



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR. PRESIDENTE (Deputado Waldemir Moka) - Declaro iniciada a quarta reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União, do DNIT e da VALEC, com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados, por solicitação do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, desta Comissão, em cumprimento ao art. 98, *caput*, §1º, da Lei nº 12.309, de 12 de setembro de 2010, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011.

Eu quero anunciar a composição da Mesa, desde já agradecendo a presença: o Sr. Luiz Antonio Pagot, Diretor-Geral do DNIT, o Sr. José Francisco das Neves, Presidente da VALEC, e o Sr. Paulo Roberto Wiechers Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União.

Anuncio também a presença do Sr. Cajar Nardes, Assessor de Controle Externo; da Sra. Silvia Schmidt, Gerente de Projetos da Assessoria de Controle Externo do DNIT; do Sr. Cleilson Gadelha, da Gerência de Licitação; e do Sr. Fernando de Castilho, Assessor da Presidência da VALEC.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido do art. 256, § 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de 20 minutos para fazer a sua exposição, não podendo ser aparteados. Conforme estipula o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

A lista de inscrição para o debate está aberta, mas esta Presidência, até para fazer justiça ao trabalho do Comitê de Obras Irregulares coordenado pelo ilustre Deputado Leonardo Monteiro, quer passar a presidência e a condução desta audiência pública para o coordenador do Comitê de Obras Irregulares, que, junto com seus pares, foi quem fez todo o trabalho técnico que propiciou esta audiência pública. Passo, portanto, a presidência ao ilustre Deputado Leonardo Monteiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o Presidente da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, Deputado Waldemir Moka, agradecer-lhe também a disponibilidade de toda a estrutura da Comissão Mista de Orçamento, para que pudéssemos realizar o nosso trabalho do Comitê de Obras Irregulares. Quero agradecer a toda a nossa assessoria técnica, à nossa consultoria, cumprimentar todos os Deputados membros da Comissão, sobretudo os Deputados que compõem conosco o Comitê de Obras Irregulares, o nosso COI.

Quero saudar e cumprimentar os membros da Mesa já citados e mencionados pelo Presidente da comissão, Deputado Moka, o Pagot, o Juquinha e o nosso Secretário-Geral do TCU, que compõem conosco a Mesa.

O Presidente já anunciou a lista de inscrição para o debate.

Passo a palavra, neste momento, ao Diretor-Geral do DNIT, Sr. Antonio Pagot.

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - Muito bom dia ao Plenário, especialmente aos Senadores e Deputados; bom dia à Comissão, ao Deputado Federal Leonardo Monteiro e Deputado Federal Waldemir Moka, o Presidente; e aos especialistas e auditores dos órgãos de controle aqui presentes.

O DNIT, nos últimos anos, tem feito um trabalho extremamente intenso em relação à implantação de obras rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias. Na Amazônia, estamos com um projeto de implantação de 47 portos fluviais, mais a parte de sinalização e dragagem das hidrovias, principalmente a implantação das grandes eclusas de Tucuruí, numa ação conjunta de compartilhar tarefas com a ELETRONORTE.

Na questão ferroviária, estamos trabalhando nos contornos ferroviários de vários lugares do Brasil, como Araraquara, e também com a parte de recebimento do remanescente da Rede Ferroviária Federal. São 11 mil quilômetros de ferrovias espalhados pelo Brasil, 47 grandes sítios de armazenagem e uma quantidade extraordinária de equipamentos que também estão sob nossa responsabilidade. Na parte rodoviária, há esse formidável plano de recuperação das rodovias nacionais.

O Presidente Lula soube prover e, a partir de 2004, com a regulamentação da CIDE, com a aprovação do Programa Piloto de Investimentos — PPI e depois com o Programa de Aceleração do Crescimento — PAC, passamos a receber os recursos necessários adequados para fazer a reestruturação da malha rodoviária federal.

Passamos, então, a executar uma série de novos programas, como o Programa Nacional de Manutenção Rodoviária, orçado em 21 bilhões de reais, aprovado no dia 15 de julho de 2008, cuja execução



efetiva começou a partir dos projetos concluídos já em 2009. Anteriormente, era feita praticamente a conservação rodoviária, e a partir da aprovação desse programa passamos a fazer os levantamentos necessários e projetos e, uma vez a licitação concluída, as obras começaram a ser executadas.

Esse Programa de Manutenção Rodoviária é um programa de 56 mil quilômetros, dos quais 32 mil já estão em execução, os outros estão em processo de aprovação de projetos e de licitação. Com isso, lenta e gradualmente, estamos recuperando a malha rodoviária federal, que por muitos e muitos anos deixou de receber investimentos, recuperando com metodologias que permitem que a malha rodoviária permaneça em condições de trafegabilidade. E também estamos implantando os grandes projetos relacionados à adequação das rodovias, com duplicação, multivias, melhoria de acostamentos; e os projetos específicos de duplicação, como a BR-101 Nordeste, a BR-101 Sul e outras tantas em todo o Brasil.

O resultado de todos esses programas é a execução pelo DNIT, neste momento, de 1.080 contratos de obras e serviços em todo o País. Desses, uma pequena parte são contratos de supervisão e gerenciamento, e a maioria absoluta são contratos de projetos rodoviários que estão em execução. Conforme vão avançando as licitações, tanto do programa de manutenção como do de adequação com melhoramentos, mais contratos estão sendo colocados na praça, até porque temos uma quantidade extraordinária de obras para licitar. Tudo isso devidamente planejado.

Neste momento, o total dos contratos em execução do DNIT, no transcurso de 2009, alguns que vieram de 2007 e 2008, e outros que vão avançar a partir de 2011, contratos em carteira, chega a cerca de 41 bilhões, muitos deles para execução até 2014.

Uma das obras que podemos citar é o arco do Rio de Janeiro, uma megaobra, com uma complexidade extraordinária para a execução, uma vez que interfere em bairros e em serviços, como adutoras, linhas de transmissão, linhas de distribuição de energia, fibra ótica. São obras extremamente delicadas, que têm tempo de duração completamente diferente e exigências bastante grandes.

Há também obras em locais ermos, como, por exemplo, no Acre e no Amazonas. Essas obras têm complexidade pela falta de material, pela distância dos centros distribuidores de insumos, como cimento e material betuminoso. Enfim, toda a sorte de obras está sendo executada sob a nossa responsabilidade neste imenso Brasil e com condições absolutamente distintas, muito mais favoráveis no Sudeste brasileiro e muito mais complexas a partir do momento em que se avança pelo Centro-Oeste e pela Amazônia Legal.

Mas, junto com toda essa exigência que se faz sobre o DNIT na questão da gestão, tivemos uma série de cuidados. No primeiro deles, Deputado Leonardo Monteiro e Deputado Waldemir Moka, criamos um núcleo sistêmico que tem 3 coordenadores que estão aqui: Dr. Cajar, Dra. Silvia e Dra. Luiza Helena. Também trabalham mais 15 pessoas ligadas a eles e que saem da área da Procuradoria Federal Especializada e também da nossa Controladoria Interna.

Por intermédio desse núcleo sistêmico, atendemos a todas as ordens de serviço abertas pelo TCU, que faz a parte inicial das fiscalizações através da SECEX e depois evolui para a sede, através da SECOB, e finalmente vem para a avaliação dos Ministros. E também através da SEJU, que só este ano, do total de 1.080 contratos, investigou 321. Obviamente é um serviço bastante grande que temos que prestar aos órgãos de controle.

E eu aqui já faço o meu primeiro agradecimento. Graças a Deus, nós temos o que chamo de anjos da guarda da administração pública, os órgãos de controle, que, por meio de metodologias e burocracias, fazem uma auditoria bastante complexa. Isso nos exige muito, mas, para quem é gestor de um órgão desse, que tem a responsabilidade que eu tenho junto à minha equipe, a presença constante da CGU e do TCU fazem com que possamos trabalhar muitas vezes com mais tranquilidade, até porque nós temos alguns problemas, como, por exemplo, um quadro de pessoal insuficiente.

Quando o DNIT foi criado, tinha um orçamento de cerca de 2 bilhões e meio de reais e 4.980 funcionários. Hoje são pouco mais de 3 mil. O orçamento, que era de 2 bilhões e 200 milhões de reais para execução, muitas vezes contingenciado, hoje ultrapassa 10 bilhões de reais. Então, a responsabilidade aumentou muito e com menos pessoas.

Nós temos nos socorrido na contratação de produtos que podem ser entregues por empresas, mas o ideal seria que, para a execução e especialmente para a fiscalização, tivéssemos o quadro completo de engenheiros. Hoje nos faltam 300 engenheiros. Precisávamos ter esse quadro completo de engenheiros para poder efetivamente fazer com que todas as ações corressesem de maneira muito melhor, principalmente as ações de fiscalização.



Mas aí é que entra esse viés dos órgãos de controle. Tenho certeza absoluta de que, onde temos algum tipo de falha, os órgãos de controle não têm, e isso nos permite uma ação conjunta, um compartilhar de tarefas que obviamente, para a administração pública nacional, é bastante relevante.

Por isso faço os meus agradecimentos aos órgãos de controle. Digo que há um diálogo aberto nesses últimos 3 anos, em que nós temos trocado informações e aperfeiçoado o sistema de gestão. Poderia nominar aqui diversas ações que foram tomadas, mas vou citar apenas uma, pelo seu êxito, que é o edital padrão, que nos permitiu licitar com mais velocidade muito mais obras e serviços e com infinitamente menos erros.

Se avaliarmos ao longo do tempo os indícios de irregularidades por meio de todos os órgãos de controle, com o aperfeiçoamento que demos ao DNIT, principalmente pela ação do núcleo sistêmico, a cada ano que passa temos sido mais proativos em relação a isso. Evidentemente, em alguns episódios e ocasiões, os próprios técnicos e Ministros do TCU têm colocado o DNIT como exemplo de proatividade para se ter uma nova atitude e não ser recorrente nos erros.

Estamos, Deputados Leonardo Monteiro e Waldemir Moka, com uma proposta ousada para o próximo mandato, de 2011 a 2014. Essa proposta vem no sentido exatamente de evitar malversações e irregularidades, para que possamos trabalhar com projetos de melhor qualidade.

Por exemplo, hoje é muito mais fundamental na contratação de um projeto o preço que é dado pela empresa projetista. Entendemos que existe uma relevância muito grande na técnica. Muitas vezes o menor preço tem feito com que a empresa projetista ganhe aquela obra, e depois ela não tenha consistência. E a grande maioria das irregularidades, se não for até a maioria absoluta, nascem exatamente desses projetos ganhos por essas empresas de consultoria que não têm a qualidade necessária. Obviamente assinam esses documentos, colocam suas RTs de todo o seu corpo técnico, e ao final, quando vamos para a execução efetiva da obra, depois de passar pelo processo licitatório, passa-se a ter o dissabor de muitos levantamentos serem incompletos ou de muitas particularidades em termos de planilhas não terem a consistência necessária para a execução da obra.

Então, é relevante podermos imediatamente mudar essa relação, dar preferência à técnica. Mesmo que esse projeto passe a ter um custo maior, indiscutivelmente fará bem à Nação brasileira, para evitar irregularidades, para coibir malversações e fazer com que só empresas que têm qualidade técnica possam executar. Evidentemente isso é fundamental para que tenhamos, nesses próximos 4 anos, novos paradigmas para a execução de obras e serviços, para que prevaleçam obras de qualidade por preço competitivo.

Temos, Deputado, uma série de pontos que até estamos começando a discutir com a própria SECOB, para efetivamente eliminar qualquer discussão sobre essas questões futuras, como a questão do material betuminoso e seu transporte, a questão da pedra, se vai ser produzida de maneira comercial ou nas jazidas, de responsabilidade da empresa empreiteira.

Precisamos encontrar um caminho. De todos os achados, temos 11 pontos que, uma vez equacionados junto à CGU e ao TCU, com certeza proporcionarão melhores tempos, talvez até sem vir aqui, Deputado Waldemir Moka, incomodar a Comissão Mista, que tem tanto a fazer.

Algumas questões são muito importantes. Há obras que se arrastam no DNIT, aquelas que normalmente nascem de emendas parlamentares. Defendemos, sim, o orçamento impositivo. Sei que isso parece sonho, mas é fundamental e necessário que a obra, depois que começa, não tenha falta de continuidade — nem que para isso se estabeleça um cronograma mais longo. Se tivermos um orçamento impositivo, e aquela obra tiver o orçamento contemplado ano após ano, até o final da sua execução, isso diminui o nosso “retrabalho” e muitas vezes evita a paralisação, a desmobilização, a remobilização — a obra vai sendo reajustada e atravessando os anos, muitas vezes com desequilíbrio. Algumas vezes esse desequilíbrio é contra as empresas, que, dois ou três anos depois, acabam desistindo da obra; outras vezes o desequilíbrio é contra o Erário, e aí nós somos apenados pelo TCU exatamente por causa disso.

