

TRANSPORTE PÚBLICO

Tribunal de Contas suspende processo de terceirização do metrô por causa de contrato com indício de irregularidade. Sem licitação prévia, GDF pagou R\$ 2,9 milhões à Fundação Getúlio Vargas para saber se sistema deve ser privatizado

Freio no metrô de Brasília

Sheila Messerschmidt
e Fabíola Góis
Da equipe do **Correio**

Um contrato firmado sem licitação colocou o atual secretário dos Transportes do Distrito Federal, José Geraldo Maciel, na mira de promotores de Justiça e do Tribunal de Contas do DF (TCDF). Assinado durante sua gestão como diretor-administrativo da Companhia do Metropolitano do DF (Metrô-DF), em 2000, o documento garantiu à Fundação Getúlio Vargas (FGV) o pagamento de R\$ 2,95 milhões por um estudo sobre a concessão do serviço do metrô à iniciativa privada.

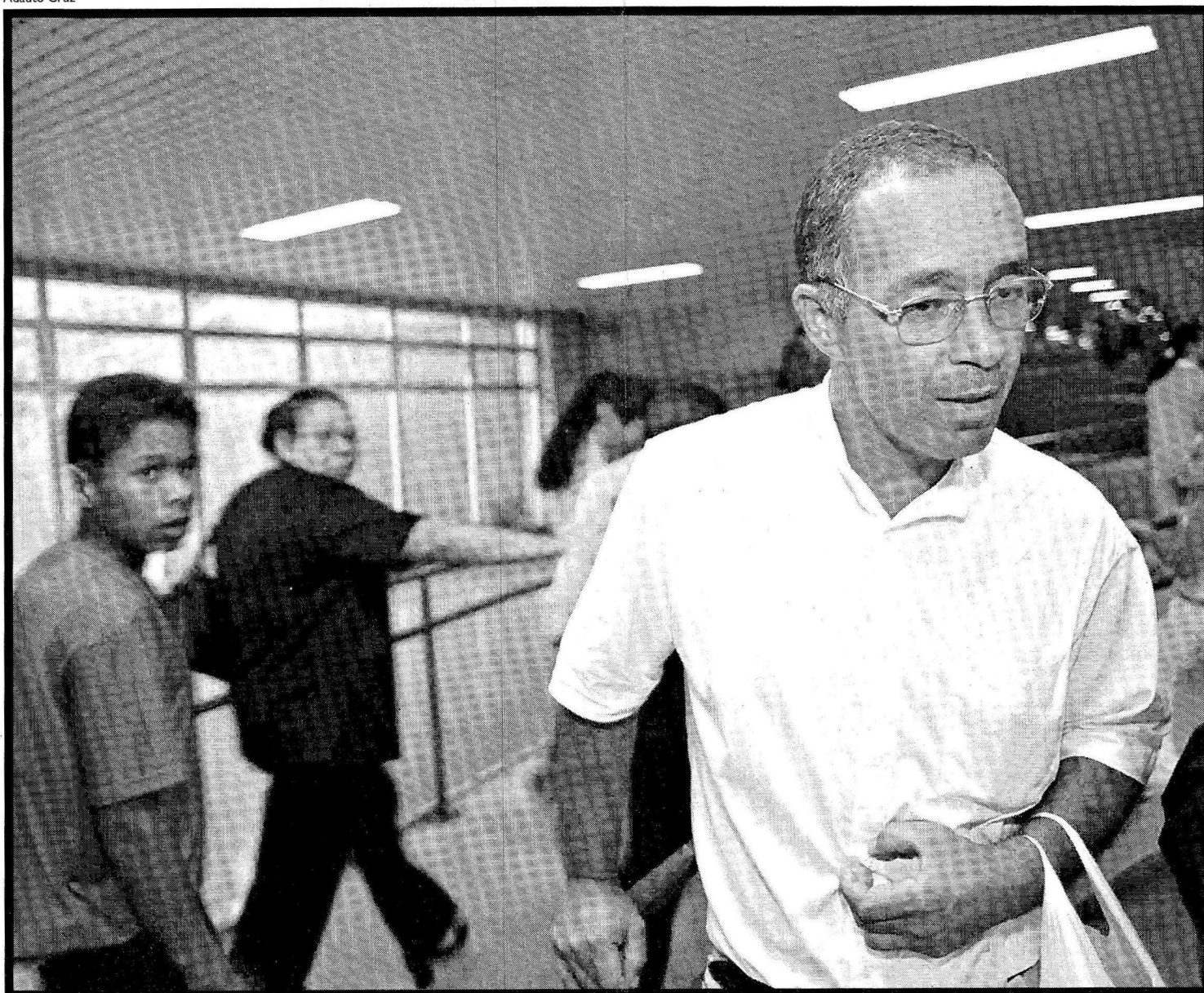
No último dia 19 de fevereiro, o TCDF deu prazo de 30 dias, sob pena de multa, para que o diretor-presidente do Metrô, Paulo Victor Rada, apresente as razões da contratação da FGV sem licitação. O tribunal também suspendeu o processo de concessão do metrô, anunciado por Maciel para ocorrer ainda este ano, até que novos estudos sejam feitos e que o edital, lançado em 2001, seja revisto.

