

- Para nós, seria mais fácil criticar a gestão passada e abrir um novo processo, mas nossos técnicos concluíram que esse não seria o melhor caminho, e não queremos dar um tratamento político ao caso - justificou Maia.

Assim, deverá ser encaminhado hoje um pedido de esclarecimento ao tribunal, passo inicial para que o parecer do relatório elaborado pelo ministro Marcos Vileça seja revisto. Segundo Maia, uma análise técnica verificou que o preço estabelecido pelo consórcio Nova Via, vencedor da licitação, está abaixo dos valores internacionais de mercado para um metrô elevado.

- Pelo contrato, o custo seria de US\$ 19 milhões por quilômetro. O preço internacional fica em US\$ 30 milhões - afirma.

### **MAIA QUER LIBERAÇÃO DA OBRA COM FISCALIZAÇÃO**

Maia acredita que um novo processo de licitação possivelmente traria um valor até mais caro, e não mais barato, do que o já estabelecido. Depois de entregar o pedido de esclarecimento, a Trensurb vai aguardar um novo pronunciamento do TCU, o qual não tem prazo para ocorrer. - O ideal é que o tribunal liberasse a obra e depois acompanhasse e fiscalizasse sua execução, para que deixemos de perder investimentos - explica Maia. Desde a elaboração do projeto, tramitam ações no tribunal e na Justiça Federal contra a licitação. Foram previstos no orçamento da União R\$ 50 milhões para a ampliação da linha do metrô. Em razão das complicações legais, porém, a verba não pôde ser usada. O custo total da obra está avaliado no contrato em R\$ 360 milhões, sem a correção monetária.

### **ENTENDA O CASO**

O QUE APONTA O RELATÓRIO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO:

1. Superfaturamento Conforme os juízes, os valores previstos no contrato seriam superiores aos praticados pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) e outros metrôs, havendo possibilidade de superfaturamento

2. Cláusulas restritivas Cláusulas que, segundo o ministro dos Transportes na época, Eliseu Padilha, foram incluídas para garantir que a obra fosse executada por empresas experientes e com capacidade financeira, teriam excluído muitas empreiteiras do processo, barrando a concorrência

3. Licitação única - O TCU recomendou o fracionamento da licitação para a obra civil e para a implantação dos sistemas de operação. Fazendo isso, a União poderia obter o menor preço para cada um. Se a licitação for única, a Trensurb deve comprovar a inviabilidade técnica e econômica do fracionamento .

### **AS ALEGAÇÕES DA TREN SURB**

1. Uma análise técnica levou à conclusão de que uma nova licitação dificilmente provocaria redução nos preços da primeira licitação. O valor previsto para o metrô elevado pelo contrato anulado pelo TCU seria de US\$ 19 milhões por quilômetro, enquanto o valor no mercado internacional hoje seria de US\$ 30 milhões. Conforme a Trensurb, o TCU se baseou em planilhas do Daer que envolvem menor complexidade e custos mais baixos .

2. A licitação envolveu cinco concorrentes. Conforme a direção da empresa, as construtoras preferiram participar da licitação na forma de consórcios, e não isoladamente. Por isso, os cinco participantes na verdade englobariam cerca de 50 diferentes empresas.

3. A Trensurb argumenta que há uma tendência de, em obras metroviárias, optar pela licitação única. Esse modelo traria facilidades para a rapidez e a fiscalização.

Zero Hora – 28/10



### **Enfrentamento da corrupção**

O Tribunal de Contas da União (TCU) revelou, no mês passado, que das 381 obras públicas fiscalizadas este ano e das 40 que estão sendo vistoriadas, 88 apresentam graves irregularidades. Por sua vez, os golpes com o dinheiro público, sob investigação no País, alcançam mais de R\$ 5 bilhões, alguns deles praticados após a posse do presidente Luís Inácio Lula da Silva, estes últimos em desvios oficiais que parecem ser impossíveis de controlar. Sobre o trabalho do TCU, as irregularidades anteriores, já apuradas, vão desde a contratação por meio de licitações viciadas (30% do total de obras fraudadas), superfaturamento (20%) e alterações indevidas nos projetos (10%).

O trabalho até agora realizado pelo órgão serve como subsídio à Comissão Mista de Orçamento do Senado e da Câmara dos Deputados.

