

Para o TCU a Copa é hoje

A realização da Copa do Mundo de 2014 envolve gastos das três esferas de governo: federal, estadual e municipal. Nesse contexto, como se dá a fiscalização do TCU nos preparativos para o Mundial?

Nos convênios e nos gastos realizados diretamente pela União, o TCU fiscaliza cada um dos empreendimentos, ao examinar os editais, os projetos e a execução contratual, de modo a obstar a ocorrência de impropriedades já no embrião das contratações. Essa estratégia, tanto impede a consumação de eventual irregularidade capaz de ensejar prejuízos aos cofres públicos, como evita a paralisação de obras e de providências fundamentais para a realização dos jogos.

Outra situação é o caso dos financiamentos dos bancos públicos federais, como é o caso da Caixa Econômica Federal – preponderantemente das obras de mobilidade urbana – e do BNDES – nos empréstimos para a construção dos



estádios de futebol. Após efetivadas as transferências financeiras para os cofres estaduais ou municipais, o dinheiro incorpora-se ao tesouro daque-

les entes. Cabe ao TCU, nesses casos, em seus limites constitucionais, fiscalizar somente a regularidade das operações de financiamento.

Nessa apreciação de legalidade e legitimidade dos empréstimos, temos exigido que os Bancos possuam controles internos suficientes para garantir a probidade de seus investimentos e o resultado de suas aplicações. As análises do Banco devem ser minimamente satisfatórias para garantir esses preceitos, anteriormente a pactuação dos empréstimos. E é o que temos exigido.

O TCU, assim, se necessário, pode determinar a interrupção do fluxo financeiro dos empréstimos se caracterizadas irregularidades graves nos objetos dos financiamentos.

E quais os principais resultados da atuação do TCU? Alguma obra já foi paralisada?

As ações preventivas do Tribunal já renderam benefícios concretos à sociedade que ultrapassam meio bilhão de reais. Cito o exemplo do Maracanã, que experimentou uma redução de preços superior a R\$ 97 milhões no orçamento do projeto executivo, após a fiscalização do TCU na regularidade do contrato de financiamento com o BNDES. Se somada a determinação para a revisão contratual em virtude da isenção tributária concedida pelo Recopa, que causou impacto de R\$ 84 milhões, a economia foi superior a R\$ 180 milhões.

Nos Aeroportos de Belo Horizonte e Manaus, o TCU encontrou sobreavaliações de preços e quantidades que, juntos, alcançavam um sobrepreço de mais de R\$ 140 milhões. No Aeroporto do Galeão, os custos da reforma e ampliação dos terminais de passageiros 1 e 2 se reduziram em mais de R\$ 30 milhões; e em Fortaleza, mais de R\$ 15 milhões.

Na área portuária, as fiscalizações nos editais e projetos dos Portos do Rio, Santos, Fortaleza e Natal, somam mais de R\$ 75 milhões de reduções nos custos das obras.

Importante que se diga, todos os benefícios decorrentes da atuação prévia e concomitante do TCU foram realizados sem paralisar nenhuma obra. Um trabalho preventivo; educativo, para evitar irregularidades antes da sua consumação.

Existe o risco de atraso na entrega das obras? Os custos podem ultrapassar o inicialmente previsto?

Tenho preocupação com as obras de mobilidade urbana. Até março de 2012, somente 4% dos recursos previstos haviam sido repassados pela Caixa Econômica Federal. Dos 54 empreendimentos, apenas sete contavam com desembolso efetuado.

O temor é que essas intervenções de mobilidade, se realizadas às pressas, baseiem-se

em projetos sem o devido amadurecimento quanto ao seu detalhamento técnico; e mesmo quanto à sua viabilidade. Preocupa-nos o risco de conceber uma herança que não corresponda às reais necessidades da população ao término dos jogos.

Sem contar que eventuais atrasos nessas obras urbanas podem resultar em efeitos indesejáveis durante a própria realização da Copa. Obras inacabadas, no centro das metrópoles, restarão por dificultar o rápido deslocamento não somente dos turistas, mas de toda a população. Isso, em pleno transcorrer dos jogos, em efeito inverso do almejado.

Quanto ao possível estouro dos orçamentos, é sabido que quanto maior o planejamento, menores esses riscos. Quanto melhores e mais detalhados os projetos, menor será a diferença entre o valor final da obra e o valor inicialmente estimado para cada empreendimento. Essa é a regra geral.

O TCU vem apontando, de longa data, que a insuficiência no planejamento e as falhas na elaboração de projetos são as primeiras causas das mazelas identificadas em obras públicas pelo país. Essa é uma realidade que o Tribunal vem tentando mudar no decorrer dos anos. Muito já foi feito. Mas é claro que também existe longo caminho a ser per-

corrido; e sem dúvida que isso tangencia as obras e projetos para a Copa do Mundo. Não se muda toda uma cultura do dia para a noite.

Uma das grandes motivações para realizar o Mundial do Brasil é a possibilidade de que os investimentos para a Copa impulsionem o desenvolvimento econômico e social do país. Na sua opinião, qual será o grande legado da Copa para o Brasil?

