

GDF contesta irregularidades nas obras

Ricardo Mendes
Da equipe do Correio

O governo Cristovam Buarque deu nesta semana um atestado de bons antecedentes à obra do metrô, iniciada em 1992, na gestão Joaquim Roriz.

Na manhã de terça-feira, o secretário de Obras, Hermes Ricardo de Paula, entregou ao Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) o relatório final da auditoria contábil que a Secretaria de Fazenda fez na obra.

“Não descobrimos aberrações”, informa Hermes. “Fornecemos todas as informações que os auditores nos pediram, mas não encontramos nada. Acho difícil encontrarmos.”

Na verdade, o relatório cita nove irregularidades (veja quadro). Elas se chocam com o decreto nº 10996/88, que regulamenta as licitações no DF.

Obras — A lista inclui indícios de superfaturamento, pagamento por serviços não prestados, desvio de material e desrespeito ao projeto original.

Revelações explosivas? A Secretaria de Obras diz que não. Em outro documento, também entregue ao TCDF, ela contesta os dados do relatório sob pretexto de complementar com informações técnicas e jurídicas os dados da auditoria contábil.

“A auditoria levantou o que foi possível”, argumenta Hermes. “Certamente incorreram em falhas nas conclusões, diante da complexidade da coisa auditada.”

Tribunal julgará falhas

Os responsáveis pela administração do Metrô sabem que respostas dar a quem esperava ver a auditoria se transformar numa arma contra os integrantes do governo passado.

“Decidimos defender o Metrô. Se o Tribunal de Contas do DF (TCDF) achar que alguém deve ser punido, que seja. Se julgar que se pagou mais do que se devia, os valores serão descontados nos próximos pagamentos”, afirma o coordenador do Metrô, Setembrino Menezes.

Caso o TCDF julgue que houve irregularidade, caberá a ele definir punições ou novas investigações. É o que antecipa o secretário de Obras, Hermes de Paula.

Vício — Ele admite que não esperava que a auditoria comprovasse as suspeitas de que houve corrupção na obra.

“O contrato não tem nenhum vício”, afirma Hermes. “Caso houvesse algum desvio, a auditoria contábil dificilmente descobriria. Ninguém dá recibo por propina.”

Apesar disso, a auditoria e os co-

Para contestar as irregularidades, anexou-se ao relatório um documento de 28 páginas, produzido pela Coordenadoria Especial do Metrô.

Processo — “A ausência de uma análise técnica apurada prejudica a interpretação dos auditores e, consequentemente, as recomendações finais do relatório”, afirma o documento da Coordenadoria.

O relatório da auditoria recomenda quatro medidas à Coordenadoria: instaurar processo administrativo disciplinar e uma Tomada de Contas Especial, extinguir o contrato com o consórcio Brasmetrô (as oito empresas responsáveis pela obra) e recontratar o mesmo grupo para finalizar a obra, sob novas condições.

As duas últimas recomendações não deverão ser cumpridas. Em consulta à Procuradoria Geral do DF, a Coordenadoria foi desaconselhada a romper o contrato.

Contrato — “As impropriedades não podem ser imputadas ao contratado (consórcio) e, tampouco, se mostram aptas a ensejar a rescisão do contrato”, diz o parecer, endossado pelo procurador-geral, Marcello de Alencar Araújo.

A Procuradoria acrescenta que a legislação torna “impossível” a recontratação recomendada pela Fazenda.

Hermes informa que a abertura de processo administrativo e a Tomada de Contas (auditoria feita pelo TCDF) serão feitas apenas se o TCDF determinar. “Vamos aguardar a posição do Tribunal”, sintetiza.

mentários sobre ela — feitos pela Coordenadoria — revela falhas na origem e condução do projeto.

A principal é a precariedade do projeto básico, feito em 1991 pelo Grupo Executivo do Metrô. O próprio edital explicava que se tratava de estudo inicial, sujeito às alterações que se mostrassem necessárias.

