

Auditada pelo Tribunal de Contas da União e incluída na relação das 66 suspeitas, obra deverá ficar livre dos bloqueios e receber o restante dos recursos previstos para este ano

Metrô fora da lista do TCU

Marina Oliveira
Da equipe do **Correio**

No último dia 29 de setembro, o metrô de Brasília entrou na lista negra do Tribunal de Contas da União (TCU), uma coleção de 66 obras que consomem muito dinheiro público e demoram a ficar prontas. Tal descrição se encaixa ao perfil do metrô.

Afinal, a obra começou em 1992 e deveria estar concluída em janeiro de 1995 a um custo de US\$ 692 milhões. Oito anos depois consumiu US\$ 1,32 bilhão e ainda não está em operação.

Estar na lista significa que o dinheiro da União para a obra suspeita ficará bloqueado até que se corrijam as irregularidades diagnosticadas pelo TCU.

No caso do metrô, o governo do Distrito Federal não terá muito trabalho para tirá-lo da lista. Pelo contrário, a tendência é que o GDF consiga receber autorização para receber o restante dos R\$ 85 milhões (até agora já recebeu R\$ 14 milhões) destinados ao metrô no orçamento de 2000.

JULGAMENTO FÁCIL

O governo do Distrito Federal ainda tem tempo para corrigir as irregularidades apontadas ou justificar os procedimentos adotados. O plenário do TCU ainda não se pronunciou sobre o assunto e o processo de investigação ainda está em andamento.

O presidente do metrô, Paulo Vitor Rada, entregou ontem ao TCU as explicações do GDF para os problemas encontrados pelos técnicos, numa audi-

Sérgio Amaral 3.10.2000



GDF ENVIOU AO TCU JUSTIFICATIVAS PARA AS QUESTÕES LEVANTADAS NO TRECHO QUE LIGA TAGUATINGA A CEILÂNDIA

toria realizada no dia 8 de maio último.

Na época, o pessoal do TCU detectou indícios de duas irregularidades graves. Estranhou a ausência de uma justificativa de preço de duas parcelas mensais de R\$ 523 mil e R\$ 534 mil pagas à Alshtom Transportes do Brasil S/A, referentes à conservação dos montadores (trilhos e estrutura dos trens). A empresa é a mesma que fabricou os trens do metrô.

O serviço foi contratado sem

licitação. Os auditores questionaram ainda o pagamento de mais duas parcelas de R\$ 227,5 mil e R\$ 564,9 mil, também referentes a pagamentos feitos à Alshtom.

Na justificativa, o GDF alegará que em todo contrato de compra de equipamentos, como elevadores e trens, por exemplo, existe um valor embutido para manutenção das máquinas até que estejam em pleno funcionamento. Em geral, esse período varia entre 60

e 120 dias. No caso dos trens do metrô, como a obra não terminou no prazo foi preciso fazer um contrato específico para manutenção dos vagões.

O governo mostrará, ainda, que o custo de deixar os trens estragarem seria muito maior. É um bom argumento, que o TCU costuma aceitar como explicação.

O GDF também pode justificar a falta de um processo de licitação para esses serviços, alegando que nenhuma outra em-

presa, além da Alshtom — fabricante dos trens —, teria interesse ou conhecimento técnico para dar manutenção nas máquinas. A tendência do Tribunal é de aceitar a argumentação do GDF, como ocorreu em cinco outras obras com recursos da União também incluídas na lista do TCU, que já tiveram o dinheiro desbloqueado por decreto legislativo, depois das explicações prestadas pelos respectivos governos estaduais.

Outro problema encontrado pelos auditores no metrô foi a falta de atualização das planilhas de quantidade de material usado e do custo de cada item. Normalmente, a falta desse procedimento costuma prejudicar a empresa contratada que perde dinheiro porque a inflação aumenta os preços, que não são reajustados na planilha. A exceção fica por conta dos contratos nos quais o valor inicial já se encontrava acima do preço de mercado. Depois da visita dos técnicos do TCU em maio, no entanto, o governo também fez o dever de casa e arrumou as planilhas de custos e quantidades de acordo com as exigências da Lei de Licitações.

A história da lista do TCU é recente. Desde 1999, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) exige que o Tribunal fiscalize anualmente as obras mais caras e antigas financiadas com recursos da União.

O relatório dessas visitas é entregue à Comissão Mista de Orçamento do Congresso, no dia 30 de setembro, e ajuda os parlamentares a definir quais as obras receberão dinheiro no orçamento do ano seguinte.

Roriz define mais uma data

O metrô não deverá receber recursos no orçamento de 2001, independente do julgamento final do TCU. A bancada do DF no Congresso esteve reunida, na semana passada, para discutir o assunto e decidiu não investir nenhuma das dez emendas coletivas a que tem direito para conseguir tais recursos. “Fizemos um acordo com o GDF e nos disseram que os R\$ 85 milhões previstos este ano seriam suficientes para terminar a obra”, afirma o senador José Roberto Arruda (PSDB/DF), líder do governo no Senado.

Joaquim Roriz também não trabalha com a possibilidade de não terminar o metrô. Depois da visita dos auditores do TCU, em maio, ele convocou os representantes do consórcio Brasmetrô (Camarco Correa, Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht, Serveng Civiisan, Mafersa S.A, CMW Equipamentos, TCI e Inepar) e exigiu maior velocidade no canteiro de obras. Roriz quer inaugurar o metrô até 15 de dezembro. A pressa é tanta que as empreiteiras da cidade, subcontratadas pelo consórcio para acelerar os trabalhos, tiveram que aceitar como cláusula contratual trabalhar dia e noite.

Nenhuma das 66 obras com indícios de irregularidades graves terão os recursos cortados do orçamento de 2001. “A população precisa dessas obras e não faz sentido acabar com o dinheiro disponível para isso”, argumenta Alberto Goldman (PSDB-SP), presidente da Comissão Mista de Orçamento do Congresso. Os parlamentares manterão os recursos dessas construções bloqueados até que as falhas apontadas pelo TCU sejam corrigidas.

Na próxima semana, a comissão vai liberar cinco obras que estavam paradas por causa do relatório do TCU. As verbas ficaram bloqueadas e serão autorizadas agora porque o Tribunal constatou que as fraudes nos contratos foram solucionadas. A liberação vai ocorrer por meio de decreto legislativo, que terá de ser aprovado em duas votações - na comissão e no plenário do Congresso. (MO)