processo.

---***---

3. FONTE: REPÓRTER RODRIGO BATISTA 24/04/2012 Metrô de Curitiba fica mais caro

Valor total da obra foi revisado pela prefeitura e passa de R\$ 2,25 bilhões para R\$ 2,33 bilhões. Governo federal oficializa hoje repasse de verba para o projeto

Estratégias

Empresas precisarão se capitalizar para gerir o negócio

As empresas que pretendem concorrer à licitação para a construção e operação do metrô de Curitiba vão precisar de capital antecipado para as obras – caso a decisão do governo federal, de repassar a verba somente com o fim das obras, seja confirmada. Segundo a prefeitura, as empresas vão estar cientes dessa obrigação no processo de concorrência. A licitação prevê que, após o término das obras, em 2016, o vencedor poderá operar o serviço metroviário da Linha Azul durante 30 anos.

Para um aporte financeiro de bilhões de reais, segundo o professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Paraná (UFPR) José Wladimir Freitas da Fonseca, as empresas terão duas opções: empréstimo via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou por meio de bancos estrangeiros. O professor explica, porém, que a saída mais viável é a concessão de crédito pelo fundo estatal. “A taxa de juros do BNDES é mais atrativa, além de ter o Estado por trás”.

Viabilidade

Apesar da possibilidade de financiamento pelo BNDES ou por bancos internacionais, alerta Fonseca, os consórcios participantes terão de verificar se o projeto do metrô é viável tanto para a empresa quanto para o futuro usuário do metrô. São duas as condições às quais os participantes devem ficar atentos: a taxa interna de retorno e a viabilidade sob o ponto de vista do mercado.

Sobre a taxa interna de retorno, de acordo com o professor, o importante é saber em quanto tempo e em que condições o investimento no metrô se tornará rentável para a empresa. Também é necessário confirmar se a passagem do metrô será atraente para que o usuário troque os ônibus e carros pelo metrô. “Há ainda as condições de oferta desse serviço, para que seja confortável e atrativo”, explica. (RB)

Fonte

De acordo com a prefeitura, apesar da revisão do valor, não haverá adicionais no dinheiro repassado pelo governo federal, cujo montante já estava decidido desde outubro de 2011.

475 mil

peçoas serão transportadas diariamente pelo primeiro trecho do metrô curitibano. Previsão inicial era de 400 mil.

O Palácio do Planalto assinará hoje portaria de inclusão do metrô de Curitiba no Programa de Aceleração do Crescimento da Mobilidade (PAC da Mobilidade Grandes Cidades). A presidente Dilma Rousseff vai anunciar a liberação de R\$ 1 bilhão do governo federal, a fundo perdido (sem necessidade de devolução do dinheiro), para a obra na capital paranaense. Porto Alegre e Belo Horizonte também serão beneficiadas. O valor total das obras em Curitiba, entretanto, foi revisado pela prefeitura para R\$ 2,33 bilhões. Antes, a obra estava orçada em R\$ 2,25 bilhões. A capacidade diária de passageiros da primeira fase das obras (Linha Azul) também foi alterada – de 400 mil para 475 mil.

De acordo com a prefeitura da capital paranaense, apesar da revisão do valor, não haverá adicionais no dinheiro repassado pelo governo federal, cujo montante já estava decidido desde outubro de 2011. O acréscimo será obtido com outras formas de captação de recursos, como empréstimos, verbas da prefeitura, recursos da Parceria Público Privada (PPP) e investimento do governo estadual do Paraná.

O aumento na capacidade do metrô também não significa, de acordo com a prefeitura, que haverá mudanças no projeto. O sistema de metrô de Curitiba não será alterado e terá 25 trens, com cinco vagões cada um, conforme o anúncio feito em outubro do ano

passado. A Linha Azul contará com 13 estações e ligará a Cidade Industrial, na região sul do município, à Rua das Flores no centro.

Edital

Após a autorização que será concedida hoje, a prefeitura poderá lançar o edital de convocação para as obras. De acordo com o poder público, está prevista para o dia 15 de maio uma audiência pública que vai decidir os detalhes do processo licitatório. Durante o encontro, os participantes poderão dar sugestões sobre a licitação e tirar dúvidas sobre o processo. A licitação deve ser aberta em julho deste ano e as obras do metrô começarão até o fim de 2012.

