

Mais*

AUDITORIA DO TRIBUNAL DE CONTAS ENCONTROU 14 IRREGULARIDADES EM PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Gil Santos

REPORTAGEM

gilvan.santos@reddebahia.com.br

Desde que os trens do Subúrbio Ferroviário de Salvador suspenderam as atividades, em 13 de fevereiro de 2021, os moradores dos bairros dessa região são obrigados a trocar a passagem que custava R\$ 0,50 pelo bilhete do ônibus que custa R\$ 4,90. O tempo de viagem também foi multiplicado por conta dos engarrafamentos. E os equipamentos públicos, como as estações e os vagões, viraram sucata e são saqueados. Já são quase 900 dias sem trem e o VLT - Veículo Leve de Transporte que seria o substituto, até hoje não está operando.

Em dezembro de 2019, o então governador da Bahia, Rui Costa (PT), assinou a autorização para o início das obras do VLT. A licitação tinha sido lançada em 2017. O modal que deveria substituir o trem é considerado mais moderno, com 19,2 quilômetros de extensão e 21 estações ligando a capital à Ilha de São João, em Simões Filho.

A promotora de vendas Aline Silva, 23 anos, era estudante na época e até hoje aguarda o desfecho das obras. "A notícia [da chegada do VLT] deixou as pessoas divididas. Uma parte entendeu que a mudança resultaria no aumento do valor da passagem, enquanto outras disseram que o serviço iria melhorar. No final das contas ficou todo mundo a ver navios".

Em Paripe, onde Aline mora, a estação está cercada por tapumes e, do lado de dentro, há apenas vegetação. O caminho até a estação mais próxima, que fica em Coutos, também tinha tapumes, mas parte da estrutura cedeu e está caída onde antes passavam os trilhos. Moradores reclamaram que o local traz insegurança, porque diminui a visibilidade.

Já em Periperi, mesmo com os tapumes, é possível ver os vagões abandonados na antiga estação, muita vegetação e um silêncio incomum para um dos terminais mais movimentados de outrora. Em Plataforma e em Santa Luzia, moradores relataram ter presenciado saques. Os bandidos roubaram fios de cobre e outros equipamentos que encontraram pelo caminho.

A pedagoga Michele Silva, 29 anos, mora no Lobato e também sente falta do trem. "O trem faz muita falta. Antes, a gente ia até a Calçada nos horários de pico e pegava ônibus menos cheios que vinham de outros bairros, como São Caetano, Ribeira e a região da Avenida San Martin. Isso diminuía o tempo no



PAULA FRÖES

Estações como a de Periperi se deterioram. O TCE analisa um parecer do Ministério Público de Contas - MPC

CRONOLOGIA DAS OBRAS DO VLT EM SALVADOR

Dezembro de 2019 O governador Rui Costa (PT) assina a autorização para o início das obras do Veículo Leve de Transporte (VLT) em Salvador. A empresa contratada é o consórcio Metrogreen Skyrail, controlada pela companhia chinesa BYD, por R\$ 1,5 bilhão. A licitação tinha sido lançada em 2017. Foi anunciado que o modal teria 19,2 quilômetros de extensão e 21 estações. Com capacidade para transportar 172 mil usuários por dia e 600 mil pessoas beneficiadas;

Fevereiro de 2021 Depois de 160 anos em operação, os trens que faziam a ligação entre os bairros da Calçada e Paripe, no subúrbio, foram definitivamente aposentados. A última viagem, em 13/02/2021, ficou lotada de passageiros saudosos do modal. Cerca de 100 trabalhadores foram demitidos.