Quando contratada, a obra estava com o equilíbrio perfeito, mas existem essas distorções ao longo do tempo, em função de oferta, de demanda de produtos, de eficiência de máquinas, de novos custos no sistema de máquinas. E agora estamos avançando com as tabelas SICRO, que têm preços unitários. São tabelas elaboradas de maneira muito criteriosa, num trabalho consistente da Fundação Getúlio Vargas, com revisão a cada 60 dias.

Estamos trabalhando com o SICRO 2 e pretendemos avançar para o SICRO 3, com um aperfeiçoamento ainda maior do controle de preço, levando em consideração inclusive os preços regionalizados. A partir do comparativo que se faz entre algumas obras, sobre a questão do preço regionalizado, vemos que há



lugares em que o cimento sai muito mais barato e há lugares em que o cimento tem um custo maior; há lugares em que existe pedra, e a pedra é mais barata, e há lugares em que não existe pedra, e a consequência é que os produtos e os insumos têm um preço mais relevante.

Eu vejo que essas discussões têm atingido um bom nível, tanto com a CGU quanto com o TCU. Evidentemente, mês após mês estamos aperfeiçoando os processos. Aceitamos, obviamente, todas as críticas de extremo bom grado, porque nos fazem melhorar a gestão e, principalmente, optar pelo caminho das obras de qualidade com preço competitivo.

Especificamente sobre a agenda de hoje, temos aqui uma relação de 8 obras com IGP. Dessas, o contrato das obras na BR-487, no Paraná, está rescindido. É um contrato de supervisão da construção de um trecho entre Porto Camargo e Campo Mourão. Por isso exatamente perde o objeto. Vamos tomar as providências internas com relação a qualquer tipo de irregularidade que possa haver. Normalmente, nesses casos, abrimos um PAD, um procedimento administrativo, que pode evoluir para uma sindicância. Nós não passamos a mão em quem lhe deu causa. Tanto na área do Ministério dos Transportes quanto na área do DNIT, temos sido extremamente rígidos com relação a isso.

Saliento que nos últimos 2 anos fizemos inúmeras reuniões com superintendentes, supervisores de engenharia, chefes de engenharia, quadros técnicos decisivos nas superintendências e na sede. E temos sido extremamente duros na cobrança de metodologias adequadas e, principalmente, de zelo e ética em relação à gestão.

Organizamos uma força-tarefa dentro do DNIT que viaja pelo Brasil, que passa por cada superintendência demonstrando como as obras têm de ser tocadas, demonstrando a importância do zelo que devem ter e das obrigações da fiscalização.

Nas últimas reuniões, temos até adotado o hábito de Juruna, que usava um gravador. Estamos muito mais modernos: gravamos um vídeo e fazemos questão de remetê-lo a todas as unidades locais e a todas as superintendências. Então, ninguém pode dizer que desconhecia o assunto ou que não se tocou em determinado assunto. Quando sai um acórdão, faz-se a recomendação por inteiro e não pela metade. Quando sai um parecer da CGU, faz-se a recomendação por inteiro e não pela metade. E obviamente não se passa a mão em quem deu causa a qualquer malfeito. Com isso, estamos conseguindo diminuir os problemas.

Então, na BR-487 o contrato foi rescindido. Quanto às obras da BR-010, no Tocantins, que no ano passado, como já disse, mereciam ficar no Anexo VI porque o tamanho das irregularidades era muito grande — era um convênio com o Estado do Tocantins —, finalmente conseguimos denunciar o convênio. Vamos fazer com que essa obra seja totalmente revista, replanejada — um novo projeto, para nova licitação. É uma obra importante para o Estado. Ela corta de norte a sul o Estado.

A obra da BR-101, no Espírito Santo, é outra dessas obras que defendemos, e o TCU liberou.

A obra da BR-265, em Minas Gerais, teve o contrato rescindido. A empreiteira não aceitou a nossa repactuação. Então, rescindimos o contrato e vamos encaminhar o processo com a empreiteira, vamos relicitar. Só faltam 15% desse lote; 85% da obra foram executados.

A obra da BR-317, no Amazonas, é de extrema complexidade. É uma rodovia que nos permite sair da calha norte do Rio Purus, praticamente no extremo norte do Estado do Acre, ou seja, a obra nos permite sair da margem direita do Rio Purus, do Município de Boca do Acre — na margem direita do Rio Purus — e chegar até a divisa com o Estado do Acre. No Estado do Acre, a obra na BR-317 já está concluída; e faz a ligação com o Peru. Então, para o Estado do Amazonas, ela tem significado importante, não só para o Município de Boca do Acre, que vai ter ligação asfáltica, mas também e principalmente para a relação de negócios entre Peru e Brasil, entre as províncias dos altiplanos bolivianos, o Acre e o Amazonas.

Do trecho de trezentos e poucos quilômetros de extensão só faltam 110 quilômetros a serem executados. Essa obra é um convênio com o Estado do Amazonas, é um projeto do Estado do Amazonas. Ao recebermos o projeto, nós fizemos um indicativo, de que era preciso mudar a solução de asfalto AAUQ — Areia Asfalto Usinada à Quente, para CBUQ, o composto usinado a quente, exatamente para que a pavimentação tenha maior durabilidade e sofra menos a influência das grandes chuvas amazônicas.

Nesse processo de AAUQ tem-se notado que, ao longo do tempo, a partir do quinto ano, a degradação da obra avança muito, e acaba se perdendo inclusive a pista por causa dessa degradação muito rápida. Com o CBUQ, a degradação começa após 10 anos. Por isso solicitamos a modificação de procedimentos. O Estado do Amazonas adotou esses procedimentos. E fizemos um aditivo de contrato para isso.



Só que essa é uma daquelas obras de complexidade extraordinária, porque o material betuminoso, o insumo asfáltico e até o seixo têm de vir de longas distâncias, transportados por balsas, o que acontece também na BR-364, no Acre. É outra obra em que o material betuminoso, o seixo e o cimento têm de ser transportados por grandes distâncias. Ela precisa ser olhada de maneira diferente.

Então, para essa obra, todas as indicações que o TCU sugeriu nós acatamos. E até apresentamos medidas saneadoras cabíveis. Depois a Dra. Sílvia, técnica do DNIT, vai narrar esse fato e inclusive falar sobre uma dessas medidas, que não está na tela. Ela vai comentar sob o aspecto da supervisão.

A obra da BR-060, em Goiás, vou deixar para o fim; a da BR-050 também.

Quanto à obra da BR-116, no Ceará, nós rescindimos o contrato. Vamos também replanejar o projeto e fazer nova licitação.

Portanto, restaram três obras. Eu já comentei o caso de uma delas, da BR-317. Sobre o caso específico da BR-060 e da BR-050 vou fazer os comentários agora.

A obra da BR-050, em Minas Gerais, precisa ser repactuada. E o grande problema dela são exatamente as jazidas. Nós vamos propor a repactuação. E o TCU pode ter certeza de que, se as empresas não concordarem com a repactuação, nós rescindiremos o contrato e licitaremos de novo, porque não admitimos uma situação como esta.

No caso da obra da BR-060, também encaminhamos o assunto para a repactuação.

Esqueci-me de fazer um comentário sobre a obra da BR-317. Há uma discussão técnica entre o TCU e o DNIT, mas, para evitar qualquer dano ao Erário, na discussão técnica, fizemos a retenção dos valores. O valor global que tinha de ser retido pela Secretaria de Infraestrutura do Amazonas era de cerca de 8 milhões. Foram retidos aproximadamente 6,5 milhões, faltando 1,5 milhão — e falo em números inteiros. Nós já notificamos a Secretaria para que faça a retenção. Então, sobre o assunto que está sendo discutido, para não haver impedimento da continuação da obra e nenhuma preocupação em relação a danos ao Erário, nós estamos efetivamente fazendo com que haja a retenção.

Do mesmo modo, quanto às obras que nós estamos rescindindo, também para que não haja qualquer dano ao Erário, não entregamos a caução. As cauções são consistentes. A maioria absoluta delas supera o valor dos achados. Então, se houver algum problema, alguma penalidade, se a empresa tiver de fazer ressarcimento, a caução já está retida. Em muitos casos, as últimas medições também não foram pagas. Então, nós temos medições retidas e a caução das obras, que nos garante resolver qualquer problema.

No caso específico da BR-060, vamos encaminhar a repactuação. Apresentamos o assunto ao colegiado na terça-feira e já estamos fazendo a notificação das empresas.

A obra da BR-060 ainda nem foi iniciada. São vários lotes. Muitos lotes da BR-060 não apresentam nenhum problema; outros têm os achados, as irregularidades. E nós admitimos muitas delas. São problemas relacionados a planilhas, são entendimentos com relação ao meio ambiente — e estamos contestando questões referentes ao meio ambiente — que colocam o sobrepreço de 6 milhões no valor global da obra, de uma obra de mais de 1 bilhão. Na questão referente à remoção desse material, há um sobrepreço de 6 milhões, que nós pretendemos renegociar.

Há uma discussão sobre o transporte do material betuminoso. Nós precisamos aprovar um novo índice para todo o Brasil. O índice aprovado é de 10 anos. E o TCU nos fez ver, exatamente nesse acórdão, que há distorções nesses índices para algumas áreas do Brasil. Então, nós temos de fazer a revisão do índice. Esse índice é aplicado em todas as obras, em todo o Brasil. Especificamente no caso da BR-060, foram encontrados problemas, e nós já encaminhamos esse estudo. Vamos discutir com o TCU para encontrar um índice que possa nos atender de maneira geral, sem que precisemos de grande jurisprudência sobre isso — são tabelas a serem preenchidas. E, ao fazermos esse tipo de formatação, nós queremos evitar a subjetividade. Mas o TCU nos mostrou que, especificamente para a Região Centro-Oeste, esse índice apresenta distorções. Então, temos de corrigi-las.

Vamos encaminhar esse assunto para as empresas. Se elas não aceitarem a repactuação — e me parece que algumas delas já estão se manifestando sobre isso —, nós evidentemente vamos levar o processo à rescisão e fazer nova licitação. O que nós não podemos é dar continuidade a uma obra que nem começou. Aliás, não podemos começar uma obra com problemas.

Eu fiz essa exposição de maneira genérica e gostaria que, quanto a essas três obras especificamente, item por item, detalhe por detalhe, tanto a Dra. Sílvia quanto o Luiz Heleno elucidassem as questões, para depois continuarmos com a sessão.



São três obras: da BR-317, no Amazonas; da BR-060, em Goiás; e da BR-050, em Minas Gerais.

A SRA. SÍLVIA SCHMIDT - Bom dia a todos.

Dando continuidade à explanação do Dr. Pagot, eu vou fazer um breve histórico dos indícios de irregularidade. As lâminas que nós preparamos basicamente tratam das irregularidades e das medidas saneadoras que o DNIT tomou, sem prejuízo dos elementos que o Dr. Pagot citou e que ainda estão em andamento.

Durante a fiscalização deste ano, o Tribunal de Contas da União apontou alguns indícios de irregularidades. O primeiro deles é o descumprimento do Acórdão 2338, de 2009. O TCU determinou à SEINF que efetuasse uma repactuação no que se refere aos preços do SICRO. Nós detectamos que a SEINF não conseguiu fazer essa repactuação em todos os itens de serviço. Em alguns ela não observou a recomendação do tribunal. Então, para que não houvesse mais dúvida, durante a semana passada e a semana retrasada, aqui em Brasília, nós auxiliamos o pessoal da Secretaria de Infraestrutura a “replanilhar” todo o contrato, em atendimento à determinação do TCU, inclusive quanto aos preços estipulados pelo tribunal no próprio acórdão do ano passado.

Como já foi informado, essa repactuação geraria uma retenção de 8 milhões e 260 mil reais. Foram repactuados 6 milhões e 600 mil reais. Diante desta diferença de 1 milhão e meio de reais, o DNIT determinou à SEINF que já na próxima medição do contrato, uma vez que a obra está em pleno andamento, faça essa retenção. É uma medida preventiva, para que não haja risco de dano ao Erário em função das medições seguintes. Com esse “replanilhamento”, a próxima medição e as posteriores vão seguir exatamente a recomendação do tribunal.