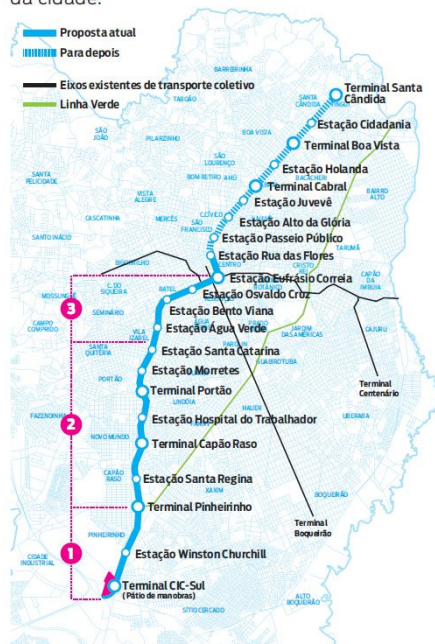
Repasso das verbas

Com a confirmação da liberação da verba federal, a expectativa é que o Palácio do Planalto também defina a forma de repasse dos recursos. Neste mês o governo federal havia sinalizado que encaminharia o dinheiro para as prefeituras apenas quando o metrô estivesse em operação. De acordo com a prefeitura de Porto Alegre, a decisão poderia inviabilizar a obra. Ontem, o prefeito do município, José Fortunati, esteve em Brasília para apresentar propostas mais viáveis ao município – uma delas é a liberação gradual dos recursos, na medida em que etapas das obras forem concluídas.

Segundo o presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida, não haverá problema caso a verba federal seja repassada apenas quando o metrô estiver em operação. “Essa modelagem já foi negociada entre a prefeitura e governo federal e Curitiba já estava preparada para isso”, garante.

O TRAJETO

A Linha Azul terá 14,2 quilômetros de extensão, entre o Terminal CIC-Sul e a Estação Rua das Flores. A obra completa tem 22 quilômetros e ligará o CIC-Sul até o Terminal Santa Cândida, no norte da cidade.



Fonte: EIA-RIMA da Linha Azul. Infografia: Gazeta do Povo.

LINK:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1247504>

Observações nossas:

Discussão sobre o valor da obra em si. Para 13 estações e 14,2km, o valor informado é de R\$2,33Bi.

---***---

4. FONTE: REPÓRTER RAPHAEL MARCHIORI 17/07/2013

Metrô curitibano vai custar o dobro do previsto

Orçamento sobe para R\$ 4,4 bilhões, com ampliação do trajeto e mudança do método construtivo. Prefeitura pede mais R\$ 2,1 bilhões ao governo federal

A prefeitura de Curitiba solicitou R\$ 2,1 bilhões adicionais ao governo federal para viabilizar a construção da primeira fase do metrô curitibano. Somado ao valor inicial, a nova projeção é de que essa etapa do projeto poderá custar pelo menos R\$ 4,4 bilhões – quase o dobro do valor estimado em 2011.

Houve, porém, uma ampliação no trajeto do primeiro trecho. Inicialmente, essa etapa ligaria a Cidade Industrial (CIC) ao Centro, na altura da Rua XV de Novembro. Agora, caso a verba federal seja confirmada, poderá chegar até o Terminal do Cabral – quatro estações a mais em relação à primeira projeção.

11 propostas de mobilidade

A expectativa da prefeitura é de que o governo federal se manifeste em até 15 dias sobre a destinação dos R\$ 50 bilhões. Além da pedida pelo metrô, a gestão Gustavo Fruet (PDT) apresentou projetos para 11 outras ações de mobilidade urbana, que juntas somam R\$ 3,5 bilhões. Na mesma reunião, o secretário estadual de Desenvolvimento Urbano, Ratinho Júnior, entregou cinco projetos ao custo de R\$ 1,25 bilhão, entre eles o Corredor Metropolitano, intervenção que havia sido excluída do PAC da Copa.

De acordo com a Secretaria Municipal do Planejamento, o pedido foi repassado na última semana aos Ministérios das Cidades e do Planejamento, durante a reunião na qual foram discutidos projetos que serão contemplados com os R\$ 50 bilhões prometidos pela presidente Dilma Rousseff para a área de mobilidade urbana. O aporte financeiro foi uma das respostas do governo federal aos protestos do último mês de junho.

