

TCDF apura suspeita de superfaturamento no túnel de Taguatinga

INFRAESTRUTURA

Em relatório prévio de auditoria, técnicos do TCDF constataram possível sobrepreço em dois itens da construção. O gasto previsto com a obra seria de R\$ 200 milhões, mas vai custar R\$ 275 milhões aos cofres públicos



As máquinas pesadas ainda estão trabalhando no canteiro de obras



Com o atraso, a previsão de entrega do túnel agora é 31 de outubro

Indícios de SUPERFATURAMENTO no túnel de Taguatinga

» ANA ISABEL MANSUR

O Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) apura se houve superfaturamento na compra de dois itens da obra do **Túnel de Taguatinga**, iniciada em julho de 2020. Uma das grandes promessas de campanha da gestão do governador Ibaneis Rocha (MDB), o empreendimento é tocado pela Secretaria de Obras do DF e pelo Consórcio Novo Túnel, formado pelas empresas Trier Engenharia, Eterc Engenharia e Geosonda. O TCDF mantém sob sigilo as informações até que o plenário do tribunal analise. A avaliação de possível superfaturamento é do corpo técnico da corte.

O indício de sobrepreço soma-se a outros problemas causados pela obra, cujo prazo inicial de entrega era 30 de junho de 2021 — limite ampliado, em julho do ano passado, para 31 de outubro de 2022. A demora na finalização acarreta mais custos ao empreendimento, que já recebeu R\$ 38 milhões a mais do que o planejado, em 10 termos financeiros adicionais. A princípio, o total da obra seria R\$ 200 milhões, preço apresentado pelo consórcio vencedor da licitação. No entanto, a Secretaria de Obras afirma, agora, que o custo inteiro seria de R\$ 275 milhões.

Ao **Correio**, a Secretaria de Obras explicou que "o orçamento original da obra data de 2013" (veja mais em **Memória**). "Estamos em 2022, ou seja, esse orçamento passou pelos reajustes anuais previstos em contrato", alegou, em nota. A discrepância de preços não termina aí. O Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) alega ter investido R\$ 517 milhões, frutos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), repassados conforme a execução da obra, por meio do Programa Avançar Cidades. Procurada novamente pelo **Correio**, a Secretaria de Obras informou que o órgão é financiador do Corredor Eixo Oeste, do qual o Túnel de Taguatinga faz parte, "assim como a revitalização da Avenida Hélio Prates (R\$ 68 milhões), o viaduto do Sudoeste (R\$ 24,6 milhões), os viadutos



A demora para finalizar o projeto acarreta em mais gastos. Especialistas criticam falta de governança

do Setor Policial (R\$ 9,1 milhões), à requalificação completa da via Epig. (R\$ 132 milhões) e a implantação do corredor de ônibus no Setor Policial (R\$ 50 milhões). Todas essas obras juntas somam R\$ 517 milhões". A junção dos custos, porém, chega a R\$ 558,7 milhões.

Questionamentos

Quanto ao possível superfaturamento, a secretaria ressaltou que o relatório preliminar do TCDF apontou "algumas questões técnicas que serão prontamente respondidas pela equipe". A pasta destacou que "não há comprovação de superfaturamento, mas apenas questionamentos técnicos apontados pelo órgão de controle", a quem a

Iniciativa

A pista de ligação terá 1.010 metros de extensão, com duas vias paralelas e três faixas de rolagem em cada sentido. O túnel fará a ligação subterrânea para quem segue rumo à Ceilândia, pela Avenida Elmo Serejo, sair na EPTG, além de oferecer via alternativa pela superfície para o centro de Taguatinga.

secretaria chamou de "parceiro". O conselheiro responsável pela auditoria no TCDF é André Clemente, ex-secretário de Economia do governo Ibaneis. O **Correio** questionou as empresas do consórcio sobre o suposto sobrepreço, mas não recebeu retorno até o fechamento desta edição.

Professor da Universidade de Brasília (UnB), José Marilson Martins Dantas, especialista em controladoria, contabilidade e transparência no setor público, ressaltou que os atrasos e os custos extras demonstram falta de planejamento. A necessidade de valores a mais não constitui, por si só, ilegalidade, porque a lei determina limite legal de 25% do preço inicial, tanto para mais quanto para menos. "O projeto recebeu aditivo de 19%, o que

mostra falta de governança na construção e planejamento das obras públicas, com constantes reajustes, além de fragilidade e desalinhamento na gestão de obras. Não faz sentido uma obra desse porte e com essa importância ter tantos aditivos assim", questiona.

O GDF atribui o atraso a "interferências imprevistas", como "redes de telefonia e internet que precisaram ser realocadas, postes de iluminação pública que também precisaram ser removidos e a necessidade de remanejamento da rede de distribuição de energia. Também foi necessário fazer atualizações no projeto durante sua execução, uma vez que muitas das normas válidas em 2013 não se aplicam à realidade de hoje", alega o governo local.

Memória

- **2013:** Assinatura do contrato e abertura de concorrência para contratação de empresa
- **2014:** Abertura dos envelopes de preço; processo autuado para analisar o edital de concorrência; e impugnação do projeto em 2014
- **2016:** Imbróglío entre consórcios participantes da licitação (judicialização no TCDF e na Justiça do DF e de SP); suspensão das obras; retomada do processo
- **2019:** TCDF autoriza continuação
- **Janeiro de 2020:** Contratação do projeto atual
- **Julho de 2020:** Retomada das obras
- **Hoje:** GDF diz ter concluído 80% do empreendimento
- **Segundo semestre de 2022:** Previsão de entrega

José Marilson, no entanto, não aceita as justificativas. "É uma obra previsível, em uma zona urbana. O GDF tinha as informações necessárias quando fez o projeto. Isso apenas ratifica a fragilidade da organização pública", lamenta o professor, que admite a naturalidade do surgimento de gastos inesperados. "Mas imprevistos como postes de iluminação e com esse volume de aditivos não fazem sentido", avalia. O especialista destaca, ainda, o prejuízo social que a demora na conclusão de projetos públicos acarreta. "Não é só uma questão financeira, mas gera expectativa na população e prejudica o planejamento da sociedade, dos empresários e da comunidade, para essa nova forma de circulação", conclui.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Correio Braziliense - Brasília/DF