Com relação à segunda irregularidade apontada no relatório de fiscalização deste ano, faltava a formalização de um termo aditivo das alterações de que o Dr. Pagot falou antes, de AAUQ para CBUQ. Esse aditivo também já foi aprovado no convênio e há condições de a SEINF fazer essa adequação junto ao contrato da empresa construtora, o que, se não me engano, já foi efetuado também.

O terceiro ponto em discussão é um superfaturamento que envolve o custo do transporte fluvial de material betuminoso e *filler* lá no Estado, na região da obra. Se não me engano, está em torno de 600 mil reais. O Estado apresentou elementos para justificar os preços que estão sendo praticados no contrato. Em função do valor, não haveria materialidade relevante, a ponto de paralisar um empreendimento desta ordem — 77 milhões. Mas ainda estamos aguardando a deliberação definitiva do tribunal com relação aos esclarecimentos apresentados pela Secretaria de Infraestrutura.

Outro item levantado foi o da liquidação irregular da despesa — medição na terraplenagem. Foi detectado durante a auditoria do tribunal que a fiscalização da obra não observou normativos internos do DNIT no que diz respeito à medição desses serviços. Desde o momento em que a fiscalização ocorreu, o Estado passou a observar essas normas internas, mas há necessidade de fazer um levantamento topográfico para aferir esses quantitativos. Em função disso, além da supervisão da obra, o DNIT criou uma comissão técnica com cinco membros — cinco engenheiros que têm condições de fazer esse trabalho — para acompanhar o levantamento desses quantitativos, para que não restem dúvidas com relação ao que foi executado e ao que foi pago. E, se for constatada alguma irregularidade, vai ser objeto de glosa junto ao contrato e ao Estado.

Por fim, foi apontada também a questão de fiscalização ou supervisão deficiente ou omissa — nós citamos muitas palavras-chaves para não detalhar totalmente a irregularidade. Também são situações que temos observado e que têm de ser melhoradas. Tem sido feita a recomendação no sentido de que as normas do DNIT sejam observadas, bem como os contratos, as estipulações contratuais.

Com relação à BR-317, seriam esses os esclarecimentos bem mais técnicos quanto a cada uma das irregularidades.

No que diz respeito à BR-060, outro empreendimento de que estamos tratando aqui, como disse o Dr. Pagot, a obra não foi iniciada. Os contratos foram celebrados, mas não foi dada a ordem de início. E, em decorrência da auditoria realizada durante este ano, foram apontadas irregularidades, com indícios de sobrepreço nos projetos das obras.

Com relação a vários indícios de sobrepreço, como disse o Dr. Pagot, o DNIT entende que são pertinentes as denúncias e que devem ser corrigidos e repactuados antes do reinício da obra.

Basicamente, estamos falando de preços excessivos frente ao mercado, em cima do dimensionamento ou subdimensionamento de itens no projeto executivo licitado.



Esse potencial dano ao Erário, no primeiro momento, foi estimado em cerca de 95 milhões de reais. Nós estamos falando de um empreendimento de 1 bilhão e 200 milhões de reais. E as questões envolvem vários pontos específicos dos cinco lotes. O primeiro item, que fica em torno de 40 milhões de reais e seria o sobrepreço, é um dos mais significativos, com base nessa auditoria, diz respeito ao fornecimento de material asfáltico. É o preço do material betuminoso. Numa análise preliminar, nós verificamos que no projeto não foi observada uma norma interna do DNIT, uma portaria que determina o preço a ser observado. Isso, de plano, deveria ser corrigido. Então, já é uma correção no valor de 40 milhões de reais.

O segundo item que está gerando sobrepreço nos contratos, de 15 milhões e 600 mil reais, é a discussão entre a utilização de escavadeiras e de pás carregadeiras. Entre a utilização de um equipamento e outro no empreendimento, haveria um potencial dano ao Erário de 15 milhões de reais. É outro item em que o DNIT já propõe a repactuação. Então, nós já estamos com uma proposta de 55 milhões de repactuação.

Desmatamento e limpeza de áreas, item que envolve também questões ambientais — da ordem de 7 milhões de reais. Também se propõe a repactuação desse item de serviço, como forma de viabilizar a continuidade e de diminuir essa discussão sobre o sobrepreço.

Quanto ao total da repactuação proposta, em torno de 62 milhões de reais, de um universo de 100 milhões de reais, digamos, ainda há uma discussão em torno de 35 milhões. Há entendimentos técnicos do tribunal com relação à materialidade ou à própria irregularidade em si. Foram apresentados esclarecimentos. Um deles é essa questão que envolve o transporte do material betuminoso. O DNIT também verificou que a fórmula tem de ser revista. Ainda não foi definido se tem de ser repactuado ou se não tem de ser repactuado. Também estamos aguardando o posicionamento definitivo.

A maior questão seria demonstrar, no universo do empreendimento, a materialidade da irregularidade de que estamos tratando; se ensejaria a paralisação do empreendimento ou se a obra poderia ser retomada, sendo as questões discutidas e equacionadas, ou até mesmo sendo objeto de retenções, com os contratos em andamento.

O DNIT determinou também que, antes de iniciar esse empreendimento, sejam feitos ensaios adicionais da revisão do projeto de aterro sobre solos moles. Os ensaios que acompanharam o projeto foram considerados insuficientes, num primeiro momento. Os novos levantamentos para a avaliação da solução e restauração da pista existente também foram considerados insuficientes num primeiro momento. Então, esses ensaios servem justamente para dar a segurança e a certeza de que a obra será iniciada exatamente de acordo com a necessidade e a realidade da região e do trecho.

E, por fim, a realização de levantamento de campo para validar a adoção de brita, cascalho e areias comerciais. No mesmo sentido: para confirmar o que está em projeto ou não. Se tiver de ser adequada ou corrigida alguma coisa, terá de ser feito nesse momento, antes do início das obras.

O terceiro empreendimento seria a BR-050, em Minas Gerais, com três lotes. A materialidade que está ensejando a paralisação está pairando mais em cima do lote 3, justamente em função de uma discussão acerca de fornecimento de brita — existe uma pedreira próxima, e está sendo adquirida comercialmente. Nesse empreendimento, como é um conjunto de três lotes, e os três estão em andamento, o DNIT propôs a retenção do valor que seria, num primeiro momento, o sobrepreço decorrente entre adquirir e comprar. Enquanto isso, determinamos à supervisão que faça, no prazo de 60 dias, o levantamento total da região no sentido de verificar se o material disponível na jazida próxima à obra é suficiente ou tem a qualidade necessária para aplicação na obra. Se isso for confirmado, é outra situação que vai ensejar a repactuação dos contratos. Caso não haja repactuação, será outra situação para licitar o remanescente.

Era basicamente isso.

O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT - Acredito que foram prestados os esclarecimentos.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Dr. Pagot pela apresentação.

Como nós combinamos anteriormente, a ordem das apresentações é a seguinte: do DNIT, da VALEC e do TCU. Depois, ouviremos os Deputados inscritos. Vamos seguir esse acordo que fizemos com os representantes das instituições convidadas.

Passo a palavra ao Dr. José Francisco das Neves, o Juquinha, para fazer a sua apresentação pela VALEC. V.Sa. dispõe de até 20 minutos.

O SR. JOSÉ FRANCISCO DAS NEVES - Bom dia a todos.



Gostaria de cumprimentar o Presidente Waldemir Moka; o nosso Deputado Leonardo Monteiro; o Secretário-Geral da SECOB; o meu amigo Pagot, Diretor-Geral do DNIT; todas as equipes que se fazem presentes, tanto da VALEC quanto do DNIT; em especial o Deputado goiano Luiz Bittencourt — já tive oportunidade de exercer um mandato de Deputado Federal, durante uma Legislatura, junto com V.Exa.

Enfim, cumprimento todos os presentes.

Há pouco, conversando com o Deputado Leonardo, ele perguntou: “*Juquinha, de onde surgiu o nome VALEC?*” Ele foi constituído por um braço que veio da Companhia Vale do Rio Doce. Na época, o Presidente Sarney tirou a letra “u” — era VALUEC; e aí virou VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias. E foi constituída uma empresa pública para construir a Ferrovia Norte-Sul. Já na fase do Presidente Lula, nós recebemos a VALEC com aproximadamente 50 funcionários para executar tão ambicioso programa. A ferrovia não estava na agenda de quase todos os governos, durante a construção. Para se ter uma ideia, a Ferrovia Norte-Sul vinha sendo construída na base de 10 quilômetros por ano. Em todo o período de sua abrangência foram feitos 115 quilômetros no Governo Fernando Henrique Cardoso e 100 quilômetros no Governo Sarney, totalizando 215 quilômetros. Nós devemos concluir — a previsão é 30 de abril — 1.359 quilômetros. Para se ter uma ideia, no mês de dezembro estaremos, em termos de grade, com 1.100 quilômetros.

Durante a fase de construção, tivemos inúmeros problemas, com apenas 50 funcionários. Uma vez, o Oscar esteve na obra e não tínhamos ninguém para recebê-lo durante a fiscalização. Não é, Oscar? Nós já passamos por fases difíceis.

Porém, todas as recomendações ditadas pelo Tribunal de Contas da União foram acatadas pela VALEC. Aliás, aquele relatório eu costumo até elogiar, porque o trabalho do Tribunal de Contas é fundamental, conforme disse Pagot — tanto da CGU quanto do TCU. Ele começou a dar condições para que a VALEC se tornasse uma empresa mais robusta. Vem a fase ruim quando estamos apanhando. Mas conseguimos mais funcionários. Hoje temos quase 300 — tínhamos 50. E conseguimos a reestruturação da própria VALEC.

O Congresso Nacional aprovou, através de medida provisória encaminhada pelo Presidente Lula, a concessão para a construção de 9.700 quilômetros de ferrovias no Brasil pela VALEC. Isso constituindo a Ferrovia Norte-Sul, porque, para se ter a verdadeira conotação norte-sul, não poderia parar em Anápolis, porque fica no centro do Brasil. Ela se prolonga agora até Estrela d’Oeste — e está previsto o lançamento da obra já no dia 22 de dezembro, pelo Presidente Lula.

A Ferrovia Oeste-Leste, na Bahia, deverá ter início no começo de dezembro também. Todos os relatórios foram feitos, as licitações também. Deverão ser executados 1.040 quilômetros, do total de 1.500 quilômetros.

Além disso, está prevista para ser licitada ainda neste ano a FICO, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, que seria o prolongamento da Ferrovia Leste-Oeste, de Campinorte a Vilhena. É um projeto ambicioso que deverá ser executado ao longo do próximo governo.

As dificuldades foram imensas. Dos problemas, então, nem se fale. É preciso que tenhamos um pouco de paciência, que nunca comunguemos com nada de errado e sempre corrijamos as falhas. É essa a orientação que temos dado, a mesmo que Pagot tem dado no DNIT, no sentido de retomar o modal ferroviário.

Eu acredito que o sistema ferroviário já estava recebendo a extrema-unção, Deputado Leonardo. Ou seja, já estava no fim. A Rede estava em processo de extinção; as dificuldades eram imensas. Mas hoje já estamos em outro patamar. Temos ainda muitos sofrimentos e desafios pela frente, mas, se não os enfrentarmos, jamais conseguiremos vencê-los.

Para se ter uma ideia, a conclusão da Ferrovia Norte-Sul, de Açailândia até Anápolis, “aquilo que ligava nada a coisa nenhuma”, está prevista para o próximo mês de abril de 2011.

Muito trabalho foi executado, e a população ainda não está sabendo. Em outubro, já havia 16 mil homens trabalhando. São 16 mil empregos diretos e, naturalmente, 50 mil empregos indiretos.

Voltando para os nossos problemas específicos com o Tribunal de Contas da União, foram detectados indícios de irregularidades com sobrepreço. O problema está focado nisso hoje. Trabalho feito em contrato da empresa Norberto Odebrecht revelou que ele estava em vinte e tantos por cento. Através da metodologia do Tribunal de Contas da União, o sobrepreço caiu para 11%. O tribunal expediu uma medida cautelar, naturalmente atendida pela VALEC, com esse índice de 11%, mas a medida cautelar foi de 10%.

No entanto, enfrentamos problemas judiciais, como no caso do Contrato 1.314, com a Andrade Gutierrez. Decisões judiciais têm feito com que a VALEC não faça mais essas retenções. Não tem jeito. Temos de atender à decisão judicial e recorrer. Esse é o procedimento que a VALEC tem adotado.



Quanto à questão da ponte sobre o Rio São Francisco, os esclarecimentos foram dados numa reunião com o Tribunal de Contas. Acredito que o problema foi totalmente solucionado. Se não foi, nós vamos acatar o que o tribunal recomendar.