Apesar de a União ainda não ter sinalizado a forma como esses R\$ 50 bilhões serão repassados, a prefeitura formalizou o pedido via fundo perdido, ou seja, sem necessidade de devolução. A antiga administração municipal já havia garantido outros R\$ 1 bilhão de repasse federal para o metrô via PAC Grandes Cidades. “O aumento do custo deve-se à inflação acumulada no período, à variação do câmbio e à ampliação da primeira fase, que poderá passar até o Cabral. Mas ainda não podemos dizer que esse é custo final, até porque o mercado ainda se posicionará na PMI [Procedimento de Manifestação de Interesse]”, disse o secretário do Planejamento, Fábio Scatolin.

“Tatuzão”

Outra explicação para as diferenças no custo está nas modalidades construtivas que serão adotadas durante a obra. O projeto da gestão Luciano Ducci previa construir os 22 quilômetros de linha do metrô exclusivamente nas modalidades Cut and Cover (túnel mais raso em um sistema em que se escava e se cobre) e NATM (túnel escavado próximo à superfície). Agora, a prefeitura admite um terceiro método, o Shield. Essa última modalidade, conhecida como “tatuzão”, é mais rápida e apropriada para longas escavações, interferindo menos na superfície.

Tanto o custo final quanto os métodos construtivos, porém, serão conhecidos apenas no dia 12 de agosto, data-limite para a conclusão da PMI. No final de agosto, a prefeitura ainda terá de sinalizar oficialmente ao governo se pretende construir o metrô para garantir a inclusão do R\$ 1 bilhão no orçamento federal.

NOVO PROJETO

Dependendo de uma sinalização do governo federal com mais recursos, a primeira fase do projeto do metrô curitibano poderá passar para 18 km ao invés dos 12,4 km previstos inicialmente. Nessa nova projeção, o sistema sobre trilhos entre os terminais CIC-Sul e Cabral estaria pronto até 2018



Fonte: Secretaria Municipal do Planejamento. Infografia: Gazeta do Povo.

LINK:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1391514&tit=Metro-curitibano-vai-custar-o-dobro-do-previsto>

Observações nossas:

Discussão sobre o valor da obra em si. Para 13 estações e 14,2km, o valor informado na reportagem anterior é de R\$2,33Bi. Para 18 estações e 18km, o valor informado quase dobra – R\$4,4Bi, embora o número de estações aumente 35% e a extensão aumente 30%.

---***---

5. FONTE: REPÓRTER RAPHAEL MARCHIORI 25/10/2013

Metrô terá os mesmos 22 km do projeto anterior

Informação de que o trajeto do trem subterrâneo de Curitiba seria reduzido foi publicada ontem, erroneamente, pela Gazeta do Povo

Apesar de perder cinco estações, o novo projeto do metrô curitibano terá os mesmos 22 quilômetros (km) planejados na proposta anterior. De acordo com a prefeitura, a primeira fase vai da estação CIC Sul ao terminal Cabral. O trecho entre a CIC Sul e a Rua das Flores, com 14,2 km, deverá ser concluído em 2018. Já a extensão até o Cabral está prevista para o ano seguinte. A segunda fase até o Santa Cândida será objeto de nova licitação e não tem prazo de conclusão.

Reportagem da Gazeta do Povo de ontem havia informado erroneamente que o traçado seria menor do que o anterior, quando na verdade ele apenas terá menos estações e fases distintas de construção. O texto havia desconsiderado da extensão total o trecho entre o pátio de manutenção e o Terminal CIC Sul e também um espaço de 420 metros de trilhos adicionais reservados para manobra após a estação Santa Cândida. Além disso, o traçado apresentado foi incorretamente calculado com base nas distâncias entre as paradas de uma tabela presente no projeto.

Estações

A primeira fase do projeto do consórcio Triunfo Participações e Investimentos, vencedor do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), contempla 11 estações. Nessa etapa, deixou de existir a parada Santa Regina e as estações Morretes e Santa Catarina se tornaram apenas uma.

Já a segunda etapa perdeu a estação Juvevê (absorvida pela Alto da Glória), mas representará 3,4 km a mais de trilhos com a construção de mais três paradas: Passeio Público, Alto da Glória e Terminal Cabral. A terceira fase, por sua vez, não contará com as estações Holanda e Cidadania, mas concluirá a ligação do eixo norte-sul até o Terminal Santa Cândida.