Custo — “Essas alterações elevaram em 82% o custo das obras civis”, revela o coordenador-adjunto do Metrô, João Patrão.

Ele informa que o projeto básico sequer previu quanto deveria ser destinado à realização dos relatórios de impacto Ambiental.

“A precariedade do projeto básico permitiu vender a ideia de que o metrô custaria R\$ 690 milhões. Gastou-se R\$ 696 milhões e ainda há 70% da obra para concluir”, observa Setembrino.

A auditoria descobriu ainda que, até 1994, ninguém assinava os relatórios contábeis da Coordenadoria.

Para Hermes, o mais importante agora é retomar a obra, o que espera fazer em um mês.

Luis Tajos 8.2.94



Joaquim Roriz e o então secretário de Obras José Roberto Arruda inspecionam obra durante viagem de teste do metrô

PONTOS POLÊMICOS DO RELATÓRIO

As irregularidades abaixo foram levantadas pela auditoria feita pela Subsecretaria de Auditoria da Secretaria de Fazenda. As explicações que contestam as irregularidades foram fornecidas ao Tribunal de Contas do Distrito Federal pela Coordenadoria Especial do Metrô.

Irregularidade 1

O consórcio Brasmetrô cobrou preços de materiais e serviços acima do mercado. A auditoria levantou preços de 14 itens fornecidos pelo Brasmetrô e os comparou com os valores que constam nas tabelas de obras feitas pela Novacap. Em dez itens, os preços do Brasmetrô são 101% maiores, o que seria indicio de “ágio”. O metro cúbico de concreto saiu 131% mais caro.

EXPLICAÇÃO

1 “As comparações feitas pela auditoria são insuficientes para afirmar que os preços do contrato estejam superiores ao mercado.”

A licitação do metrô previa que a proposta vencedora seria aquela que apresentasse o menor valor global do conjunto de 525 itens da planilha de preços inicial. Isso não impede que alguns itens estejam mais caros que os de mercado. Dez dos 14 itens apontados pela auditoria representam apenas 2% do preço final das obras. Três deles (concretagem e dois modelos de aço) representam 15%, mas incorporam custos de exigências técnicas que existem na construção do sistema do metrô e estão ausentes nas obras da Novacap — que são menos complexas (como pavimentação de ruas).

Irregularidade 2

Realizou-se medição de serviços não executados. Há menos aço aplicado na obra do que o Brasmetrô forneceu. A diferença é de 3,34 mil toneladas e equivale a US\$ 4,73 milhões. “A diferença pode indicar a ocorrência de adiantamentos de medições, reconhecendo-se despesa para serviços não executados.”

EXPLICAÇÃO

2 Não se pagou pelo que não foi aplicado no projeto. Todos os pagamentos só foram realizados depois da aplicação do material. A grande demanda de aço obriga a Coordenadoria do Metrô a programar com antecedência o fornecimento do aço. Das 3,34 mil toneladas citadas pela auditoria, 2,3 mil estavam estocadas pelo Brasmetrô. Com a paralisação do projeto (outubro de 1994), as empreiteiras aproveitaram o aço estocado em outras obras. Sem isso, o material acabaria enferrujando. O Brasmetrô assegura que irá repor o aço assim que o metrô for retomado. Outras mil toneladas que não apareceram na obra representam as perdas de material durante corte e montagem das estruturas. A Coordenadoria não considera anormal o índice de perdas (4,5%), que não são pagas.

Irregularidade 3

O trabalhos de escavação e aterragem excederam o que estava previsto no projeto topográfico. A diferença representa US\$ 23 milhões.

EXPLICAÇÃO

3 Não há irregularidade. A auditoria adotou como base para as comparações o projeto básico, que trabalhou com estimativas e não previu dificuldades que foram levantadas ao longo da execução da obra. A fragilidade do projeto básico já era admitida na licitação.

Entre as dificuldades que aumentaram a demanda por serviços de escavação e aterragem, a coordenadoria cita: necessidade de reforçar túneis e criar aterros para enfrentar problemas com os tipos de solo e de modificações no projeto depois da criação da cidade de Águas Claras.