Invocando o artigo 24 da Lei 8.666 — a lei das licitações — a procuradoria jurídica do Metrô dispensou a FGV de concorrência pública para o serviço alegando “notória especialização” (ser a única empresa a deter inquestionável reputação ético-profissional para o serviço).

O TCDF considerou “improcedentes” as justificativas para a assinatura do contrato sem licitação e determinou que o valor acertado seja renegociado. E que os cofres públicos sejam ressarcidos, por medidas administrativas e judiciais, se preciso.

O procurador dos Direitos dos Cidadãos do DF, Antônio Ezequiel Neto, instaurou um procedimento de investigação preliminar na quinta-feira passada, a fim de apurar as irregularidades na contratação da FGV. Segundo Ezequiel, há indícios de irregularidades no contrato entre o Metrô e a fundação que podem resultar em um processo de improbidade administrativa contra os responsáveis. Um dos apontados é o atual secretário de Transporte do DF, José Geraldo Maciel, que foi diretor-administrativo do Metrô de 1999 a 2001. Nos anos de 2000 e 2001, Maciel acumulou o cargo de diretor-operacional. Em dezembro passado, Maciel ocupou interinamente até a presidência da empresa.

Adauto Cruz



JOÃO EDUARDO ALVES JÁ ESPEROU MAIS DE 25 MINUTOS PARA EMBARCAR NO METRÔ: TCDF EXIGE QUE TODOS OS TRENS ESTEJAM EM CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO

MAQUIAGEM

Segundo o advogado especialista em licitações, Luís Carlos Alcoforado, o argumento usado pelo Metrô para dispensa da concorrência é ambíguo e deve ser usado pelo administrador com muito cuidado. “O ato pode ter sido uma manobra, uma maquiagem para fazer a contratação direta”, sugere Alcoforado. Se ficar comprovada a necessidade de licitação e o valor abusivo, o secretário pode ser responsabilizado por lesar o patrimônio público.

A promotora Eunice Pereira Amorim, da Promotoria de Defesa do Patrimônio Público, encaminhou para o departamento técnico do MPDF um pedido para que seja verificada a diferença do preço cobrado pela FGV com outras empresas similares no mercado. “Ainda não posso dizer se o valor é alto porque nem sequer o Metrô conseguiu justificar o preço”, afirmou.

Já em março do ano passado, a promotoria tinha instaurado um procedimento de investi-

gação preliminar para averiguar denúncias de irregularidades na contratação da FGV pelo Metrô. Um dos requisitos para a licitação é a pesquisa de preço de mercado, que não foi analisada pela empresa estatal.

Procurado para explicar a decisão do TCDF, o secretário Maciel informou, por meio de sua assessoria de imprensa, que “o Metrô recebeu do TCDF as solicitações de informação pertinentes a vários pontos, inclusive os que dizem respeito à contratação da FGV”, e que está providenciado as explicações. Um recado também foi deixado na secretária eletrônica do telefone celular de José Geraldo Maciel, que não retornou aos pedidos de maiores esclarecimentos. O **Correio** procurou a direção do Metrô, mas até as 21h de ontem, nenhum diretor havia sido localizado para comentar o assunto. A empresa Insight Comunicação, que presta assessoria de imprensa para a FGV, não atendeu aos pedidos de entrevista feitos ontem.

CONSRTO DE TRENS

A decisão do TCDF exige ainda a regularização da situação operacional de todos os trens integrantes do sistema. Ontem, conforme dados do Sindicato dos Metroviários, dos 20 trens, 16 estavam em condições de funcionar. “Dois são *canibalizados* (usados para retirar peças) e dois estão quebrados por causa de uma batida”, contou a coordenadora de finanças da entidade, Cátia Martins.

A sindicalista revela que, pelo contrato com a empresa terceirizada que cuida da manutenção do Metrô, nunca são utilizados simultaneamente mais que 12 trens. Quem sofre com a imposição do número reduzido de trens são os usuários. O motorista aposentado João Eduardo Alves, 39 anos, contou que já esperou por mais de 25 minutos até conseguir embarcar na estação de Samambaia para a rodoviária do Plano Piloto. “Sem falar nas vezes em que tive de trocar de ônibus porque a linha estava interditada”, reclamou. Para Alves, que é deficiente físico, esperar pelos trens é

um sofrimento, ainda mais porque não há bancos ou cadeiras nas estações.

A deputada distrital Érica Kokay (PT) pretende enviar hoje ao TCDF um pedido para que os conselheiros apontem os responsáveis pelo contrato com a FGV. “Havendo qualquer ilação com o secretário dos Transportes, vamos pedir seu afastamento.”

A decisão do TCDF diz também que o estudo da FGV não convence sobre a necessidade da concessão conjunta metrô/ônibus. Por isso, o tribunal quer que o Metrô realize novos estudos sobre a concessão, tendo como ponto de partida um sistema integrado de transporte rodoviário, a fim de aumentar o número de passageiros. A integração, com suas 400 linhas previstas, é considerada por empresários o principal atrativo da concessão do metrô. Em todo o mundo, os sistemas públicos de transporte por trens são deficitários e, por isso, permanecem administrados pelo Estado. Seus benefícios, dizem os especialistas, são indiretos, como a melhoria do trânsito urbano.