O metrô curitibano contará ainda com um pátio de estacionamento e manutenção na BR-476, distante 1,5 km da primeira estação. Dali até o Terminal CIC Sul, o metrô seguirá sobre trilhos elevados. O início do trecho em túnel será no km 2,8 e a primeira parada subterrânea é a do Pinheirinho, que será construída sob o terminal de ônibus.

O projeto está orçado em R\$ 4,6 bilhões e aguarda posicionamento do Ministério das Cidades sobre o pedido da prefeitura para que o governo federal amplie o seu investimento na obra.

METRÔ DE CURITIBA

Novo projeto do metrô mantém a extensão do original, mas perde estações em busca de viabilidade financeira. No total, são 21,7 km de trilhos.



A linha começa na **BR-476** em trilhos elevados, passando a ser subterrânea pouco antes da **Estação do Pinheirinho**. Já na região central, a Avenida Sete de Setembro deverá ganhar três estações: **Bento Vianna**, **Oswaldo Cruz** e **Eufrásio Correia**. Os trilhos ainda correrão sob as ruas Riachuelo, Barão do Rio Branco e Avenida João Gualberto.

LINK:

<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaacidania/conteudo.phtml?id=1419753>

Observações nossas:

Discussão sobre o valor da obra em si. Para 13 estações e 14,2km, o valor informado era de R\$2,33Bi. Para 18 estações e 18km, o valor informado dobra, embora o número de estações aumente 35% e a extensão aumente 30%. A estratégia desinformativa da prefeitura obtém êxito e confundem o repórter. Nesta reportagem o valor total informado é de R\$4,6Bi e o trajeto informado é de 21,7km. Na realidade, o leilão para a tarifa de R\$2,55(R\$18Bi) contempla apenas 13 estações e 17,2km. O modelo PPP auxilia na desinformação, pois sua análise é mais complexa perante o cidadão comum, misturando execução de obra, operação e fluxos de caixa.

---***---

6. FONTE: REPÓRTER BRUNA KOMARCHESQUI 17/07/2013

Tarifa técnica do metrô de Curitiba vai a R\$ 2,55

Empresa vencedora do edital, que será conhecida em agosto, deve propor a menor tarifa de remuneração por passageiro. Obras começam em 2015

A prefeitura de Curitiba lançou o edital de licitação da primeira fase do metrô, nesta semana, com uma tarifa técnica máxima de R\$ 2,55, valor R\$ 0,10 mais alto do que o previsto anteriormente na minuta do edital. A alteração é consequência da reinclusão da Estação Santa Regina – entre os terminais Pinheirinho e Capão Raso –, a pedido da população e de técnicos do município. Apesar de críticas feitas por órgãos como Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (Crea-PR), Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná (CAU-PR) e Dieese, a tarifa de remuneração foi a única mudança substancial na minuta, segundo o secretário municipal do Planejamento, Fábio Scatolin.

Empresas ou consórcios interessados em construir e operar o metrô da capital devem entregar os envelopes com as propostas, das 9 horas ao meio-dia de 11 de agosto, na sede da BM&F Bovespa, em São Paulo. A licitação, explica Scatolin, ocorrerá na forma de leilão, ou seja, quem oferecer a menor proposta de tarifa técnica – cujo teto é R\$ 2,55 – vence. “Esse é o valor que a empresa vencedora receberá por passageiro que utilizar o sistema. A tarifa cobrada do usuário ainda será calculada nos próximos quatro anos, durante a evolução das obras, após uma pesquisa de origem e destino, que começa a ser feita neste ano.”

Documento

Entidades criticaram vários pontos do edital

Em fevereiro, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (Crea-PR) e o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná (CAU-PR) protocolaram um documento no gabinete do prefeito com recomendações e críticas à minuta do edital do metrô. Entre os pontos, estavam a falta de definição de quem fiscalizará a execução do projeto e a ausência de clareza quanto ao teto da tarifa de remuneração e de informações sobre a forma de integração ônibus-metrô. Além disso, a falta de uma pesquisa de origem e destino deixa a projeção de passageiros “frágil”, segundo as entidades.