Eu gostaria de finalizar, Deputado Leonardo, dizendo que a VALEC está pronta para atender a todas as recomendações. Temos as nossas dificuldades, que não são poucas, porque reconstruir tudo isso não é fácil, mas os problemas estão aí para serem enfrentados.

Elogio sempre a atuação do TCU e da CGU. Sem eles nós não chegaríamos a este patamar em que estamos hoje. A quatro mãos, na verdade, nós estamos reconstruindo tudo aquilo de que precisamos para que o modal ferroviário volte a ocupar o lugar dele dentro da matriz ferroviária brasileira.

Meus agradecimentos. Estou à disposição para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Dr. José Francisco das Neves, o Juquinha, representante da VALEC.

Passo a palavra agora ao Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral de Controle Externo do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Saúdo os companheiros de Mesa, representantes da VALEC e do DNIT. Saúdo em especial o Deputado Humberto Souto, Ministro emérito do TCU. É sempre uma grande satisfação para o TCU ter um dos seus Ministros como representante nesta Casa legislativa.

Quero dizer de início que é sempre uma grande honra para o TCU se fazer presente no Congresso Nacional, tentando prestar o apoio técnico necessário para que esta Casa tome as melhores deliberações para o nosso País. Nós nos fizemos acompanhar de um corpo técnico bastante expressivo, tanto qualitativa quanto quantitativamente, de forma a tentar prestar o melhor esclarecimento que os senhores possam obter.

Fazendo uma retrospectiva histórica, quero apenas dizer que esse acompanhamento que o TCU vem efetuando sobre as obras paralisadas teve início no ano de 1997, quando foi instaurada aqui no Congresso Nacional a CPI das Obras Inacabadas. Na sucessão daquela CPI ocorreu aquele caso que veio a ser conhecido como "Escândalo TRT/São Paulo". E, a partir daquele momento, o Congresso Nacional entendeu que seria necessária uma supervisão mais efetiva dos recursos que eram destinados a diversas obras públicas. Foram então inseridas nas Leis de Diretrizes Orçamentárias anuais dispositivos que conferiam ao TCU a atribuição específica de subsidiar o Congresso Nacional nessa análise que é feita. Existem pequenas alterações nas LDO anuais, mas, em síntese, todas elas tratam de estabelecer parâmetros gerais que devem ser observados pelo TCU. E, quando verificados determinados sinais, que eles sejam enviados ao Congresso.

Importante frisar, então, que um dos parâmetros anualmente estabelecidos pelas LDO é aquele que se refere ao que o TCU deve informar. E ele diz que devem ser informadas ao Congresso as obras que tenham indícios de irregularidades graves. Então, vejam os senhores que a expressão "indício de irregularidade grave" não advém do TCU, mas de um dispositivo legal. E a lei também discrimina anualmente o que são esses indícios de irregularidades graves.

Eu me permito fazer essa exemplificação apenas porque, para o senso comum, indicio pode representar mera suposição. Mas, de fato, quando uma obra se enquadra nessa categoria de indicio de irregularidade grave — e os indícios de irregularidades graves são encaminhados pelo TCU ao Congresso Nacional —, efetivamente já existe o descumprimento de algo que deveria ter sido cumprido.

As LDO estabelecem, também anualmente, parâmetros e critérios de preços objetivos, fazem referência a sistemas referenciais de custos mantidos pela administração pública e admitem sempre que, em situações excepcionais, aqueles parâmetros não serão observados, desde que expressamente assinalados em relatórios técnicos previamente à sua utilização.

Quando, efetivamente, o TCU indica ao Congresso Nacional que existe indicio de sobrepreço, existe de fato um preço que não se enquadra no parâmetro estabelecido na LDO e que não foi devidamente justificado pelo gestor. Ele até pode vir a ser justificado em um momento posterior, mas, por provocação ou a partir de provocação do TCU, já houve uma inobservância a um detalhe legal que deveria ter constado previamente.

Permito-me fazer esse esclarecimento para um nivelamento de informações.

Em relação, especificamente, ao que se discute neste dia, gostaria de dizer que o DNIT, sob a administração do Dr. Pagot, tem sido exemplo bastante positivo para o TCU de como essa nova sistemática, introduzida pelas LDO mais recentes, inclusive com as audiências públicas realizadas, é bem-sucedida. É uma experiência bastante positiva. De fato, temos tido a boa experiência de verificar que a grande maioria dos achados de auditoria apontados pelo TCU tem ensejado a adoção de providências bastante efetivas por parte do DNIT.



Especificamente, do rol de oito obras que o TCU apontou que poderiam ensejar paralisação, o DNIT já prestou os esclarecimentos, trazidos hoje pelo Dr. Pagot. Cinco dessas obras, segundo nos foi informado, já teriam contratos rescindidos ou convênios denunciados. Essa informação foi remetida ao TCU apenas ontem. Já nos próximos dias, assim sendo, o TCU deve se manifestar pela exclusão dessas obras do quadro de IGPs, porque estão resolvidas as pendências.

Especificamente quanto às pendências na obra da BR-317, o Dr. Pagot nos noticiou também que as providências foram adotadas, minimizando aquele sobrepreço inicial, que beirava os 100 milhões de reais. As providências adotadas já deixam margem para a discussão acerca de um possível sobrepreço da ordem de trinta e poucos milhões. E, segundo foi anunciado também, isso envolve a discussão um pouco maior. Nós ficaremos aguardando no TCU o recebimento desses novos documentos, mas é evidente, até mesmo por uma questão de bom senso, que já concordamos plenamente com o DNIT, em que esse valor poderia ensejar, sim, a liberação da obra, face ao compromisso já assumido perante esta comissão do DNIT, de que, caso não se chegue a consenso, haja a retenção cautelar dos valores, nesse montante do superfaturamento que ainda se encontra em discussão. Então, a obra da BR-317 também nos parece questão que pode ser facilmente solucionada.

Da mesma forma em relação à BR-050 e à BR-060: estamos aguardando a chegada dessas informações, trazidas hoje pelo DNIT. E devemos remeter esse resultado à Comissão também. Mas, em vista da afirmativa do DNIT, de que serão propostas repactuações, de que, caso elas não sejam aceitas, ocorrerão rescisões dos instrumentos contratuais, o TCU não tem realmente por que fazer qualquer tipo de ressalva adicional a esses contratos. Do nosso ponto de vista, então, as obras do DNIT estariam bem encaminhadas.

Em relação à VALEC, especificamente, foram trazidas duas obras: as Ferrovias Norte-Sul e Leste-Oeste. Sobre a Leste-Oeste informo que o IGP dessa obra já foi excluído pelo tribunal, por despacho do Relator, na última semana. Então, sobre essa obra já não pairam também indícios de irregularidade, face às providências adotadas pela VALEC.

Em relação à Ferrovia Norte-Sul, especificamente, o TCU na verdade não tem o que acrescentar. Os pontos que haviam sido previamente apontados pelo TCU persistem. Na verdade, eles não foram solucionados. O que houve, no momento da decisão, é que o TCU sinalizou à VALEC que, do seu ponto de vista, havia sobrepreço, irregularidades detectadas, que deveriam provocar uma medida. E que essa medida, da forma mais grave, ensejaria nulidade contratual ou rescisão contratual. Como medida alternativa e paliativa, foi facultada a retenção de valores. A VALEC, então, seguiu esse caminho alternativo da retenção de valores. Agora, esses valores efetivamente não se encontram mais retidos.

Então, uma posição técnica o TCU tem de trazer perante a Comissão. É claro que é uma decisão que envolve mais do que aspectos meramente técnicos, mas o subsídio técnico que o TCU pode prestar à Comissão é o de que efetivamente aqueles fatos inicialmente apontados, aquele risco de dano ao Erário persistem. O superfaturamento persiste, uma vez que a retenção cautelar foi derrubada e não há mais qualquer salvaguarda mais efetiva aos cofres públicos.

Eram essas, Sr. Presidente, as ponderações que nos cabia trazer, num primeiro momento. E nos colocamos à disposição da Comissão para esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós agradecemos ao Dr. Paulo Roberto, representante do TCU.

Conforme avisamos no início da reunião, o nosso colega Deputado Luiz Bittencourt se inscreveu para falar. Mas, antes de iniciar o debate, consulto os representantes do TCU, do DNIT e da VALEC sobre se querem fazer questionamentos entre si.

O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT - Da minha parte, não.

Eu só quero reafirmar, tendo em vista as afirmações do Dr. Paulo Roberto e uma vez que eles têm necessidade de deixar pronto o relatório até o dia 8 de dezembro, que até essa data nós estaremos com todos os documentos necessários para colocar essas questões que nós apresentamos aqui, tanto da repactuação necessária em algumas obras quanto da retenção de valores.

E nós chegamos a sugerir no ano passado, se houvesse alguma dúvida sobre a necessidade de ampliar o valor da caução da obra para que o Erário ficasse protegido, uma decisão sobre esse aspecto. Por exemplo: essa obra da BR-060 é de 4 anos. Então, poderia ser resolvido o problema fazendo-se as retenções. Mas, se for necessário para proteger o Erário, que se faça a ampliação da caução para executar a obra. Agora, efetivamente, nós não iniciaremos as obras sem estar com o assunto da repactuação resolvido.



No caso das obras que estão em andamento, se houver necessidade, se houver alguma temeridade por parte do TCU ou até da Comissão Mista, que haja essa determinação de ampliar a caução, para que nos achados se tenha efetivamente o respaldo necessário, até porque o TCU está com muito serviço a fazer. Por mais que tenha ampliado os quadros, adotado nova dinâmica e reestruturado muitos setores, vocês estão com muito serviço a fazer. E não são serviços fáceis. A cada achado surgem, obviamente, as contestações. Muitas vezes, as empresas também entram com a sua defesa. O próprio TCU, muitas vezes, chama as empresas para a defesa. Então, o tribunal precisa de um período para maturar essas respostas e nos dar a decisão final.

Antes de paralisar uma obra temendo que o Erário seja prejudicado, que se use esta alternativa: a repactuação, a retenção e até a ampliação de caução.

É uma sugestão.

Agradeço.

O SR. JOSÉ FRANCISCO DAS NEVES - Eu só queria complementar o seguinte: no Contrato 1.314, a decisão é judicial.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Antes de passar a palavra ao Deputado Luiz Bittencourt, nosso colega no COI, eu quero ressaltar a sua contribuição, a sua presença constante em todas as reuniões que realizamos, agradecendo também pela contribuição que deu à nossa coordenação.

Tem a palavra agora o nosso colega Luiz Bittencourt.

O SR. DEPUTADO LUIZ BITTENCOURT - Presidente Leonardo, gostaria de retribuir a sua gentileza, elogiando a sua condução à frente do COI, até porque o nosso trabalho neste Comitê é, do ponto de vista do equilíbrio de opiniões, muito importante para o desenrolar dos trabalhos da Comissão e para esses investimentos de que o Brasil precisa em vários Estados.

Cumprimento o Tribunal de Contas da União, na pessoa do Sr. Paulo Roberto, e faço um elogio ao Dr. Pagot pelo excelente trabalho à frente do DNIT.

No meu Estado, há 8 anos, o Governo Federal investia em torno de 50 milhões de reais por ano. Estamos fechando o ano de 2010 com investimentos de quase 1 bilhão de reais e previsão de 1,5 bilhão de reais para o ano que vem. Isso muda completamente o perfil de atuação do DNIT, na interferência nessas obras de infraestrutura e, conseqüentemente, no suporte ao desenvolvimento econômico de regiões como a nossa, que depende exclusivamente do escoamento de mercadorias da produção agrícola e pecuária, o que, de certa forma, diminui as desigualdades sociais, gera renda, dá emprego e fortalece o nosso tecido social. Por isso parabeno o Dr. Pagot pela condução do DNIT, transparente, séria, aberta. Sempre que nós o chamamos para debater aqui na Comissão de Orçamento e nas diversas Comissões Temáticas desta Casa ele vem. E até no meu Estado, por diversas vezes, o Dr. Pagot, junto com o representante regional, o Dr. Alfredo, que se faz presente aqui, participou de audiências públicas para tratar de todos esses assuntos.

Cumprimento também o Dr. Juquinha, conhecido companheiro que também foi presidente das Centrais Elétricas de Goiás (CELG), Deputado Federal — tem uma carreira pública extensa, brilhante — e deu um novo gás, um novo dinamismo à VALEC. Ele disse aqui algo surpreendente: a VALEC, ao longo de 20 anos, conseguiu fazer 215 quilômetros de trilhos no nosso País, de ferrovias. E hoje nós estamos aí com mais de 1.300 quilômetros de ferrovias sendo implantados, principalmente para consolidação da Norte-Sul, que atinge a nossa região, a Região Centro-Oeste, e fortalece o potencial de escoamento de produtos, os ganhos de mercado e a nossa economia.