Março de 2022 O valor do contrato para a construção do VLT foi reajustado pelo Governo do Estado. O documento assinado com a concessionária para a implantação e operação da Fase 1 do sistema foi de R\$ 2,8 bilhões, quase o dobro do que havia sido divulgado. A empresa assumiu a operação também da Fase 2 e a conta pulou para R\$ 5,2 bilhões. É anunciada a mudança de trilhos para pneus (monotrilhos);

Março de 2022 Vereadores da Câmara Municipal de Salvador fazem audiência pública para cobrar mais transparência no processo, com os valores e com o prazo para execução da obra. Usuários e especialistas criticam as alterações feitas pelo governo;

Julho de 2023 Auditoria do TCE aponta irregularidades no contrato e PGE diz que a parceria com o consórcio será cancelada. O governo ainda não respondeu como ficam os R\$ 57 milhões que já foram investidos na obra, além dos R\$ 100 milhões anunciados como aporte para a gigante chinesa; ou quando o sistema estará em operação.

VLT nem saiu do papel e já custou quase R\$ 57 milhões

Obra do modal que tomaria o lugar dos trens da Calçada está parada e Governo do Estado quer romper contrato

engarrafamento. Hoje, esperamos muito mais tempo para pegar um ônibus e descer na Feira de São Joaquim, por exemplo", explicou.

Ela destacou também o aumento das despesas com transporte, já que a passagem de R\$ 0,50 aumentou 880%.

MUDANÇAS EM PRAZOS

O último cronograma informado previa a entrega do VLT para o segundo semestre de 2024, mas o projeto sofreu mudanças. Em março de 2022, o valor do contrato foi reajustado pelo Governo do Estado. Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedur), o documento assinado com a concessionária para a implantação e operação da Fase 1 do sistema foi de R\$ 2,8 bilhões, quase o dobro do R\$ 1,5 bilhão que havia sido divulgado por Rui Costa.

Na ocasião, a Sedur infor-

nor que a dos veículos que trafegam sobre trilhos.

CASO NA JUSTIÇA

Essa semana, a Procuradoria Geral do Estado (PGE) informou ao Tribunal de Contas da Bahia (TCE) que o governo pretende romper o contrato com o consórcio Metrogreen Skyrail, executora da obra. A informação surgiu na terça-feira (25), no julgamento do contrato de Parceria Público-Privada (PPP) firmado entre o estado e construtora.

A Coluna Satélite do CORREIO mostrou que a auditoria do TCE detectou 14 irregularidades no contrato, como sobrepreço nos valores de serviços acima da média do mercado, falta de licença ou de diretriz para o licenciamento ambiental, inconsistências no cálculo para definir os investimentos na obra e preços de referência fixados na licitação, erros no anteprojeto de engenharia e uso de fundamentação jurídica frágil para autorizar a PPP.

Outro ponto levantado pelos auditores foi a decisão de trocar o modelo sobre trilho, como definido no primeiro edital lançado em maio de 2017, para monotrilho. A medida teria partido da empresa privada, quando a legislação determina que alterações dessa natureza devem ser feitas pelo poder público.

Em apenas cinco itens analisados do orçamento inicial do projeto, os auditores do tribunal identificaram uma diferença de R\$ 19,2 milhões. Além disso, a decisão do governo de oferecer aporte de R\$ 100 milhões para o consórcio ultrapassou a cota de 70% para concessões patrocinadas pelos cofres públicos e precisaria de autorização da Assembleia Legislativa. Até agora, foram investidos quase R\$ 57 milhões na obra.

mou que foi necessário um novo reajuste porque a empresa iria operar também a Fase 2. A conta ficou em R\$ 5,2 bilhões. Além disso, o prazo de concessão foi ampliado e não foi divulgado o cronograma de execução das obras. Naquele mesmo mês, vereadores da Câmara Municipal de Salvador fizeram uma audiência pública para discutir o assunto e cobraram mais transparência.

Houve mudança também no modelo que será implantado, o veículo não será mais sobre trilhos, os vagões vão transitar por uma estrutura elevada por vigas de concreto ou aço, e usará pneus (monotrilho). Especialistas e usuários criticaram a medida, porque além de descaracterizar o subúrbio, essa alteração terá reflexos na economia e no trânsito. Uma das observações é que a vida útil é me-