O ESTADO DE S.PAULO

Publicado em 28/05/2023 - 06:00

Metrô era para 2014. Parada, obra exige mais R$ 2,7 bi

Transportes

Finalizar o monotrilho custará mais R$ 2,7 bilhões; governo estuda opções

Estado pode fazer nova licitação, convocar terceira colocada no último certame ou repassar o contrato para a concessionária que ganhou a concorrência para a operação

EMILIO SANT'ANNA

Depois de nove anos de atraso e R$ 2,4 bilhões investidos, as obras da Linha 17-Ouro do Monotrilho estão mais uma vez paradas. Há uma semana, o contrato foi rompido. Com 80% do projeto realizado, colocá-lo em funcionamento deve custar ainda cerca de R$ 2,7 bilhões em construção civil, compra de trens e instalação de sistemas. A projeção de custos foi feita pelo Estado em março. Restam agora três opções: fazer nova licitação, convocar a terceira colocada no último certame ou repassar o contrato para a concessionária que ganhou a operação do serviço.

A Linha 17-Ouro ligará o Aeroporto de Congonhas à Estação Morumbi, da Linha 9-Esmeralda da CPTM, e deveria estar em operação desde 2014. Mas só deve começar a funcionar no primeiro semestre de 2026. A linha é vista como importante por interligar de forma direta o aeroporto à rede de transporte, além de atender a um trecho populoso da zona sul. Paraisópolis, onde a linha deve passar, é a segunda maior comunidade da capital.

Na Avenida Jornalista Roberto Marinho, as obras do monotrilho deixam clara a paralisação. Por lá, é possível ver árvores atingindo a altura dos trilhos e passando entre as vigas. Nas estações, a falta de acabamento e escadas rolantes envoltas em plástico azul também denunciam que ainda falta muitoa terminar.

Diante do atraso no cronograma de execução das obras, o governo do Estado e o Metrô vinham exigindo um plano de recuperação dos prazos. Em março, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) já havia adiantado o desfecho do contrato com as construtoras Coesa e KPE, iniciado em 2021, na gestão João Doria. "Vamos rescindir o contrato, vamos punir a empresa e buscar alternativas", disse Tarcísio.

Na segunda-feira passada, o contrato foi rompido. "As exigências se intensificaram a partir de janeiro e, diante da morosidade da contratada em demonstrar sua capacidade de retomar o ritmo das obras, o Metrô concluiu o processo de rescisão contratual", afirma a companhia. "Para a tomada de decisão, o governo do Estado e o Metrô avaliam tanto os aspectos jurídicos como também as condições técnicas necessárias para que a Linha 17-Ouro entre em operação até o primeiro semestre de 2026."

Além disso, o Metrô multou o consórcio em mais de R$ 118 milhões, e suspendeu sua participação em contratos públicos pelo prazo de dois anos. "A decisão não afeta o ritmo de fabricação dos trens e de instalação de sistemas. Inclusive, seguindo o cronograma previsto, o Metrô envia, em agosto, técnicos à China para acompanharem testes dos sistemas e material rodante", diz a empresa.

OPÇÕES. Ante o tamanho do atraso nas obras, a primeira opção para o Estado, fazer nova licitação, representa também a solução mais demorada. Especialistas consultados pelo **Estadão** veem na medida um problema adicional. "O problema de uma nova licitação é que o futuro licitante fica inseguro de assumir uma obra inacabada. Se algo não tiver sido executado corretamente, ninguém vai querer assumir esse risco, tendo chance de a licitação ser deserta", diz Augusto Dal Pozzo, professor de Direito Administrativo da PUC-SP. "Isso requer expertise na hora de modelar a licitação e o contrato."