A minha preocupação — e falo isso aqui até para dar suporte ao trabalho que nós fizemos nesses últimos dias na Comissão, liderados pelo Deputado Leonardo Monteiro e pelo Deputado Waldemir Moka, que também é daqui da Região Centro-Oeste, preside a Comissão e conhece muito essas questões — é o fato de que, muitas vezes, ao paralisarmos uma obra — e esse período de paralisação, em função dessas indefinições, algumas até jurídicas, independem do gestor, do Tribunal de Contas, da ação do Congresso —, nós podemos causar prejuízos maiores à população brasileira e ao Erário. Essa é uma questão que nos deixa com um grande ponto de interrogação.

Por isso o objetivo de discutir com a nossa assessoria, de encontrar mecanismos, muitos deles previstos na LDO, mas principalmente de usar o bom senso, para que nós possamos discutir, em função do posicionamento dos gestores — do DNIT, da VALEC, da INFRAERO, do Ministério das Cidades, enfim, dos grandes gestores de projetos desenvolvidos no Brasil —, no confronto com o Tribunal de Contas, parâmetros que deem segurança para que nós possamos tomar decisões aqui. Muitas vezes, serão decisões políticas, porque, se nós entrarmos no detalhe sobre a tabela, o valor do sobrepreço, o projeto, seguramente nós não



teremos condições de tomar uma decisão que possa resolver as ações de Governo e transformar os investimentos em realidades que possam assegurar o cumprimento de etapa útil.

Eu tenho uma preocupação com relação ao caso específico da Ferrovia Norte-Sul. O Brasil não tem tradição na construção de ferrovias. E não adianta nós fazermos a ferrovia para percorrer do trecho A até o trecho B. A ferrovia tem que ser feita para percorrer do trecho A até o trecho final dela, lá no porto, porque senão ela não tem etapa útil, ela não consegue cumprir o seu papel.

Se paralisarmos uma obra dessa envergadura, neste momento, nós poderemos ter consequências também danosas, gravíssimas, ao Erário e impedir que a ferrovia cumpra o papel que se dispõe a cumprir, neste momento, na economia brasileira, que é baratear o custo do transporte, aumentar a competitividade, estabelecer novos mercados, criar mecanismos internos de fortalecimento da nossa agricultura, da pecuária, da agroindústria, para agregação de valor, etc.

Essa questão da VALEC evidentemente depende de decisão judicial. Pela reunião que fizemos previamente, vejo que a VALEC se dispôs a fazer as modificações e os enquadramentos, mas no caso específico da ferrovia, há uma dificuldade adicional: o fato de não termos parâmetros para estabelecer orçamento, projeto, custo de execução de obra. E há também dificuldades regionais, porque não existia nenhuma obra com essa característica no Brasil.

Preocupa-me a questão relativa à conclusão da Ferrovia Norte-Sul. Parece-me que está prevista a inauguração desse trecho completo até o final de abril. Pergunto, então, quais seriam as consequências de uma paralisação dessa obra.

No caso de Goiás, falo especificamente da BR-060, onde há oito trechos, oito lotes. Desses oito, três praticamente não têm problema algum. São os trechos cuja execução foi autorizada e podem ser feitos. Portanto, os recursos podem ser aplicados.

No caso da BR-060, o fluxo de veículos no trecho urbano de Goiânia a Abadia, próximo à nossa Capital, é de 20 mil veículos por dia. De Abadia até Guapó e de Guapó até Rio Verde, a média é de 18 mil a 20 mil veículos por dia. No trecho de Rio Verde a Jataí, o fluxo é de 18 mil veículos por dia, sendo que a maior parte são caminhões, muitos deles carretas bitrens. Lá está a fábrica da Perdigão, uma das maiores fábricas de produtos da agroindústria do Brasil, o que também provoca uma dificuldade imensa. Lá estão 20% da produção brasileira de grãos, aves, etanol e carne, o que faz dessa rodovia uma artéria importantíssima para o desenvolvimento da nossa região e de todo o Centro-Oeste.

Quanto a essa questão, entendo que os problemas apresentados são pontuais e podem ser discutidos, equacionados, solucionados e podem até ser objeto de compromissos a serem firmados com o gestor junto ao Tribunal de Contas, de modo que possamos avançar e ver essas obras liberadas, para que possamos nelas investir.

O caso do aeroporto de Goiânia também deve ser tratado, pois a obra está paralisada desde 2007, e a paralisação provocou uma situação tal que teremos que fazer outro projeto, porque aquele, de 2005, não atende mais à demanda.

Minha preocupação é saber se esse indício de irregularidade força a paralisação; se essa paralisação não vai ser muito mais onerosa, trazendo prejuízo maior ao País, à nossa população, às pessoas que pagam impostos; e se os mecanismos que temos para avançar nessa discussão podem ser compatibilizados, entre o gestor e o Tribunal de Contas, naturalmente, com a Comissão de Orçamento deliberando, para que nós possamos seguir com essas obras, aumentando os critérios de controle e de fiscalização, mas permitindo que sejam cumpridas as etapas que deem utilidade a esses grandes projetos de que o Brasil necessita neste momento.

Quero encerrar a minha intervenção, esperando que possamos, com este trabalho, avançar na contribuição para que as obras sejam concluídas e o País possa usufruir plenamente delas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Luiz Bittencourt a manifestação.

Passo a palavra ao colega Deputado Gilmar Machado, Líder do Governo na Comissão do Orçamento.

O SR. DEPUTADO GILMAR MACHADO - Obrigada, Presidente Leonardo, companheiro de partido que tão bem vem conduzindo o trabalho do Comitê de Obras com Índícios de Irregularidades.

Agradeço a presença ao representante do TCU, ao Pagot e ao Juquinha.

Quero também agradecer ao Presidente Waldemir Moka e dizer que S.Exa. e o Deputado Leonardo Monteiro acertaram, neste ano, na coordenação do trabalho. No ano passado, nós tivemos alguns problemas.



Falamos muita coisa, ficamos mais no debate, na imprensa, e menos na técnica. Neste ano, nós agimos da forma correta: não há confronto entre a Comissão e o TCU ou outros órgãos.

Cumprimento todos pela reunião técnica que foi feita preliminarmente. E, agora, nas audiências públicas, vamos tentar resolver os problemas. O que é possível ser resolvido está sendo resolvido. O que não é possível, não está.

Cumprimento o DNIT, que, realmente, mudou muito sua sistemática de trabalho. Já estou nesta Comissão há algum tempo e me lembro de que a lista do DNIT era enorme. Hoje vemos como foi reduzida. Houve redução das obras com indícios de irregularidades e aumento das obras que o DNIT vem fazendo pelo País afora.

O Deputado Luiz Bittencourt disse que, em Goiás, os investimentos vão passar de 1 bilhão de reais. No Estado de Minas Gerais, nós tínhamos previsão, no início, de algo entre 500 milhões e 800 milhões de reais para o Estado inteiro. Hoje, só na minha região, o Triângulo Mineiro, são quase 2 bilhões de reais em investimentos. É uma mudança a que nós estamos assistindo. Realmente, ficamos felizes com isso.

A mesma coisa em relação à VALEC, que voltou. Felizmente, agora está reestruturada, organizada, com uma nova sistemática, agilizando o processo para recolocar a questão ferroviária no centro do debate do País. Nós não vamos conseguir continuar crescendo se não atentarmos à questão ferroviária. Não tem jeito. Nós não vamos conseguir crescer 5%, 6% ao ano sem ferrovias. Não tem jeito!

Então eu quero cumprimentá-lo, porque V.Sa. vem fazendo um trabalho brilhante, inclusive superando alguns, os pessimistas, que não acreditavam ser possível resolver o problema de licitação e fazer licitação na questão ferroviária. Graças a Deus, licenças ambientais também começaram a sair, porque isso era outro gargalo. Então, a coisa começa a ser acertada.

Na minha região, há um problema identificado na BR-050. Quero cumprimentar o DNIT, que já apresentou as explicações, mandando a documentação. É uma rodovia que tem uma característica fundamental: liga São Paulo a Brasília e tem fluxo intenso, tanto de veículos, quanto de caminhões, porque há uma ligação econômica muito forte entre Goiás, Brasília e São Paulo, passando pelo Triângulo Mineiro. Na verdade, o Triângulo Mineiro é um grande corredor. Mesmo havendo um parque industrial e uma logística muito fortes em Uberlândia, o Triângulo Mineiro ainda é um grande corredor.

Lamentavelmente, só este ano, 11 pessoas perderam a vida no trecho entre Uberlândia e Araguari, um trecho extremamente sinuoso, perigoso. Realmente, essa duplicação vai equacionar um pouco esse problema. Para nós, vai solucionar o problema. Mas, logicamente, ninguém quer obra com problemas.

As propostas foram encaminhadas, o DNIT já fez as mudanças contratuais pedidas, fez o bloqueio que foi aqui solicitado, para que depois possa ser julgado — o TCU vai fazer esse processo —, e as mudanças necessárias na área, com a troca do material de terceira, como foi ali proposto.

Isso nós dá tranquilidade, porque o que a imprensa mais gosta, os jornais da região, tanto de Uberlândia como de Araguari, é de anunciar: *“O TCU manda parar a obra”*. Estávamos fazendo o trabalho, e a imprensa já havia mandado parar as obras. Mas as obras continuavam normalmente.

Quero cumprimentar o Presidente Waldemir Moka mais uma vez e o Deputado Leonardo Monteiro. No ano passado, nós tivemos alguns enfrentamentos desnecessários. Se discutirmos tecnicamente, analisarmos o problema, vemos onde dá... porque onde não dá, vai ter que parar. Mas onde é possível equacionar, vamos resolver sem barulho, sem disputa na imprensa. Vamos fazer a disputa aqui dentro, na Comissão, porque este é o lugar correto. Os técnicos dos órgãos vêm aqui, e resolvemos.

Mais uma vez, quero cumprimentá-los e dizer que esperamos que este processo possa continuar, porque os recursos para as obras do PAC vão crescer, e as obras vão crescer cada vez mais.

Agora, os projetos têm que ser melhorados, porque, para mim, um dos grandes problemas que nós temos são os projetos. Os projetistas, realmente, são um negócio. Se não dermos uma ajustada nas empresas que fazem projeto... Acertando isso, facilita muito o restante. Porque o que dá mais problema é projeto. Esse problema da BR-050 era o projeto. Resolvendo isso, acho que as outras coisas caminham com mais tranquilidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Gilmar Machado.

Passo a palavra agora ao Deputado Fábio Ramalho, do PV das nossas Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO FÁBIO RAMALHO - Quero cumprimentar o Presidente Leonardo, pelo bom trabalho que desenvolveu à frente do COI. Cumprimento também o Secretário do TCU, a quem farei um pedido.



Em Belo Horizonte, há um anel rodoviário, cujas obras foram paralisadas por irregularidades. Não queremos que nada irregular seja iniciado, mas pediríamos também que, quando uma obra tiver de ser paralisada, veja-se antes a questão do risco à vida. No anel rodoviário de Belo Horizonte, todos os dias, vemos inúmeros desastres e mortes. Esse anel tem urgência realmente no início das obras. A urgência na preservação da vida também tem de estar presente em todas as questões.

Quero parabenizar o Dr. Pagot e fazer também a ele um pedido. Minas Gerais tem uma estrada que é uma desgraça. Não existe ninguém naquela região do Mucuri, Jequitinhonha, na região do Vale do Aço, que não conte de um parente ou de um amigo que morreu naquela estrada. Trata-se da BR-381. O Deputado Leonardo e o Deputado Alexandre sabem disso. Não existe ali quem não tenha perdido um parente ou um amigo na BR-381. Aliás, um é pouco. Pode-se falar em dezenas. A BR-381 é uma estrada de vergonha para nós. Eu não tenho coragem de viajar por ela. Só viajo por ela no último caso. Cada vez que se viaja por aquela estrada, corre-se um risco enorme de perder a vida. Esse é um fato a que todos assistimos, todos os dias, pelos jornais, na televisão. Morrem 10, 20, 30, quase uma centena de pessoas por mês. É vergonhoso para nós, que somos representantes daquela região e vemos nossos braços amarrados.

