

Milhões em obras irregulares

Governo prevê, para 2004, despesas de R\$ 345 milhões com 19 obras que, segundo o TCU, têm indícios de problemas “graves” na aplicação de recursos públicos. Projetos são candidatos à tesoura dos parlamentares

Bernardino Furtado, da equipe do Correio

Correio Braziliense – 14/9/2003

Numa temporada de vacas magras para a infra-estrutura brasileira, a proposta de Orçamento encaminhada pelo governo há poucas semanas ao Congresso Nacional destina R\$ 345 milhões para 19 obras irregulares.

Algumas, como o Metrô de Belo Horizonte, já viraram emblemas do mau uso do dinheiro público. O Correio cruzou o projeto orçamentário com a lista do Tribunal de Contas da União (TCU), que apontou “indícios de irregularidades graves” em 73 obras de um total de 400 inspecionadas no primeiro semestre de 2003. Desde o ano 2000, o índice do TCU têm sido usado pelo Congresso, responsável pela aprovação da lei orçamentária, para retirar o dinheiro ou bloquear temporariamente a liberação de verbas até que as irregularidades sejam sanadas.

Isso significa que obras intermináveis e essenciais para as comunidades locais, como o Metrô-BH, iniciado há 22 anos, e o Projeto de Irrigação Platôs de Guadalupe, no Piauí, que teve início há 15 anos, são fortes candidatos à tesoura. A culpa não é propriamente do TCU nem do Congresso. Contemplado no projeto do Executivo com R\$ 63,8 milhões para 2003, o Metrô de Belo Horizonte teve sua verba cortada a zero na votação do Orçamento. Em julho do ano passado, no entanto, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) abriu licitação para contratar pessoal terceirizado por R\$ 6,5 milhões. A fonte dos recursos seria justamente a rubrica do Orçamento Federal destinada a investimentos na implantação do metrô. O valor representa 20% do que o governo reservou para essa finalidade em 2004.

Os analistas do TCU consideraram a licitação um expediente para contratar ilegalmente pessoal sem concurso público. Enquanto isso, o metrô belo-horizontino carece de investimentos em sinalização, em novos trens e na integração com as linhas de ônibus. Por isso, transporta pouco mais de 100 mil pessoas por dia. Em Belo Horizonte, os ônibus recebem 1,4 milhão de passageiros diariamente. Até meados de 2001, antes de serem banidas pela prefeitura, as peruas transportavam 400 mil pessoas por dia. O TCU também apontou irregularidades em um contrato destinado a incrementar a capacidade do Metrô-BH. Em dezembro de 2002, a CBTU contratou, por R\$ 16 milhões, a Diedro Construções e Serviços Ltda para construir o Terminal de Integração Vilarinho.

Os auditores condenaram o processo porque a CBTU colocou no mesmo pacote a concessão por 30 anos de um centro comercial a ser implantado no local. Conseqüentemente, afastou concorrentes que só tinham interesse na construção do terminal e poderiam fazer o preço da obra baixar.

Em outra medida desfavorável à competição, foi fixado um intervalo de menos de 30 dias entre a publicação do edital e a abertura das propostas. A vencedora Diedro ofereceu um depósito-caução de R\$ 1,6 milhão, a título de garantia de entrega da obra. No contrato, porém, o depósito foi reduzido para R\$ 160 mil.

IRRIGAÇÃO

Iniciado em 1987, o Perímetro de Irrigação Platôs de Guadalupe, no Piauí, de 6,5 mil hectares, sofreu uma série de alterações contratuais que aumentaram as quantidades e os tipos de serviços previstos inicialmente. O resultado foi um salto de R\$ 8,7 milhões para R\$ 52,9 milhões, em moeda de 1994, no custo do projeto. Atualizado monetariamente, o valor supera R\$ 100 milhões. A obra passou por três ministérios diferentes e está 85% concluída.

O TCU concluiu que o interesse público recomendava terminar o projeto e rendeu-se à dificuldade de atribuir responsabilidades pela má-gestão do contrato da obra. Só não esperava que a segunda etapa dos Platôs de Guadalupe, conquistada pela mesma empreiteira, a Mendes Júnior Trading, consorciada à Camargo Corrêa, também começaria com problemas. A licitação, em dezembro de 2002, no valor de R\$ 143,6 milhões, não foi precedida de um estudo da viabilidade econômica da primeira etapa e, tampouco, da segunda. A licitação, na avaliação do TCU, frustrou a competição porque colocou num único bloco as obras civis e o fornecimento de bombas e tubulações.

Os equipamentos representavam mais da metade do custo do projeto e a proposta da vencedora para esse item foi R\$ 4,8 milhões mais alta do que a oferecida pela segunda colocada na concorrência. A construção das Eclusas de Tucuruí, no Pará, é um bom exemplo de como velhos contratos podem gerar filhotes indesejáveis para os cofres públicos.

Projetadas para vencer o desnível de 72 metros no leito do rio Tocantins provocado pela barragem da hidrelétrica de Tucuruí, as eclusas foram confiadas à Camargo Corrêa, que detém desde 1981 o contrato de construção da usina. No fim de 2001, o TCU verificou pagamentos indevidos no valor de R\$ 7 milhões à empreiteira.