O contrato agora interrompido não foi o primeiro. No fim de 2015, as construtoras Andrade Gutierrez e CR Almeida, que tocavam a obra, tentaram romper o acordo na Justiça, fazendo críticas à gestão do Metrô. No mês seguinte, a companhia rompeu unilateralmente o contrato. O Ministério Público Estadual (MPE) abriu inquérito civil para apurar o caso. Agora, o contrato pode acabar sendo repassado ao Consórcio Paulitec-Sacyr, o terceiro colocado no último certame, para continuar a construção. "Convocar o consórcio pode ser muito complicado para ele porque a primeira coisa a saber é: agora, o que falta?", indaga o arquiteto e urbanista Flamínio Fichmann, coordenador do Grupo de Mobilidade Urbana da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Segundo ele, é preciso clareza do governo sobre itens que fazem parte do contrato e não estão diretamente ligados à construção civil. "Não é só o problema da conclusão das obras, que já foram 80% finalizadas, segundo o Estado, mas saber qual vai ser a dinâmica para a instalação do sistema de sinalização (responsável pela operação do modal) e dos próprios trens", afirma.

Em nota, o Consórcio Monotrilho Ouro informou que entrou com recurso administrativo contra a decisão de rompimento do contrato. "O Consórcio entende que demonstrou, quando da apresentação da sua defesa, que os descumprimentos contratuais por parte do Metrô inviabilizaram a continuidade da execução das obras, causando enorme prejuízo."

TERCEIRA VIA. Por fim, a terceira opção analisada pelo governo do Estado é repassar à ViaMobilidade, da CCR, o contrato de construção. Ao firmar o contrato de administração da Linha 5-Lilás, do Metrô, a concessionária também levou a concessão da linha 17-Ouro. "Seria repassar a obra para a concessionária que vai fazer a operação e esse recurso da obra em vez de ir para empresa contratada iria para a concessionária", disse nesta semana o governador Tarcísio, que vê nisso uma forma de acelerar a entrega para o fim do ano que vem ou início de 2026.

Mais polêmica

Segundo especialistas, aditamento pode ferir a Lei de Licitações por mudar o objeto do contrato

A concessionária afirma já ter sido consultada pelo Estado. "A pedido do poder concedente, a ViaMobilidade estuda o projeto de retomada das obras da Linha 17-Ouro", diz a empresa. Apesar do entusiasmo do governador com a possibilidade, essa saída pode levar a novos atrasos não previstos.

Segundo especialistas, esse aditamento do contrato com a ViaMobilidade pode ferir a Lei de Licitações por mudar o objeto do contrato. Para o professor da PUC, a medida deve trazer problemas adicionais ao imbróglio em que se transformou a conclusão do monotrilho. "Vejo risco, especialmente por violação ao princípio da licitação. Esse aditivo poderá ser impugnado." ●

FELIPE RAU/ESTADÃO

Com ligação com a Linha 9-Esmeralda da CPTM, a Linha 17 já deveria estar em operação desde 2014

Saiba mais

● **Expectativa e realidade**

Quando o projeto foi lançado, ainda na primeira década deste século, pelo Estado, o monotrilho foi apresentado como um modal "moderno" e com implementação mais rápida que o metrô. De acordo com o relatório Integrado de 2022 do Metrô, o modal representa economia de tempo de deslocamento, baixos volume de desapropriações e de ruídos, além de não emitir gases geradores do efeito estufa, por ser um veículo elétrico. Para sua instalação, a companhia identificou que o volume de passageiros nos dois sentidos seria constante e calculou a redução de poluentes atmosféricos assim que estiver operando: 226 toneladas por ano.

Apesar disso, modelos bem-sucedidos de monotrilhos mundo afora são raros de encontrar, diz Fichmann Segundo ele, um dos raros casos é o de Tóquio, onde a operação e a manutenção são feitas com "a precisão de um relógio suíço". "Não vejo porquê daria certo aqui, é uma tecnologia decadente em um modal de média capacidade de transporte. Não existe essa tendência em lugar nenhum do mundo."

Sobre o futuro do monotrilho, ele vê encruzilhada. "Fomos totalmente enganados no prazo, na eficiência e nas vantagens. É um dilema. Muito já foi gasto, devemos continuar?" Para Dal Pozzo, qualquer uma das três soluções trará perdas. "Esse é aquele tipo de situação que não tem solução boa, infelizmente."

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Estado de S. Paulo

Seção: Metrópole **Caderno:** A **Pagina:** 18

Copyright © Clipclap 2025.