Quero parabenizar o Juquinha pela Presidência da VALEC. Vemos hoje que, realmente, no tocante ao transporte ferroviário, o Brasil estava parado. Na Índia, por exemplo, há 225 mil quilômetros de ferrovias. No Brasil parece que há de 20 mil a 22 mil quilômetros, não mais do que isso. Quero parabenizá-lo por ter dado essa abertura para esse leque de obras realmente necessárias a este País, a fim de atendermos quem produz. Temos realmente de atender a quem produz, porque precisamos de muita gente trabalhando. Precisamos que as pessoas possam, através do trabalho, ter dignidade. E hoje o que dá mais dignidade à maioria das pessoas é realmente o transporte do que se produz.

Quero parabenizar o Juquinha e pedir que o TCU continue com sua equipe de fiscalização, mas também que procure meios para que as coisas andem mais rápido, a fim de que o Brasil não pare e, sobretudo, não vejamos tantas vidas ceifadas sem podermos fazer nada.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Fábio Ramalho, lá de Minas Gerais, da nossa região. Reforço essa sua reivindicação em relação à duplicação da BR-381, de Belo Horizonte a Governador Valadares. De fato aquela é, hoje, uma rodovia da morte. Precisamos iniciar a sua duplicação. A obra já está prevista no PAC 2 e será de muita importância para nossa região e para Minas Gerais.

Passo a palavra, com muita honra, ao Presidente da nossa Comissão, o Deputado Waldemir Moka.

O SR. DEPUTADO WALDEMIR MOKA - Meu caro coordenador...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Presidente, um momento. Deputado Humberto Souto, pulei o seu nome. V.Exa. será o próximo a fazer uso da palavra.

O SR. DEPUTADO WALDEMIR MOKA - Meu caro coordenador, Deputado Leonardo Monteiro; Dr. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral do Tribunal de Contas da União; Dr. Pagot, Diretor-Geral do DNIT; Dr. José Francisco das Neves, que ninguém consegue chamar pelo nome, porque é o nosso amigo Juquinha.

Penso, Dr. Pagot, que o Tribunal de Contas tem que exercer o seu papel de fiscalização. Os técnicos estão aí e cabe a eles apresentar tecnicamente quais são as irregularidades. Eles têm obrigação de fazer isto: apresentar os dados. Não há como fugir disso. Eu vejo o Juquinha dizer: *"Fizemos uma retenção, e a Justiça mandou pagar"*. Agora, é claro que o comitê vai apresentar um relatório, que vai ser analisado aqui na Comissão. E é preciso ter coragem para isso. Acho que quando se tem transparência e seriedade, vamos chegar ao Plenário da Comissão e vamos tomar uma decisão política e arcar com o ônus dela, porque a maioria da Comissão vai entender que algumas irregularidades, mesmo existentes, vão ter que ser superadas, em função até do bom senso, porque há obras que têm 90% já executados e precisa ser terminada. Eu penso que a Comissão vai ter essa coragem, na medida em que o comitê apresentar um trabalho técnico, transparente, e apresentar suas conclusões.

Nós fizemos questão de inverter o processo. Primeiro, as reuniões técnicas, o encontro dos técnicos. Eles vão apontar a irregularidade, e o gestor vai dizer: *"Nós já fizemos isso e isso"*.

Eu tenho observado aqui que muita coisa já evoluiu. Com muitas coisas os técnicos concordaram, dizendo que realmente tal coisa dá para aceitar. E vai chegar o momento em que vão dizer: *"Tecnicamente, nós não podemos concordar com isso"*. E aí a responsabilidade, primeiro do comitê, que vai apresentar um relatório,



e, depois, do conjunto desta Comissão, de continuar bloqueando ou de desbloquear aquilo que a Comissão majoritariamente entender que deve.

É assim que eu vejo esse processo. Acho que esse é o trabalho que precisa ser feito, cada vez com mais seriedade e com mais transparência.

Quero parabenizar cada um dos expositores aqui, em especial o coordenador, Deputado Leonardo Monteiro, que, junto com o Deputado Bittencourt e tantos outros, tem feito um grande trabalho.

Quero também dizer ao Dr. Pagot que muitas coisas eu ouvi com atenção, mas uma me chamou a atenção de forma especial. Eu sou médico, o senhor é engenheiro, mas eu estou convencido de que é melhor pagar um pouco mais num projeto, porque é a garantia de que a execução será perfeita. Projetos baratos são quase que a causa dos problemas na execução de uma obra.

Finalizo parabenizando o coordenador pelo trabalho apresentado. Agora vamos, na minha avaliação, aguardar o relatório que o comitê vai produzir, e tomar a decisão desta Comissão como um todo, no sentido de deliberar aquilo que o comitê — evidentemente, após este trabalho — vai encaminhar para ser apreciado nesta Comissão.

Muito obrigado, Sr. Coordenador.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Eu é que agradeço, Presidente Waldemir Moka. Estamos trabalhando para cumprir a sua determinação de concluir o nosso trabalho até o dia 10 de dezembro, para que possamos, como é vontade de V.Exa., votar o nosso Orçamento até o dia 15 de dezembro.

Passo a palavra agora ao nosso colega Deputado Federal Humberto Souto, que já foi membro e Presidente do TCU nos anos de 2000 a 2002.

O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO - Sr. Presidente, Srs. Deputados, inicialmente, quero cumprimentar o Diretor-Geral do Tribunal de Contas da União pelo belíssimo trabalho que o Tribunal realiza no País em defesa da sociedade brasileira. E o faz em nome do Congresso Nacional. Essa relação de irmandade entre o Tribunal de Contas e o Congresso Nacional é fundamental que seja ressaltada.

O Tribunal de Contas não é um órgão que trabalha por sua livre iniciativa. Ele trabalha, por uma determinação constitucional, em nome do Congresso Nacional. E num País tão corrupto como o nosso, num País tão desmoralizado como o nosso, com um Congresso Nacional tão desmoralizado como o do Brasil, ter um órgão representando o Congresso Nacional com a categoria técnica, com a responsabilidade que demonstra o TCU em seus trabalhos em defesa do Erário, é motivo de elogios de todos nós. Transmita ao Presidente do Tribunal, caro Diretor, a homenagem que prestamos ao Tribunal, que engrandece e envaidece os brasileiros a cada dia que passa, principalmente por seu corpo técnico, da mais alta qualidade. Talvez, e possivelmente, o quadro técnico mais preparado do País, quadro técnico do qual nunca se levantou qualquer eiva de desonestidade ou de descumprimento do dever. É motivo de orgulho para todos nós desta Casa e de todos os brasileiros o procedimento técnico e a correção com que desempenha os seus trabalhos o Tribunal de Contas da União. Merece, pois, os nossos elogios neste momento.

Quero também elogiar e prestar as minhas homenagens ao Dr. Pagot, que tem desenvolvido grandioso trabalho no DNIT. Sabemos que o DNIT, a vida inteira, foi o maior estuário e repositório de corrupção que este País já teve. Não há diretor algum do DNIT que tenha passado ileso nos últimos anos, alguns com todos os seus bens, com toda a sua vida comprometida ou por corrupção ou por incompetência na direção do órgão, com referência à preservação dos interesses nacionais.

V.Sa., depois que assumir a direção do órgão, deu outra feitura ao DNIT. Realmente, ele se aproximou do Tribunal com humildade, com inteligência, procurou melhorar a sua assessoria, deu dinamismo ao seu trabalho. O DNIT multiplicou diversas vezes a sua capacidade de operação no País, de maneira que merece V.Sa. a homenagem desta Casa nesta audiência pública.

Quero cumprimentar todos os outros participantes da Mesa, especialmente o Presidente da Comissão aqui presente e o Presidente desta audiência, o Deputado Leonardo Monteiro, pelo belíssimo trabalho que vêm realizando.

Se pudesse, na condição de ex-Ministro do TCU com 10 anos de experiência naquela Casa e também como seu ex-Presidente, dar um testemunho da importância do Tribunal para esta Casa e para o País, e vendo alguém querer assumir a responsabilidade para que uma obra continue, contaria a minha participação no processo da construção do prédio do Tribunal do Trabalho em São Paulo.

Eu era Ministro recém-chegado ao Tribunal, quando o processo veio à pauta. Já havia 80% da obra concluída. Quando vejo o Deputado dizer que a obra está perto de terminar, acho importante isso. O Ministro-



Relator do processo, naquela época, preocupado com isso, em não prejudicar o País, em não demorar mais a obra, achou que a obra deveria continuar. Eu, Ministro novo no Tribunal, chegando da área política, deveria concordar com aquilo, porque nós, políticos, sempre queremos dar uma solução para que a nossa obra, a obra da nossa região seja concluída, porque ela importante mesmo. E nós conhecemos também a burocracia do serviço público brasileiro. Então, nós todos temos aquela ansiedade de fazer com que a obra continue, e é normal isso.

Eu, então, discordei do Relator e pedi que a obra fosse paralisada e fosse aberta uma auditoria para constatar os prejuízos naquela época. Fui voto vencido. Logo em seguida, um ano depois, estourou o escândalo. Um juiz de Direito foi preso, o Senador Estevão, ainda esta semana, foi condenado a 32 anos de prisão em decorrência do processo dessa obra, e assim por diante. E os prejuízos incalculáveis para o Erário não foram sanados.

Então, é sempre um risco deixar continuar uma obra que se tem consciência de que está eivada de defeitos, de atos ímprobos, etc., por causa da ansiedade de ver aquela obra construída. É sempre um perigo para quem assume esse risco.

Agora, acho que o Tribunal não deve se ressentir quando esta Comissão determinar que uma obra, paralisada por ele, continue. Acho que a responsabilidade é transferida. O Tribunal cumpriu com o seu dever, mostrou ao Congresso, que é o representante legítimo da Nação, pela via democrática, que as obras estão eivadas de problemas, que o País pode levar prejuízo, que o melhor a fazer é suspender a execução daquela obra, é caucionar a obra. Esse é um paliativo encontrado e que o Supremo já consolidou hoje, ou seja, a decidiu pela legalidade da retenção de parte dos recursos para preservar os interesses públicos.

Acho que num país em que um juiz de Direito pode dar uma sentença lá no interior — e nós sabemos como funciona o Brasil, país em que juiz vende sentença, país em que Deputado diariamente está sendo processado na Comissão do Orçamento, país em que juiz de Direito vai preso porque vendeu sentença, país em que Promotor de Justiça e Procurador estão sendo presos, país em que delegado de polícia está sendo preso todo o dia; não é um santuário este País — é preciso ter preocupação mesmo. E quem trata desse assunto tem de ter preocupação em defesa dos interesses públicos. A obra precisa continuar, mas é o dinheiro do povo que está sendo empregado. O Governo não planta arroz nem feijão. O Governo arrecada o dinheiro do povo, principalmente do povo mais pobre deste País, para fazer as obras. Então, é aquele dinheiro que nós, em nome do povo, temos de defender, temos de preservar.

Mas se o Congresso Nacional, que representa o povo e deveria defender os interesses do Erário, entende que a obra deve continuar, o Tribunal não deve ficar sentido. O Tribunal cumpriu com o seu dever. Cabe ao Congresso assumir a responsabilidade de mandar continuar uma obra, mesmo com o julgamento já definitivo do Tribunal no sentido de que essa obra não deve continuar, sob pena de dar prejuízo à Nação.

Eu acho que as coisas estão muito fáceis, depois que houve o Comitê de Avaliação, e a Comissão vai decidir, o Congresso vai decidir se a obra deve continuar, porque o Tribunal ressalva a sua responsabilidade. Os técnicos não precisam ficar sentidos por isso, os Ministros não precisam se sentir menos valorizados por isso. Pelo contrário, os Ministros deram uma direção ao Congresso Nacional. Se o Congresso Nacional entender que deve continuar a obra, que a obra continue. Eu acho que as coisas estão muito fáceis de se resolver. Não há problema mais para se criar essa discussão entre Tribunal e Congresso, que acho que não é produtiva, não é boa. Pelo contrário, devemos estreitar o máximo possível o nosso relacionamento com o Tribunal, porque é um órgão auxiliar do Poder Legislativo.

Acho que num momento como este, numa audiência pública, queremos apenas cumprimentar as pessoas e dar o nosso testemunho sobre o trabalho do Tribunal e a importância do Congresso Nacional na representação popular.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Humberto Souto a participação.

Não havendo mais Deputados inscritos, vou passar a palavra aos membros da Mesa, seguindo a ordem de inscrição.

Tem a palavra o Dr. Paulo Roberto Wiechers Martins, Secretário-Geral do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Em relação às considerações feitas por V.Exas., todas elas bastante pertinentes, só gostaria de fazer algumas observações, para que não pairessem maiores dúvidas.



