

NOTÍCIAS ZECA DIRCEU

Cartel agiu de forma mais intensa no governo Serra

06/12/2013

Documentação em poder do Ministério Público e obtida pela revista IstoÉ mostra que a maior parte dos contratos irregulares no setor metroferroviário em São Paulo foi assinada na gestão do ex-governador tucano; superfaturamento em um controverso projeto de modernização de 98 trens do Metrô ocorreu entre os anos de 2008 e 2011; reforma das composições com superfaturamento pode ter causado prejuízo de quase R\$ 1 bilhão aos cofres paulistas; veículos tinham quatro décadas de operação e foram considerados “sucata” pelos investigadores; José Serra nega qualquer participação ou conhecimento do esquema

247 – Reportagem da revista Istoé desta semana revela que a máfia que superfaturou contratos com o Metrô de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) agiu de forma muito intensa durante o governo de José Serra (PSDB), embora o ex-governador negue. Conforme a documentação em poder do Ministério Público, as irregularidades ocorreram entre 2008 e 2011. No período em que a maior parte dos contratos irregulares foi assinada, Serra era governador (entre 2007 e 2010).

Os superfaturamentos estão relacionados a um controverso projeto de modernização de 98 trens das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha do Metrô. A reforma dos veículos, com cerca de quatro décadas de operação e considerados “sucata” pelas autoridades que investigam o caso, custam ao erário paulista R\$ 2,87 bilhões em valores não corrigidos, um prejuízo de quase R\$ 1 bilhão.

O promotor Marcelo Milani, do Patrimônio Público, já confirma a prática de cartel. O conluio, segundo ele, foi incentivado por agentes públicos em pelo menos um dos dez contratos relacionados à modernização. Trata-se do contrato do sistema de sinalização, o CBTC. Em depoimento ao MP, o engenheiro Nelson Branco Marchetti, ex-diretor técnico da divisão de

transportes da Siemens, relatou que representantes da multinacional alemã Siemens e da concorrente Alstom foram chamados para uma reunião por dirigentes do Metrô e da Secretaria de Transportes Metropolitanos. Na época, o órgão era comandado por José Luiz Portella, conhecido como Portelinha, braço direito de Serra.

Confira a matéria na íntegra:

E agora, Serra?

O ex-governador José Serra nega irregularidades, mas novos documentos obtidos por ISTOÉ mostram que a máfia dos trens, incentivada por agentes públicos, superfaturou contratos em quase R\$ 1 bilhão durante sua gestão

Pedro Marcondes de Moura, Sérgio Pardellas e Alan Rodrigues

A primeira reação da maioria dos políticos que se tornam alvo de denúncias de corrupção é negar enfaticamente sua ligação com os malfeitos. A partir do surgimento de novas evidências, em geral as justificativas vão sendo readaptadas. Quase todos agem assim. O ex-governador de São Paulo, José Serra, cumpriu o primeiro passo da má liturgia política, mas não o segundo. Mesmo com o escândalo do Metrô de São Paulo chegando cada vez mais próximo dele, Serra mantém as alegações iniciais. O ex-governador tucano diz que durante sua gestão não tomou conhecimento de qualquer cartel montado por empresas de transportes sobre trilhos. Muito menos que teria incentivado o conluio, pois sempre atuava, segundo ele, a favor do menor preço. Mas Serra não poderá mais entoar por muito tempo esse discurso, sob o risco de ser desmoralizado pelas investigações do Ministério Público. Novos documentos obtidos por ISTOÉ mostram que a máfia que superfaturou contratos com o Metrô de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) não só agiu durante o governo Serra como foi incentivada por agentes públicos a montar um cartel.

Conforme a documentação em poder do MP, as irregularidades ocorreram entre 2008 e 2011. No período em que a maior parte dos contratos irregulares foi assinada, Serra era governador (entre 2007 e 2010). Os superfaturamentos estão relacionados a um controverso projeto de modernização de 98 trens das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha do Metrô. A reforma dos veículos, com cerca de quatro décadas de operação e considerados “sucata” pelas autoridades que investigam o caso, custam ao erário paulista R\$ 2,87 bilhões em valores não corrigidos, um prejuízo de quase R\$ 1 bilhão. Para se ter uma ideia, os valores se assemelham aos desembolsados pelo Metrô de Nova York na aquisição de trens novos. E quem vendeu os trens ao Metrô nova-iorquino foi justamente uma das companhias responsáveis pela modernização em São Paulo.

Além do flagrante superfaturamento, o promotor Marcelo Milani, do Patrimônio Público, já confirma a prática de cartel. O conluio, segundo ele, foi incentivado por agentes públicos em pelo menos um dos dez contratos relacionados à modernização. Trata-se do contrato do sistema de sinalização, o CBTC. Em depoimento ao MP, o engenheiro Nelson Branco Marchetti, ex-diretor técnico da divisão de transportes da Siemens, relatou que representantes da multinacional alemã e da concorrente Alstom foram chamados para uma reunião por dirigentes do Metrô e da Secretaria de Transportes Metropolitanos. Na época, o órgão era comandado por José Luiz Portella, conhecido como Portelinha, braço direito de Serra.