**TCU confirma obra irregular em Minas**

Sidney Martins repórter

Conforme orientação do Tribunal de Contas, 23,1% das obras com problemas devem ser suspensas imediatamente. As demais poderão prosseguir, desde que seus responsáveis corrijam os desvios verificados pelos auditores. A partir de 1997, o TCU executa esse trabalho, já tendo fiscalizado 1.713 obras no referido período. Entretanto, a identificação este ano de irregularidades em uma de cada grupo de cinco obras em curso, em todos os Estados, compromete cerca de R\$ 3 bilhões do total de R\$ 14 bilhões previstos no Orçamento. Os órgãos públicos recordistas na prática de infrações, segundo o TCU, são o Departamento Nacional de Obras contra as Secas (Dnocs), Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit), Fundo Penitenciário Nacional, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, Centrais Elétricas do Norte do Brasil, Ministério do Esporte e Turismo, Ministério de Educação e Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano.

O Dnit é o líder da relação com 66 obras contendo irregularidades. Para evitar o mal barateamento do dinheiro público, o Governo ainda não dispõe de mecanismos adequados, pois o sistema de controle é falho, reconhece o subprocurador-geral da República, José Roberto Santoro, responsável por grande das investigações feitas, por não termos um aparelho de Estado adequado para prevenir tais ocorrências delituosas. As fraudes existem em todo o País, sendo mais frequentes no Norte e Nordeste, nas áreas de saúde, transportes, previdência social, evasão de divisas e financiamentos públicos. As prefeituras têm uma presença marcante nesses fatos. Se o atual conseguisse recuperar os recursos cuja grande maioria foi desviada em administrações anteriores, se capitalizaria bastante.

Na atual gestão, a prática persiste em muito menor escala, mas, mesmo, assim, se o dinheiro público malversado fosse readquirido, seria suficiente para a construção de 210 mil casas populares ou sustentar quase 40 milhões de crianças nas salas de aula. A dimensão do problema, portanto, exige cada vez mais fiscalização e rigor das autoridades, inspirando-se sempre na frase do ministro-chefe da Casa Civil, José Dirceu, de que “o governo do PT não rouba nem deixa roubar”.

Folha de Pernambuco – 3/11

O Tribunal de Contas da União (TCU) confirmou, em auditoria, a existência de uma série de irregularidades nas obras de construção da barragem Congonhas, no Norte de Minas. Entre as falhas, a contratação de serviços com base em projeto elaborado sem licença ambiental e a não publicação da errata do edital. Além disso, não houve igualdade na seleção das empresas que não atingiram os objetivos do edital e não foi considerada uma proposta de R\$ 50 milhões de economia na obra, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs), ligado ao Ministério da Integração Nacional.

A barragem Congonhas é uma das três obras federais em Minas vetadas pelo TCU por apresentarem indícios de irregularidades graves, junto com outras 85 em todo o país. Elas foram denunciadas no final de setembro pelo presidente do TCU, Valmir Campelo, ao presidente do Senado, José Sarney (PMDBAP), com a orientação para as obras não serem incluídas novamente no orçamento de 2004. Além da barragem, cujas irregularidades foram agora confirmadas, o TCU analisa dois outros casos em Minas: um envolvendo a exploração comercial do segundo piso da estação Vilarinho do Metrô de Belo Horizonte, e outro uma divergência sobre a quantidade de serviços executados na duplicação da BR-265, de acesso a Lavras, no Sul de Minas.

No caso da barragem Congonhas, que beneficiará 350 mil pessoas com geração de energia elétrica, abastecimento de água e irrigação, as obras ainda não foram iniciadas e os contratos firmados estão todos suspensos. Os acordos se referem a serviços para obtenção do certificado de avaliação da sustentabilidade da barragem, junto à Agência Nacional de Águas, elaboração dos estudos de impacto ambiental e elaboração de projeto executivo, supervisão e controle tecnológico dos serviços.

Um ponto de destaque no processo foi a possibilidade de redução dos custos da obra em 25%. A questão foi levantada pelo Consórcio Engesoft/CEC/Magna, que apresentou recurso administrativo contra o julgamento das propostas apresentadas para a elaboração do projeto executivo, supervisão e controle tecnológico dos serviços. Conforme o consórcio, os custos da barragem podem diminuir de R\$ 200 milhões para R\$ 150 milhões, se a cota de sangria do reservatório for reduzida para 80, ao invés da cota de 85 prevista no projeto.