Como disse, considero que as obras de mobilidade urbana podem ser o principal legado da Copa para a população. São heranças com potencial de impacto tremendo na vida de toda a população; principalmente a de baixa renda, que é a que mais se beneficiará desses investimentos, ao desfrutar de um transporte público eficiente e de qualidade. Isso seria a verdadeira socialização dos investimentos para o Mundial.

Mesmo por isso, as intervenções devem ser realizadas dentro de um prévio, amplo e necessário planejamento urbano. Não se trata, simplesmente, de obras para a Copa, e sim de intervenções necessárias que somente foram antecipadas em razão da Copa.

Existe também todo o investimento da área aeroportuária – cujas obras estão, em

“ considero que as obras de mobilidade urbana podem ser o principal legado da Copa para a população. São heranças com potencial de impacto tremendo na vida de toda a população ”



sua maioria, em plena execução. Os gargalos nessa seara já vêm de longa data. Está havendo, inclusive, um marco histórico de mudança no paradigma para a gestão desses empreendimentos, com a inclusão do modelo de concessão nos aeroportos.

Incluem-se nesses potenciais benefícios, ainda, os portos, que há anos carecem de investimentos vultosos. Ou mesmo os próprios estádios, que se bem administrados, podem constituir-se como importantes centros comerciais e de negócios, além de contribuir para a realização de shows, eventos e torneios de maior qualidade, e o consequente desenvolvimento do desporto no país.

O senhor vê na Copa de 2014 uma oportunidade para o Brasil, definitivamente, entrar para o cenário mundial como importante pólo de turismo?

Nesses dois anos, a lupa do planeta estará apontada para nosso país. Para nossa capacidade; para nossa cultura; para nossa economia; para nossa gente. Tudo isso se traduz, é claro, em oportunidades.

Incrementos na infraestrutura urbana, desembaraço dos gargalos aeroportuários, modernização das instalações esportivas, descobertas de novos negócios e todo o

promissor mercado turístico estampado nessas vitrines esportivas.

Esse universo de possibilidades, diga-se, contrapõe-se a compromissos; presume responsabilidades. As ações devem ser precedidas de um planejamento adequado, com foco em objetivos bem delimitados, entrecortados por metas a serem perseguidas.

No caso do turismo, o plano estratégico deveria estar já contemplado no segundo ciclo da matriz de planejamentos. No Acórdão 563/2012-Plenário, situamos que tais providências encontram-se em atraso. Estipulamos prazo ao Ministério para apresentá-las.

Mais especificamente em relação ao papel dos tribunais de contas brasileiros, em 2005 o senhor foi coautor de “O novo tribunal de contas – órgão protetor dos direitos fundamentais”. Estamos em 2012. O senhor percebe que esse caminho, de proteger os direitos basilares do cidadão, continua sendo trilhado na fiscalização dos gastos para a Copa de 2014?

Não tenho dúvidas que sim. Um grande exemplo dessa linha de atuação é a fiscalização empreendida pelo TCU nas obras de mobilidade urbana para a Copa.

Mobilidade é um tema central – e controverso – quando se debate desenvolvimento urbano e os direitos fundamentais do cidadão. Quando a ele se incorpora o aspecto da sustentabilidade e qualidade de vida para todos, o debate assume contornos ainda mais complexos.

Existem variáveis e atores com interesses econômicos, sociais e políticos quase sempre conflitantes. Equacionar esses conflitos é um desafio da modernidade. Como se constitui em paradigma indisponível para proteção dos direitos da maioria, é pauta essencial no planejamento urbano de todas as grandes metrópoles.

Por essa razão, o fator determinante para uma política de transportes que se quer sustentável é a adoção de critérios de equidade. Isso quer dizer promover a acessibilidade para todos – o que depende de sua renda.

No programa de financiamento Pro-Transporte, da Caixa Econômica Federal, donde fruem os recursos para as obras de mobilidade urbana para a Copa, são requisitos contratuais para a concessão de empréstimos que os empreendimentos estejam contemplados no plano diretor dos municípios; ou instrumento equivalente da política de desenvolvimento urbano. Os projetos de-

vem fazer parte de um plano maior de transporte e circulação. Existe uma bússola de planejamento apontada para os princípios enraizados pelo Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001), que estabelece as diretrizes gerais da política urbana. Trata-se de normas para regulação da ordem pública e interesse social para o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo. Existem direitos fundamentais envolvidos.

O Programa faz parte de um arranjo que possibilita, dentro de um marco jurídico estável, adequar os requisitos de curto prazo (realização da Copa do Mundo) àqueles de longo prazo, vinculados à efetivação de um espaço urbano equitativo e sustentável.

Nesse norte, é tarefa do controle externo verificar – para além dos aspectos atinentes à integridade e segurança do negócio bancário que se realiza – se o proponente logrou demonstrar que o projeto alinha-se aos objetivos gerais do Programa. Se o projeto se enquadra em suas linhas de financiamento. Se atende aos pré-requisitos de sustentabilidade para enquadramento. Mais: se esses aspectos estão sendo exigidos e checados por quem compete o controle primário da operação, no caso, a Caixa Econômica Federal.