Durante o encontro, as companhias foram incentivadas a montar cartel para vencer a disputa pelo contrato do sistema de sinalização dos trens das linhas 1, 2 e 3 do Metrô. Os executivos das empresas ainda sugeriram que o governo licitasse a sinalização linha por linha, o que triplicaria a concorrência. Mas o governo foi enfático ao dizer que gostaria que um consórcio formado por duas empresas vencesse os três certames. A Alstom acabou vencendo sozinha o contrato para o fornecimento do CBTC para as três linhas do Metrô. Em outro depoimento prestado à Polícia Federal, Marchetti já havia relatado que as pressões do governo paulista eram constantes. “No edital havia a exigência de um capital social integralizado que a CAF (empresa espanhola) não possuía. Mesmo assim, o então governador do Estado (José Serra) e seus secretários fizeram de tudo para defender a CAF”, declarou ele sobre o contrato para fornecimento de vagões pela CPTM em que o ex-governador e Portella teriam sugerido que Siemens e CAF se aliassem para

vencer a licitação. A prática narrada acima acrescenta novos elementos ao escândalo na área de transporte, que Serra, apesar das constantes negativas, não tem mais como refutar.

Novos documentos e depoimentos em poder do Ministério Público também reforçam que o esquema criminoso teria o apoio de políticos e funcionários públicos beneficiados pelo recebimento de propina. Na última semana, outro executivo da Siemens, além de Everton Rheinheinmer, confirmou a existência de pagamento da comissão para agentes públicos de São Paulo. Em depoimento à Polícia Federal, o vice-chefe do setor de compliance da multinacional alemã, Mark Willian Gough, relacionou uma conta em Luxemburgo de Adilson Primo, ex-presidente da companhia no Brasil, no valor de US\$ 7 milhões, aos subornos. À ISTOÉ, um ex-dirigente da MGE, outra empresa envolvida no cartel, também confirmou que representantes da Siemens cobraram de sua companhia o pagamento de propina a autoridades, em troca da obtenção de contratos com o governo paulista. A cobrança teria partido do próprio Rheinheinmer. O dinheiro, segundo o ex-executivo da Siemens, teria como destinatários parlamentares da base aliada ao governo tucano na Assembleia Legislativa. Ainda de acordo com o ex-dirigente da MGE, Rheinheinmer também teria o procurado para abrir uma conta no banco suíço Credit Suisse, em Zurique. O ex-dirigente da MGE afirma que era para lá que a Siemens mandaria parte do dinheiro desviado. “Fui procurado por Everton da Siemens tanto para pagar propina para a base aliada quanto para abrir a conta na Suíça”, confirmou à ISTOÉ o executivo da MGE.

O Ministério Público paulista investiga o superfaturamento na modernização dos 98 trens das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha do Metrô paulista há pelo menos um ano e meio. Um dos fatos que chamaram a atenção do promotor Milani foi a falta de competitividade na licitação dos quatro lotes de veículos reformados. Cada um deles foi disputado por um único consórcio, que reunia uma ou mais empresas. Ao final, sagravam-se vencedores com propostas acima dos valores estabelecidos pelo Metrô em consulta de tomada de preço feita com as próprias empresas. Tamanho disparate nos preços fez com que até dirigentes das companhias oferecessem descontos para a estatal. Um deles foi assinado pelo ex-presidente da Siemens Adilson Primo. As apurações, no entanto, esbarravam em um obstáculo. A iniciativa de reformar veículos com

cerca de quatro décadas em operação só existe no Estado de São Paulo. Em outros lugares do mundo, esses veículos seriam aposentados e trocados por novos por questão de segurança dos usuários e desempenho do sistema. Sem parâmetro de comparação de preços, ficava inviável concluir se a decisão tomada pela gestão de José Serra lesava ou não os contribuintes paulistas.

Após realizar 30 oitivas, porém, o promotor pôde confirmar as irregularidades. Ao contrário do que se pensava inicialmente, quando o Metrô de São Paulo justificou que a opção pela reforma aconteceu porque ela sairia 60% mais barato do que o valor a ser desembolsado para compra de trens novos, os altos custos da modernização dos trens não apareciam apenas nos quatro contratos de reforma. Em um claro movimento de despiste, o governo paulista fracionou o serviço e acrescentou outros seis contratos à reforma. O serviço foi, oficialmente, orçado em R\$ 1,6 bilhão. Só que, na verdade, a modernização dos 98 trens, com 588 vagões, teve um custo de R\$ 2,87 bilhões. Sem contar as correções monetárias. Segundo o Ministério Público, o Metrô de Nova York realizou a compra de 300 vagões, neste ano, por US\$ 600 milhões, o equivalente a R\$ 1,4 bilhão. Pagou proporcionalmente menos pelos veículos novos do que São Paulo está desembolsando na revitalização daquilo que o MP classifica como sucata. Procurado, o Metrô nega problemas com os trens e irregularidades nos contratos.

Em depoimento ao MP em 9 de setembro ao qual ISTOÉ teve acesso, o ex-diretor do Metrô e signatário de contratos da reforma dos trens Sérgio Correa Brasil confirmou que a estatal não previa no orçamento “o chamado truque, bem como a caixa que importariam em 40% do custo final”. No entanto, esses e outros itens, de acordo com seis contratos extras analisados pelo MP, foram licitados e estão sendo trocados. Diante das irregularidades, o promotor Marcelo Milani deu, na terça-feira 3, um prazo de 30 dias para que o presidente do Metrô de São Paulo suspenda os dez contratos de modernização.

Fonte: Brasil 247