Primeiramente, em relação a uma das questões suscitadas pelo Deputado Luiz Bittencourt, relacionadas à BR-060, sobre se aquele tipo de irregularidade deve forçar uma paralisação, essa é uma decisão que não cabe ao TCU. Ela necessariamente força, sim, uma manifestação do TCU, no sentido de que, de acordo com os parâmetros legais estabelecidos pela LDO, o TCU tem de enquadrar aquela obra como uma obra que deve ser paralisada. Mas o Orçamento é uma peça técnico-política, não é uma peça matemática. Matemáticos são somente os números do Orçamento. O Orçamento em si é uma peça política que tem que ser deliberada por esta Casa.

Então, do ponto de vista do TCU, deve-se forçar a paralisação, sim, necessariamente, porque seguimos parâmetros legais. Do ponto de vista do Congresso Nacional, é claro que a discussão passa por outros foros.

Neste momento, aproveitando também as palavras do Ministro Humberto Souto de apoio ao TCU, eu gostaria, apesar de S.Exa. não mais estar presente, de fazer uma consideração em relação às palavras do Deputado Fábio Ramalho, quando mencionou a questão do anel viário de Belo Horizonte. A licitação desse anel viário já foi anulada pelo DNIT — não foi pelo TCU —, após o trabalho do Tribunal, que apontou uma série de inconsistências, com as quais o DNIT concordou. E essa anulação já trouxe um benefício ao Erário da ordem de 300 milhões de reais.

Além disso, o Deputado Fábio Ramalho solicitou que o TCU, quando indicasse a paralisação de uma obra, observasse a questão de vidas em risco nas estradas. Essa questão de vidas em risco foi disciplinada de certa forma por V.Exas. e está contemplada no texto da LDO também, quando o art. 95 menciona que, no momento da análise das obras, devem ser considerados não apenas os aspectos econômicos decorrentes da paralisação da obra, mas também os aspectos sociais envolvidos.

Os aspectos de ordem econômica são de fácil mensuração, tanto pelos órgãos jurisdicionados como pelo Tribunal de Contas da União. Diga-se de passagem, sobre esses aspectos econômicos, que o rito da LDO diz que essa documentação sobre o porquê de a obra não ser paralisada deve ser remetida previamente à Comissão, exatamente com essa quantificação dos aspectos econômicos e dos riscos potenciais às questões sociais e ambientais. Não nos chegou nenhuma manifestação dos diversos órgãos, em cumprimento a esse art. 95. Mas essa questão dos riscos sociais tem de ser pesada exatamente no âmbito dessas audiências públicas, conforme previsto no rito da LDO. Novamente, isso não compete ao TCU. Ao TCU compete, volto a frisar, apenas o aspecto técnico.

Ainda em relação ao Deputado Fábio Ramalho, ele mencionou a BR-381, falando da urgência da liberação das obras. Essa obra esteve, no ano passado, no quadro-bloqueio. Este ano ela não está. O TCU não tem nenhuma questão de paralisação relativa a essa obra. O Congresso Nacional já foi inclusive informado sobre isso. Então, não existe pendência quanto a esse aspecto.

De resto, quero apenas agradecer a todos as considerações que foram feitas e a oportunidade, mais uma vez, de o TCU comparecer perante esta Casa legislativa. É uma honra podermos, mais uma vez, subsidiar a decisão a ser proferida por V.Exas.

Colocamo-nos absolutamente à disposição, não apenas neste momento, mas também em todos os momentos vindouros em que esta Casa precise do TCU. Na verdade, o TCU existe para servir a esta Casa e à sociedade que ela representa. Estamos absolutamente à disposição de V.Exas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Muito obrigado. Nós agradecemos ao Dr. Roberto, Secretário-Geral do TCU.

Quero também registrar a presença do nosso colega João Grandão, ex-Deputado Federal pelo Mato Grosso do Sul.

Passo a palavra agora ao Dr. Luiz Antonio Pagot, Diretor-Geral do DNIT.

O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT - Algumas questões foram apontadas aqui, especialmente no caso da BR-381, em Minas.

Dr. Paulo Roberto, na realidade o Deputado não estava propriamente se referindo àquele pequeno programa de adequação que estava sendo feito na BR-381, com ampliação de alguns viadutos e acessos a algumas cidades. Era um projeto relativamente pequeno, que está a apenas 6% da conclusão. Quando foi feita a retenção, 94% estavam executados e 6% estavam para ser executados. E agora, após a liberação, vai ser concluído.

Porém, não é esse o problema da BR-381. A BR-381 é uma das rodovias brasileiras de maior movimento. Ela sai de Belo Horizonte, em Minas Gerais, vai até Governador Valadares e precisa ser toda



duplicada. Inclusive, como passa por uma região extremamente montanhosa, com enormes acidentes topográficos, precisa de uma metodologia especial, com túneis e grandes viadutos, para poder ter um traçado menos sinuoso e menos perigoso.

A maioria absoluta das rodovias no Brasil foi implantada na época em que o peso máximo permitido por eixo era de 6 toneladas, e a maior carreta tinha 18 metros. Hoje, as carretas têm acima de 30 metros e se admitem 10 toneladas por eixo. Elas foram construídas quando nós transportávamos, só do agronegócio, cerca de 300 milhões de toneladas. Hoje, o Brasil transporta 1 bilhão de toneladas só do agronegócio. Se for compor com os produtos minerossiderúrgicos, agroflorestais, etc., chega-se a valores extraordinários de fluxo e volume de carga.

As rodovias precisam, sim, ter novas implantações, adequações e duplicações. E essa é uma das mais urgentes. O que aconteceu nesses últimos anos com relação a essa rodovia e em relação a uma outra de Minas, a BR-040? Elas estavam no plano de concessões. Depois, parece que o Governo tomou uma outra posição. Elas saíram do plano de concessão para a execução. Então, passamos a fazer o projeto. Só que os projetos dessas rodovias complexas não são rápidos, porque exigem túneis, viadutos, alternativas de traçado, programas de desapropriações, e são obras de grande valor. Para essa rodovia, por exemplo, conforme a solução técnica que for dada, as obras podem custar de 2,2 bilhões a 2,4 bilhões de reais.

Neste momento, a BR-381 está com 60% dos projetos prontos. É uma das obras em que, há cada 15 dias, nós sentamos com as projetistas e fazemos uma avaliação do que está pronto, de como está sendo a execução. Há um comitê, controlado pelo nosso engenheiro Carlos Rogério, de Minas Gerais, que cuida atentamente do projeto. E, até abril do ano que vem, os projetos estarão prontos e essa rodovia pode ser licitada. Portanto, ele se refere exatamente à duplicação da BR-381.

A BR-040 é outra rodovia em que temos que iniciar um projeto de duplicação. Há um trecho pequeno na saída de Belo Horizonte duplicado, mas é necessário duplicá-la toda, até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro. É uma obra de grande porte, que merece um outro tratamento.

Até lembro que passamos muitos e muitos anos sem recursos necessários sequer para manutenção rodoviária. Entre 1988 e 2004, o DNER e o DNIT, seu sucessor, viveram praticamente à mingua. Eles não tinham sequer os recursos necessários para fazer a manutenção rodoviária no Brasil.

E a partir — e essa foi minha fala no começo — do momento em que o Presidente Lula regulamentou a CIDE, trouxe recursos para o DNIT, o Congresso aprovou o Projeto Piloto de Investimentos — PPI, em que 5% do superávit primário é destinado à infraestrutura, um quinhão para o DNIT, e, posteriormente, veio o PAC, também com recursos para o DNIT, nós passamos a programar a reestruturação nacional da parte rodoviária e também dos investimentos dos contornos ferroviários e hidroviários, colocando o Brasil em um novo patamar. No entanto, estamos muito longe daquilo que precisamos fazer.

Srs. Deputados, tenho uma preocupação muito grande. Nós precisamos fazer uma série de mudanças de metodologia, inclusive na questão das concessões, porque precisamos abrir espaço fiscal. Os investimentos em infraestrutura não podem parar, até porque vêm pela frente a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Além disso, teremos cinco novas siderúrgicas nacionais de grande porte, que exigem todo um complexo intermodal para atendê-las; seis novas refinarias, em diversas regiões brasileiras, que precisam também de um complexo intermodal para atendê-las. Os acessos aos portos estão absolutamente estrangulados e precisam de uma artéria só para fazer esses novos acessos aos portos rodoviários e ferroviários. E há a questão das dutovias, em que só estamos engatinhando no Brasil.

Então, na parte da infraestrutura nacional, precisam continuar os investimentos para recuperação da malha rodoviária e adequações com melhoramento. E precisam ser feitos novos investimentos. Precisa-se pensar na questão das concessões.

Nós estamos muito limitados hoje. Por exemplo, vejo uma questão que podia abrir um espaço fiscal consistente, para dar velocidade às muitas obras planejadas, como a própria BR-381. No final do ano, nós vamos ter 20 mil quilômetros de rodovias federais em bom estado, com bom pavimento, boa trafegabilidade, boa sinalização, e que podem ser concedidas para manutenção, com um pedágio baixo. Quer dizer, é uma decisão que o Governo vai ter de tomar com o Congresso Nacional nos próximos anos, nos próximos orçamentos.

Há muita coisa a ser feita. A BR-381 e a BR-040 são duas. Se houvesse Parlamentares de outros Estados aqui, eles iriam dizer: *"Lá no Mato Grosso tem a rodovia da morte"*. *"Lá no Rio Grande do Sul tem a rodovia da morte"*. *"Lá no Pará tem a rodovia da morte"*. *"No meu Estado tem o trecho da morte"*. Nós não conseguimos recuperar o tempo perdido.



O senhor está absolutamente certo, Deputado Humberto Souto. Os órgãos de controle do TCU, especialmente, são dos mais aparelhados. E nós temos nos reunido diversas vezes com eles até para pegar essa sabedoria e essa sapiência dos seus técnicos para fazer as correções necessárias, para não trazer problemas para o Congresso Nacional, para a Comissão Mista de Orçamento.

E nós precisamos, assim como alguns órgãos que foram aperfeiçoados, do aperfeiçoamento da nossa instituição e de ousadas novas metodologias, como a questão da técnica e preço para, no caso do projeto, o preço não ser prioridade, mas, sim, a técnica, para evitar que picaretas façam projetos. Hoje um cara com uma pasta e um celular, contratando terceirizados, ganha uma obra de 200 milhões, 300 milhões de reais e te entrega o projeto quando quer. E, quando se apenas esse indivíduo, imediatamente surge alguém para dar uma liminar, como o senhor acabou de falar.

Às vezes, nos processos licitatórios, entram empresas que sabemos que, absolutamente, não têm qualquer qualidade, cujos históricos são os piores possíveis. Elas ganham acesso às licitações e, muitas vezes, ainda vão oferecer denúncias sobre todo o mundo, para tumultuar o processo. São empresas que só fazem o mal, absolutamente não fazem nada bem. Ainda trocam de nome toda hora. A cada ano a empresa tem um nome novo, uma formulação nova na Junta Comercial. Isso é impressionante. E nós não temos velocidade para...

Então, novas metodologias são exigidas, e não é só na questão da técnica e preço, mas também na formulação de preço e até na decisão sobre se efetivamente vamos continuar fazendo obras por preços unitários ou se, de repente, vamos fazer por empreitada global, não admitindo mais aditivos para as obras e revisão de projeto — a empresa que ganhar aquela obra vai ter de executar por aquele preço e acabou. Aí se aumentam a caução, as garantias que o Governo pode ter com os bancos de primeira linha. E evidentemente nós passamos a ter uma nova metodologia.

Com isso, acredito que estamos, Dr. Paulo Roberto, no caminho do aperfeiçoamento do sistema. Por exemplo, quando eu falava anteriormente, muitas vezes o Deputado Humberto Souto me puxou a orelha, dizendo: *"Olha, precisamos de novas metodologias nos órgãos de controle"*. E o próprio TCU adotou novas metodologias, como a centralização da SECOB, para fazer com que as SECEXs tivessem um corpo unitário, com os mesmos padrões de pareceres. Isso ajuda muito e diminui o trabalho ou o retrabalho muitas vezes. São decisões importantes que contribuem cada vez mais até para a agilização dos processos.

Por exemplo, houve a adoção agora de uma secretaria especial para tratar da questão ambiental. O licenciamento no Brasil é socioambiental. Estamos reclamando da paralisação por alguns meses de alguma obra, mas às vezes um órgão desses para obras por anos, sem qualquer respaldo mais consistente! Vejam o prejuízo que isso causa, o prejuízo que nós temos com a paralisação de uma obra dessas, às vezes por uma inconsistência.