Irregularidade 4

Houve contratação de empresas que não fazem parte do consórcio Brasmetrô para realização de serviços previstos no contrato original. “Assim, o consórcio que não executa os serviços transferidos fica com o valor embutido no preço global do contrato.” Foram nove contratos terceirizados, que somaram US\$ 6,38 milhões. Esse valor deveria ser subtraído do custo da total da obra previsto no projeto inicial (US\$ 690 milhões). A subtração é necessária para “determinar os percentuais de alterações reais ocorridas na gestão contratual”. A legislação limita em 25% esse índice.

EXPLICAÇÃO

4 A terceirização de serviços passou a ser permitida no termo aditivo (alteração de contrato) B, firmado em setembro de 1992.

O Brasmetrô não foi pago pelo que foi terceirizado. A Coordenadoria do Metrô discorda da necessidade de subtrair, do preço inicial, os valores pagos por esses serviços. As alterações no contrato não alteram a base de cálculo que limita as mesmas alterações.

Irregularidade 5

Ocorreu manutenção de valores contratuais de serviços cuja execução deixou de ficar a cargo do Brasmetrô. A auditoria aponta que 5 estações foram excluídas na execução das obras. Além disso, a Coordenadoria do Metrô, por meio da Novacap, assumiu a construção das estações 19 e 10 (Taguatinga Centro e Asa Sul). No entanto, não retirou os valores correspondentes no projeto original — o que altera o cálculo de percentual de alterações no contrato.

EXPLICAÇÃO

5 As mudanças no número e localização de estações atenderam a necessidades técnicas, não previstas no contrato original. O consórcio só foi pago pelo que executou. A Coordenadoria sustenta que não há necessidade de excluir os valores no cálculo do percentual.

Irregularidade 6

A Coordenadoria contratou a TCI para serviços que não estavam previstos no contrato. Trata-se de comunicação visual nas estações, projetos de terminais de ônibus e assessoria nas áreas de operação e manutenção. Essas contratações são irregulares porque, além de não previstas, acionam a TCI para serviços que não são compatíveis com a área de atuação da empresa (projetos executivos).

EXPLICAÇÃO

6 A Coordenadoria sustenta que o contrato inicial não deve ser tomado como base. Os serviços citados pela auditoria integram a parte de projetos funcionais de operação e manutenção do sistema do metrô, que está a cargo da TCI (atual TC-BR). A parte disso, a legalidade da contratação dos serviços de comunicação visual e assessoria já está sendo analisada desde outubro pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal.

Irregularidade 7

Os acréscimos no valor total do contrato, firmados nos termos aditivos, foram superiores ao limite legal de 25%. Atingiram 39,94%.

EXPLICAÇÃO

7 A auditoria errou porque reduziu a base de cálculo (valor inicial do contrato), subtraindo o correspondente a serviços que foram terceirizados e outros que foram cancelados. Considerando-se o valor inicial, os acréscimos somam 22,73%. Portanto, dentro do limite.

Irregularidade 8

Houve pagamento de despesas sem comprovação da realização dos serviços. Não foram encontrados os documentos referentes aos relatórios de planejamento (US\$ 137,5 mil) e concepção (US\$ 425 mil) do Túnel Rodoviário de Taguatinga.

EXPLICAÇÃO

8 Os documentos foram encontrados. O contrato de concepção não existe mais. Foi excluído no último aditivo, firmado em junho de 1995.

Irregularidade 9

Ocorreu aplicação incorreta de índice de reajustamento (correção de preços, de acordo com inflação) nas medições (e pagamento) de serviços prestados.

EXPLICAÇÃO

9 Não foi possível identificar irregularidade no processo de medições porque a afirmação da auditoria é genérica, sem especificar a que serviços ela se refere. Eventuais incorreções podem ser reparadas ao longo da execução da obra, a partir das novas medições, “sem prejuízo para a administração pública”.