Em 2002, num convênio com a prefeitura de Tucuruí, no valor de R\$ 17 milhões, a Camargo Corrêa conquistou um contrato para obras na orla do rio, custeadas pelo orçamento das eclusas. Depois da licitação, admitiu-se o uso de materiais R\$ 3,3 milhões mais baratos, sem reduzir o valor total do contrato.

A empreiteira ARG cobrou R\$ 2,14 milhões para cortar eucaliptos no terreno de 726.300 metros quadrados, à razão de R\$ 2,96 por metro quadrado desmatado. O preço do serviço correspondeu a 10% do valor global do aeroporto, contratado por R\$ 20,5 milhões. Os auditores fizeram as contas e concluíram que, se a fatura estivesse correta, o plantio de eucalipto estaria extinto na região, por ser absolutamente antieconômico.

Um fazendeiro que resolvesse vender um hectare de eucalipto plantado em sua propriedade gastaria R\$ 29,6 mil para cortar as árvores, mas só conseguiria vender a madeira no mercado por R\$ 1,7 mil, amargando um prejuízo de R\$ 28 mil. Se o mesmo produtor decidisse remover as árvores para implantar um hectare de uma lavoura qualquer, deveria pensar melhor e comprar outro terreno.

O custo do corte das árvores seria suficiente, na região, para adquirir 12 hectares. Para agravar o quadro, os auditores descobriram que sequer havia corte de árvores a fazer na área do futuro aeroporto. O terreno havia sido desapropriado e a madeira doada pela Prefeitura aos antigos proprietários, que se encarregaram de derrubar os eucaliptos e vendê-los na praça.

CUSTO INCERTO

Sem recursos no projeto de Orçamento da União para 2004, o Metrô do Distrito Federal foi considerado um empreendimento “sui generis” pela auditoria realizada pelo TCU em março deste ano. Segundo os auditores, com base nas informações de técnicos do próprio Metrô-DF e dos documentos da obra, é impossível saber quanto vai custar o metrô no dia em que a última estação for aberta à comunidade. O relatório dos auditores recomenda a paralisação da obra até que as irregularidades apontadas sejam corrigidas. A imprecisão do projeto básico persegue o trem metropolitano do DF desde o início da construção em 1992. A preços de 1994, atualizados monetariamente até março deste ano, os gastos saltaram de uma previsão de R\$ 750 milhões para R\$ 1,338 bilhão, custeados pela União, pelo governo do Distrito Federal e pelo setor privado. Segundo o relatório de auditoria, os técnicos da Metrô-DF informaram que existem apenas estimativas das quantidades de serviço a serem executadas, com base na semelhança com obras já realizadas com as mesmas características. Sobre esse valor estimado, costuma-se aplicar um acréscimo de 10% a 20%, a título de margem de segurança. Isso porque, na hora de executar, há grande risco de os custos aumentarem. Isso inclui estações, túneis e viadutos. No caso do trecho Praça do Relógio-Terminal Ceilândia, não existe sequer estimativa de custo, uma vez que os projetos de engenharia das estações estão sendo revisados, não havendo, portanto, nenhuma correspondência com os planos originais. “Constatou-se a existência de custos unitários sem especificação de mão-de-obra, material, máquinas e equipamentos utilizados de cada serviço”, diz o relatório. Os auditores observaram também que o Metrô-DF continua adotando taxa de 50% para o BDI — índice que embute o lucro da empreiteira —, superior ao máximo admitido pelo Tribunal de Contas, que é de 41,21%. A assessoria de imprensa do Metrô-DF confirmou que não houve liberação de recursos orçamentários federais em 2002 e 2003. E informou que a bancada parlamentar de Brasília tem trabalhado em conjunto para a continuação da obra. (BF)

TCU investiga socorro a elétricas

Folha de S. Paulo - 19/9/2003

Da Sucursal de Brasília

O TCU vai investigar a ajuda do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) a 24 distribuidoras de energia. O tribunal vai avaliar a regularidade da operação, se há garantias suficientes ao banco e eventuais conseqüências sobre o seu balanço. Na terça-feira, o governo anunciou uma linha de crédito de estimados R\$ 3 bilhões do BNDES. Como garantia, o banco estatal vai exigir das distribuidoras os seus recebíveis — ou seja, o dinheiro arrecadado com o pagamento das contas de luz. Em caso de inadimplência, o dinheiro das contas vai para o banco estatal. O governo já tinha decidido liberar R\$ 1,9 bilhão de recursos do Tesouro Nacional, a serem emprestados pelo BNDES, para compensar as distribuidoras por não terem repassado integralmente aos consumidores a variação do custo da energia comprada de Itaipu, cotada em dólar. O pacote tem o objetivo de livrar as distribuidoras da pressão do endividamento de curto prazo, que soma de R\$ 8 bilhões a R\$ 9 bilhões. As empresas que obtiverem os recursos terão dez anos para pagar, sendo quatro de carência. Os juros serão equivalentes à variação da TJLP (taxa de juros de longo prazo, hoje fixada em 12% ao ano), mais 4% anuais. Para receber o dinheiro, as distribuidoras terão que renegociar 30% de sua dívida de curto prazo com bancos, entre outros pontos.