

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

TCU aponta superfaturamento na dragagem do Porto de Santos

Auditoria do Tribunal de Contas aponta irregularidade em contrato firmado entre SEP e consórcio em 2009

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Tribunal de Contas da União (TCU) encontrou irregularidades nas obras da dragagem de aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos, realizadas entre 2009 e 2013. O órgão considerou que houve sobrepreço e a utilização de estudos de viabilidade técnica “inadequados”, entre outras questões que prejudicaram o andamento dos trabalhos e causaram danos aos cofres públicos.

O contrato avaliado pelo TCU compreende as obras de aprofundamento e alargamento do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto de Santos, contratadas pela Secretaria de Portos (SEP). O serviço foi realizado pelo consórcio Draga Brasil, formado pelas empresas DTA Engenharia Ltda., Equipav S/A Pavimentação, Engenharia e Comércio, Chec Dredging e Co. e Empresa Industrial Técnica - EIT.

Na fiscalização inicial, o TCU encontrou cinco irregularidades. A equipe de auditoria do órgão considerou “inadequados” os estudos de viabilidade



Secretaria de Portos contratou o Consórcio Draga Brasil para fazer a dragagem de aprofundamento e alargamento do canal de navegação de Santos

de técnica da obra. E a mesma conclusão foi obtida ao se avaliar as providências adotadas para sanar interferências que poderiam provocar atrasos no cronograma dos trabalhos.

De acordo com o Tribunal de Contas, não foi considerada a impossibilidade de conclusão da dragagem por conta da necessidade de outras intervenções – especificamente o derrocamento das pedras de Teffê e Itapema (no canal de navegação) e a retirada do navio Ais Giorgis (nau-

fragado no estuário) e de um oleoduto submerso.

Em relação ao pagamento dos trabalhos, a corte de contas identificou que os orçamentos, previstos no edital para a licitação do serviço e no contrato, estavam incompletos ou inadequados.

A auditoria também verificou que houve sobrepreço, por conta de itens considerados em duplicidade e pelo critério de medição do andamento dos trabalhos adotado. Em relação a

esse ponto, os técnicos também o consideraram “inadequado ao objeto real pretendido”.

O sobrepreço foi decorrente da duplicidade de itens no orçamento base, sem motivação ou justificativa, de acordo com o Tribunal de Contas.

Segundo o ministro Aroldo Cedraz, relator do caso, “os registros mostraram indícios de sobrepreço advindos de dois problemas de orçamento base que subsidiou a licitação”. Uma dessas irregularidades foi

a duplicidade de um item na composição de custo. Há um lançamento como Despesas Eventuais e, no BDI (Bonificação e Despesas Indiretas), foi posto um percentual de 4,5% de margem de risco.

O segundo problema apontado por Cedraz é decorrente de “erro na utilização de um artifício matemático fictício, que não corresponde à realidade física da obra, onerando o preço do material dragado em 10%”. Essa questão está relacionada

à utilização, para a definição dos custos, de uma draga paradigma com uma produtividade tal que proporcionaria uma capacidade de executar a obra em 12,72 meses. Em contraponto a esse prazo, foi atribuído um prazo definido de execução dos trabalhos em 11,5 meses, “elevando o preço da obra em montante desproporcional à redução de prazo de apenas 37 dias”, relatou o ministro.

Assim, o TCU determinou a instauração de uma tomada de contas especial, procedimento que tem por objetivo apurar o dano aos cofres públicos, identificar os responsáveis e promover o ressarcimento do erário.

EXPLICAÇÕES

No final do mês passado, o TCU deu um prazo de 15 dias para alegações de defesa de Odmir Andrade Aguiar, à época consultor do Centro de Excelência de Engenharia em Transportes (Centran). Caso contrário, o órgão determinava o pagamento de R\$ 3.690.612,13 à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

De acordo com o TCU, esta cifra deve ser paga por Aguiar, solidariamente com o ex-diretor de Planejamento Portuário da SEP Jorge Luiz Zuma e Maio e o ex-secretário-executivo José Di Bella Filho, que estavam na pasta na época do contrato, além de José Carlos Martins da Lomba, José Cupertino de Oliveira Sampaio e Leopoldo Spinola Bittencourt. As empresas que compõem o consórcio Draga Brasil também são citadas.

Segundo o TCU, neste momento, o órgão aguarda pronunciamento da unidade técnica sobre as defesas apresentadas pelos responsáveis arrolados no referido processo. Até agora, não há notícia de recolhimento de valores aos cofres da Docas.

SEP muda modelo de contratação

■ A Secretaria de Portos (SEP) adotou uma nova modalidade de contratação de serviços de dragagem após os apontamentos do Tribunal de Contas da União (TCU). Essas medidas foram adotadas já na elaboração dos editais das obras do Plano Nacional de Dragagem (PND 2), previamente auditadas pelo órgão.

Entre as mudanças apontadas pela pasta que comanda os portos brasileiros, está a melhoria da especificação dos riscos nos contratos, com previsão expressa da divisão de responsabilidades assumidas pelas partes. Além disso, a SEP criou mecanismos de identificação dos procedimentos a serem cumpridos em caso de eventos de difícil precificação.

A adoção do Regime Diferenciado de Contratação (RDC) nas licitações é outro fator apontado pela pasta para sanar as lacunas apontadas pelo TCU. Nele, a contratada é responsável por confeccionar os projetos básicos e executivos. É possível, ainda, alterar a metodologia e escolher os equipamentos a serem utilizados, desde que respeitada uma produtividade mínima e alcançado o resultado no cronograma contratado.

Di Bella

O ex-secretário executivo da Secretaria de Portos José Di Bella Filho afirmou que já apresentou seus esclarecimentos ao TCU. Ele disse que, “na época, era secretário executivo e não aprovava projetos, minha função era administrativa. Recebia, passava para a análise do jurídico e não tinha poder de decisão, só de encaminhamento. Como fazia parte do rol de gestores, fui citado pelo TCU”.

Agora, a elaboração de taxa de Bonificação e Despesas Indiretas (BDI) específica para obras de dragagem se baseia em acórdão do TCU. E os orçamentos são feitos pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH).

DRAGA BRASIL

Procurado, o consórcio Draga Brasil, formado pelas empresas DTA Engenharia Ltda., Equipav S/A Pavimentação, Engenharia e Comércio, Chec Dredging e Co. e Empresa Industrial Técnica - EIT, informou, através de seu departamento jurídico,

co, que apresentou sua proposta na licitação, seguindo estritamente e limitando-se as exigências formais do edital. “Não houve superfaturamento. A proposta comercial do Consórcio Draga Brasil foi a única, dentre as licitantes, que estava dentro do limite máximo de valor estabelecido pelo edital, de acordo com o orçamento elaborado pela Administração Pública. As demais licitantes ofertaram preços superiores e, por isso, foram desclassificadas”, relatou em nota.

O consórcio afirma que a formação do preço da licitação em sua fase interna foi conduzida exclusivamente pela Administração Pública. Por isso, destaca que não pode ser responsabilizado a pagar quantias por atos que não praticou e nem causou.

“Os órgãos técnicos do TCU consideraram irregular a inclusão da duplicidade desses percentuais na formação do preço. Entretanto, é importante esclarecer que essa duplicidade jamais se consumou no Contrato de Dragagem nº18/2009, na medida em que a proposta do consórcio considerou em uma única alínea de seu BDI as Despesas Eventuais, no total de 4%, não havendo, portanto, qualquer duplicidade”, informou a Draga Brasil.