O assessor técnico da secretaria municipal de Planejamento Carlos Nissel, um dos coordenadores do projeto do metrô, explica que a tarifa de remuneração foi calculada no projeto de PMI, apresentado pela Triunfo, por meio de um software, que leva em conta fatores como expectativa de uso e planilhas de custo operacional. “Essa tarifa foi sugerida em R\$ 2,71, mas nossa equipe técnica fez cortes que chegaram a R\$ 2,45. Com a inclusão de mais uma estação, o que aumenta o custo operacional e de implantação (cada estação custa R\$ 120 milhões), a tarifa foi para R\$ 2,55.”

Já a integração, num primeiro momento, será feita só nos terminais, de forma física. “A integração temporal ainda está em estudo. O Ippuc começará um estudo de origem e destino agora, que tem previsão de conclusão para dois anos. O objetivo é definir a demanda mais real”, completa o engenheiro. Sobre as indefinições quanto à fiscalização, o coordenador técnico do projeto do metrô, Juarez Pont, ressalta que o trabalho será feito por uma agência certificadora, tanto na fase de obras, como na de

operação. “Uma das queixas de potenciais participantes era o excesso de fiscalização no período de obras.”

Contrato

O contrato deve ser assinado ainda em agosto, mas as obras começam apenas no primeiro semestre de 2015. A previsão é de que as 11 estações entre CIC-Sul e Rua das Flores fiquem prontas até 2018. As outras quatro estações, até o Cabral, devem ser concluídas apenas em 2019. O custo das obras, que serão feitas na forma de parceria público-privada (PPP), é de R\$ 4,6 bilhões. O setor público fará aporte de R\$ 3,2 bilhões (sendo R\$ 1,8 bilhão por parte do governo federal e R\$ 1,4 bilhão da prefeitura e do governo do estado). A iniciativa privada arcará com o restante do custo. O contrato para construção e operação do metrô tem duração de 35 anos. A tarifa técnica de R\$ 2,55 é o teto que seria praticado hoje. Como o metrô só entra em operação depois da obra, o preço terá correção com base no IPCA.

Inicialmente, segundo Fábio Scatolin, o metrô deve absorver a demanda da linha sul do atual transporte coletivo. De acordo com a estimativa, a média diária da CIC até a Rua das Flores é de 270 mil passageiros/dia. Dali até o Cabral, mais 120 mil pessoas são transportadas diariamente. “Nesse primeiro momento, vai absorver esse número, e os biarticulados serão retirados. Mais para frente, espera-se uma mudança de cultura, com as pessoas deixando o carro em casa e indo de ônibus até a estação de metrô.”

O edital pode ser consultado no site www.curitiba.pr.gov.br/metro.

Projetos não atenderam a requisitos

No ano passado, os projetos do consórcio Intertechne Consultores S.A, Vertrag Arquitetura e Urbanismo, Tetraarq Arquitetura e Projetos e da Sociedad Peatenol/ Movimento Passe Livre foram desconsiderados por não atenderem aos requisitos do edital. Na ocasião, o projeto da Triunfo Participações e Investimentos S.A. venceu o do consórcio formado pela C.R. Almeida Engenharia de Obras/J.Malucelli Construtora de Obras. Caso participe do processo e não seja vencedora, a Triunfo será remunerada pelo estudo de viabilidade utilizado pela prefeitura para a elaboração do edital.

A prefeitura admite que os quatro consórcios que apresentaram projetos dentro do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) são potenciais participantes da licitação do metrô. Isso, no entanto, não impede que outros participem e vençam a concorrência. “A PMI já é um indício de participação, até porque ninguém veio aqui para nos fazer um favor”, defende o coordenador técnico do projeto do metrô, Juarez Pont.

Em fevereiro, a Gazeta do Povo mostrou que as empresas investigadas por formação de cartel no metrô de São Paulo e do Distrito Federal poderão participar da licitação do modal em Curitiba. Isso porque o edital prevê como incapacitadas apenas as empresas “que estejam suspensas ou impedidas de licitar e contratar com a administração pública, ou que tenham sido declaradas inidôneas para licitar ou contratar com a administração pública, em qualquer uma de suas esferas”.

Das 18 empresas investigadas por irregularidades nos contratos do sistema metroviário de São Paulo e do DF, nenhuma consta no Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e

Suspensas (Ceis), mantido pela Controladoria-Geral da União. Só depois de entrar na lista do Ceis é que elas são impedidas de ser contratadas por outros gestores públicos, de acordo com a Lei das Licitações.

LINK:

http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1475789&tit=Tarifa-tecnica-do-metro-de-Curitiba-vai-a-R%24-2%2C55&utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=plugin-social&fb_locale=pt_BR&fb_action_ids=804679032877498&fb_action_types=og.likes

Observações nossas:

Critério de desclassificação do MODAL TARIFA ZERO. O projeto proposto pelo consórcio popular MPL-CURITIBA e SOCIEDAD PEATONAL foi desclassificado por motivos subjetivos no PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse do METRÔ CURITIBANO. Pretende-se evitar o investimento em discussão da mobilidade em nível popular, ao mesmo tempo em que se procura viabilizar outra negociata no setor. Por outro lado, instituições locais da classe de engenheiros e arquitetos, que alegam criticar o edital, na verdade não colaboraram no questionamento formal do mesmo através de impugnações. O CREA-Pr, por exemplo, recusou-se a fornecer as informações sobre a ART – anotação de responsabilidade técnica dos projetos da TRIUNFO, empresa selecionada e que por isso impediu a discussão popular do novo modal .

---***---

- DOCUMENTOS SOBRE O METRÔ CURITIBANO -

7. DOCUMENTO: OFÍCIO DE RESPOSTA DO CREA-PR.

CURITIBA, 2 de Janeiro de 2014.

Prezado(s) Senhor(es),

Ofício nº 423087 / 2013 - ICTB/ART/ACERVO - 473676

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná

Em atenção à solicitação abaixo, informamos que a mesma foi objeto de análise neste Conselho decidindo-se pelo seu INDEFERIMENTO, em função dos motivos a seguir.

Motivo :

Indeferida a solicitação, considerando:

1. Trata-se de solicitação de Certidão de ARTs, tendo em vista que o CREA-PR não fornece cópias de ARTs. Esta solicitação deve ser protocolada mediante pagamento de taxa, conforme o número de ARTs solicitadas.
2. Faltam dados (formais) para busca das ARTs (endereço da obra, contratante, etc.).
3. Falta a comprovação do vínculo dos solicitantes com o procedimento citado (Comprovação de vínculo com o Consórcio).

Informamos que segundo a Lei 9784/99 artigos 59 e 60, é de 10 (dez) dias o prazo para interposição de recurso administrativo, contados a partir da ciência da decisão, por meio de requerimento no qual o recorrente deverá expor os fundamentos do pedido de reexame, podendo juntar os documentos que julgar convenientes.

Após o prazo acima concedido o protocolo será arquivado não sendo aceito nenhum pedido de reanálise, conforme estabelecido no artigo 63 da Lei já citada.
Maiores informações poderão ser obtidas através da Central de Informações - 0800 41 0067.

LINK:

<http://sociedadpeatonal.blogspot.com.br/2014/01/um-modal-para-ficar-na-historia-de.html>

Observações nossas:

Muito embora o CREA-Pr alegue perante a imprensa a crítica ao edital, o mesmo recorre a evasivas burocráticas para evitar o envolvimento na questão. Mesmo tendo promovido matérias e discussões a respeito, alega falta de dados para justificar sua negativa em fornecer dados do registro do serviço de engenharia fornecido pela Triunfo.

---***---

**8. DOCUMENTO: Orçamento Consórcio Novomodal – pág. 10 de 245.
Contratação municipal: Contrato no. 18.390/2009 – O.S. 19/2009**

Item	Descrição	Observações	Valor [R\$]
1	Estações	21 Estações: 1 em Elevado; 8 em Cut&Cover; 12 Subterrâneas (NATM)	546.738.735,08
2	Sistema Viário	Vias em Elevado - 2,2KM	42.367.053,79
3	Sistema Viário	Via subterrânea Cut&Cover - 8,1KM	496.077.020,15
4	Sistema Viário	Via subterrânea NATM - 11,46KM	477.567.333,41
5	Material Rodante	120 carros	432.000.000,00
6	Demais itens	---	994.835.423,82
7	Customizações	---	268.967.000,00
		TOTAL	3.258.552.566,25

Observações nossas:

Nota-se um orçamento de R\$3,3Bi, referente a 21 estações e 22km em 2010, e, mesmo aplicando-se as devidas correções, há extrema discrepância com os valores divulgados para a imprensa.

---***---



MPL-Curitiba - Autônomo e Independente



Sociedad Peatonal

CURITIBA, 12.09.14