Nós — os órgãos que executam obras no Brasil — estamos preparados para atender às medidas mitigadoras para a redução do passivo. Nós estamos preparados para isso. Agora, não pode a obra ser paralisada previamente, com grandes danos ao Erário. Nós estamos dispostos a atender a todas as condicionantes dentro do licenciamento socioambiental do Instituto Chico Mendes, do Instituto de Patrimônio Histórico, do instituto que cuida dos quilombolas e minorias, que é a Fundação Palmares, da própria FUNAI, do próprio IBAMA. O ideal seria que o IBAMA fosse o licenciador, e todas as outras exigências desses organismos e dessas autarquias fossem colocadas como medidas mitigadoras para serem cumpridas na execução da obra.

E um detalhe: que não se permitisse, através de leis adequadas, que muitas coisas que não têm absolutamente nada a ver com a obra sejam colocadas ou imputadas durante a execução daquela obra, porque muitas vezes se recebe uma licença com 20 ou 30 condicionantes, das quais apenas duas ou três têm a ver com a obra. O resto só faz a alegria de consultores e de empresas de consultoria, principalmente de organizações não governamentais vinculadas a universidades e a institutos que estão por trás de toda essa gente.

Isso é muito mais temerário e traz muito mais prejuízo para o Brasil do que essas questões. Se uma obra dessas for paralisada porque deve ser paralisada — e tenho convicção do que o TCU só assim determina quando de fato ela deve ser paralisada —, temos de fazer uma revisão do procedimento daquela obra ou uma nova licitação. Concordamos absolutamente com o TCU: imediatamente, rescindimos ou até revogamos o processo de convênio. Não discutimos o assunto.

Por que estou trazendo isso aqui? Quanto ao Anel Rodoviário de Belo Horizonte — um anel de cerca de 40 quilômetros —, por que somos contra? Recebemos o projeto da Prefeitura de Belo Horizonte, constituímos



uma comissão de engenheiros para analisar o projeto, e, assim que o projeto foi aprovado, nós o licitamos. A partir do momento em que aprovamos, a responsabilidade foi do DNIT.

Nós licitamos um projeto, Dr. Roberto, inexequível! Para começar, o projeto nem atendia às exigências do Município de Belo Horizonte. Por exemplo, a principal interseção — o Anel com a BR-040 — não estava contemplada, bem como a duplicação do viaduto, os acessos, o Km 200, que deve ser feito para os dois lados. Outro detalhe: as marginais necessárias para o acesso aos grandes bairros não estavam contempladas; o acesso à Rodoviária também não estava contemplado. O que estava contemplado era uma enorme capa de concreto de fora a fora, que passou pelos nossos técnicos, os quais, obviamente, vão ter de responder por isso, porque acabaram aprovando uma coisa inexequível.

Então, já vamos colocar na praça um novo termo de referência de acordo com o que Belo Horizonte precisa, com o plano viário da cidade precisa, com todas as interferências, contemplando inclusive as desapropriações. Duas mil famílias precisam ser desapropriadas, realocadas. Duas mil famílias!

Então, cadê o plano de desapropriação? Não constava no processo. Era um projeto de última hora que ia atender à execução física da obra, mas não às condições exigidas pela cidade de Belo Horizonte.

É uma pena que o Deputado Fábio Ramalho não esteja aqui para eu dar as justificativas necessárias.

Nós revogamos essa comissão. Assumimos a responsabilidade. O engenheiro Jony Lopes, engenheiro de longa data, de grande responsabilidade e Diretor da Diretoria de Pesquisa e Planejamento, e a engenheira Tammy estão à frente disso, com reuniões semanais, a fim de que, quando for colocado na praça o termo de referência, haja exigências para que esse projeto contemple aquilo de que a cidade de Belo Horizonte precisa.

Enfim, temos trabalhado bastante afinados com os órgãos de controle, fazendo o dever de casa.

Agora, para as exigências futuras e mais para o que se configura de investimentos entre 2011 a 2014 — devem passar pelos cofres do DNIT cerca de 60 bilhões de reais para investimento de 2011 e 2014 —, precisamos ter novas e ousadas metodologias, ter um corpo técnico que responda à altura. Da mesma maneira que a CGU e o TCU, o DNIT também tem de ter o corpo técnico adequado para fazer frente às obras nacionais.

Então, agradeço aqui mais uma vez o convite. Quero dizer, Dr. Paulo Roberto, que se até o dia 8 o senhor não receber convenientemente e de maneira adequada as defesas e as repactuações que têm de ser feitas e a informação das retenções, não tenha a menor dúvida em manter a obra como IGP. Isso, sim, é responsabilidade.

Obviamente, vamos ter de correr atrás, no ano de 2011, para recuperar o tempo perdido e, principalmente, para dar as respostas que a Comissão Mista vai exigir.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Quero agradecer ao Dr. Pagot, sobretudo ao DNIT, a contribuição dada a esta audiência pública.

Passo a palavra, agora, ao Juquinha da VALEC.

O SR. JOSÉ FRANCISCO DAS NEVES - Gostaria de agradecer a todos as palavras.

A pergunta do Deputado Bittencourt foi sobre a importância da Ferrovia Norte-Sul. Além do que mandamos por escrito, eu ouvi um comentário feito pelo Presidente Sarney. Ele mandou fazer um levantamento e chegou à conclusão de que o que já se gastou na manutenção da Belém-Brasília daria para fazer cinco Belém-Brasília e duas ferrovia Norte-Sul. Quer dizer é muita coisa que está no ar.

Então, são obras de muita importância para nosso País.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Quero agradecer a todos a presença, sobretudo aos Srs. Parlamentares e ao Presidente desta Comissão, o Deputado Waldemir Moka, aqui presente desde o início da reunião.

Quero também agradecer aos representantes do Tribunal de Contas, na pessoa do Dr. Paulo Roberto Martins, e do DNIT, na pessoa do Dr. Luiz Antonio Pagot, e à VALEC, aqui representada pelo Juquinha.

Antes de suspender os trabalhos, convoco a continuação desta audiência pública para o dia 30 de novembro, terça-feira, às 10 horas, neste plenário, quando ouviremos os representantes do Tribunal de Contas, da Secretaria Especial de Portos e do Ministério da Integração Nacional.

Estão suspensos os trabalhos desta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Waldemir Moka) - Declaro reiniciada a 4ª reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.



Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União, da Secretaria Especial de Portos e do Ministério da Integração Nacional, com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados.

Por solicitação do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, desta Comissão, em cumprimento ao disposto no art. 98, *caput* e § 1º, da Lei nº 12.309, de 12 de setembro de 2010, Lei das Diretrizes Orçamentárias para 2011, anuncio neste momento a composição da Mesa: Sr. Fabrício Pierdomênico, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da Secretaria Especial de Portos; Sr. Sebastião Jander de Siqueira, Diretor do Departamento de Obras Hídricas da Secretaria de Infraestrutura Hídrica do Ministério da Integração Nacional, e Sr. Paulo Roberto Wiechers Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União.

Anuncio também a presença do Sr. José Ricardo Ruschel dos Santos, brepresentando o Presidente da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo, e do Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União do Tribunal de Contas da União.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, § 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de 20 minutos para fazer sua exposição, não podendo ser aparteados.

Conforme o estipulado no art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de três minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

A lista de inscrição para o debate está aberta.

Neste momento, por questão de justiça, passo a presidência desta sessão para o Coordenador do Comitê de Obras Irregulares, o ilustre Deputado Leonardo Monteiro, que vem coordenando os trabalhos.

Informo ainda que, antes desta audiência pública, os técnicos do Tribunal de Contas da União e os gestores envolvidos nos ainda não comprovados indícios de irregularidades reuniram-se internamente. E é nossa prática antecipar a discussão, até porque percebemos que, quando da reunião técnica, muitos daqueles questionamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União têm sido encaminhados de forma a superar as dificuldades, como já ocorreu em outras situações.

Acredito que o Comitê de Obras Irregulares tem feito um grande trabalho ao se antecipar, promovendo um encontro técnico antes da realização de audiência pública.

Sem mais delonga, então, passo a palavra e a direção dos trabalhos ao Deputado Leonardo Monteiro, Coordenador do Comitê de Obras Irregulares. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Waldemir Moka, Presidente da Comissão Mista de Orçamento, as palavras. Quero dizer que o Deputado está de parabéns pelo esforço que tem feito para que pudéssemos criar as condições de votar o Orçamento ainda no mês de dezembro.

Como disse S.Exa., nós, a Comissão de Orçamento e os Deputados que fazem parte do Comitê de Obras Irregulares, realizamos uma série de reuniões técnicas entre os órgãos gestores. Algumas delas, inclusive, contaram com a participação de empresas que estão executando as obras e com o Tribunal de Contas. Percebemos que se evoluiu muito. Conseguimos, preliminarmente, sanar algumas irregularidades — não nós, mas os órgãos gestores, por meio de indicações e questionamentos feitos pelo Tribunal de Contas.

Portanto, nossa expectativa com a realização dessas audiências públicas, que, na verdade, são reuniões regimentais da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, é criar condições para que os órgãos gestores consigam sanar o maior número possível de indicações de irregularidades, para que seja, então, o menor possível o número de obras paralisadas, na perspectiva de que daremos uma contribuição para que o País possa crescer e se desenvolver.

Foi combinado que, primeiramente, falaria o representante da Secretaria de Portos. Portanto, passo a palavra, pelo prazo de até 20 minutos, ao Sr. Fabrício Pierdomênico, que, nesta audiência pública, representa a Secretaria de Portos.

O SR. FABRÍZIO PIERDOMÊNICO - Bom dia a todos.

Meu cumprimento especial ao Presidente da Comissão, Deputado Waldemir Moka; ao Deputado Leonardo Monteiro, que ora preside os trabalhos desta sessão; ao colega Sebastião de Siqueira, do Ministério



da Integração Nacional; ao Dr. Paulo Martins, representante do Tribunal de Contas, e aos colegas da Secretaria Especial de Portos.

Deputado, permita-me fazer uma introdução em relação à Secretaria de Portos.

A Secretaria de Portos, com é bem sabido, foi criada em 2007 pelo Presidente Lula, que deu a missão ao economista cearense Pedro Brito de propor e conduzir uma série de investimentos em um setor absolutamente estratégico para o País. Noventa e cinco por cento de todas as exportações do Brasil passam pelos portos. Portanto, a questão portuária no Brasil é estratégica se pensarmos em uma economia que está crescendo, em uma economia cada vez mais atuante no mundo global e que precisa cada vez mais de portos.

Por que o Presidente propôs a criação da Secretaria e conduziu o Ministro Pedro Brito para cumprir essa tarefa? Exatamente porque, apesar da importância estratégica dos portos, há mais de 20 anos não havia investimento no setor de infraestrutura portuária. Para se ter ideia, na questão do acesso aquaviário — e quando falo em acesso aquaviário refiro-me a dragagem e a dragagem de aprofundamento —, a última dragagem de aprofundamento feita neste País foi no final da década de 70, no corredor de exportação do Porto de Santos.

Portanto, são obras absolutamente importantes que há muito já deveriam ter sido feitas. No entanto, há muito tempo isso não acontecia no País.

O Ministro Pedro Brito teve essa tarefa. Para isso, constituiu uma equipe absolutamente técnica para fazer as obras de infraestrutura, seja por meio da própria Secretaria, seja por intermédio das Companhias das Docas.

Na questão do Programa Nacional de Dragagens, fizemos uma verdadeira revolução, seja institucional, seja de investimento.

Na parte institucional, até 2007, era impossível contratar empresas internacionais para fazer dragagem no Brasil, simplesmente porque a legislação não permitia. Tínhamos apenas e tão somente duas empresas nacionais fazendo todas as obras de dragagem, com um equipamento de dragagem sucateado e aquém das necessidades do Brasil.

Nosso primeiro levantamento mostrava que, na dragagem de aprofundamento, a necessidade era de se fazer uma dragagem em torno de 80 milhões de metros cúbicos de sedimento nos 17 maiores portos brasileiros. Com apenas duas empresas nacionais, era uma missão impossível de ser feita.

Então, a primeira revolução institucional foi propor no Congresso Nacional a aprovação da Lei nº 11.610, que, entre outras coisas, permite a contratação de empresas internacionais. Esse foi um grande avanço e fez toda a diferença para se concretizar os investimentos em dragagem de aprofundamento nos portos brasileiros.

Para se ter ideia, se pegássemos todas as dragas nacionais existentes até 2007 e somássemos com cisternas, que é a capacidade que tem a draga de fazer o serviço, não daria 20 mil metros cúbicos de cisternas em equipamento para se oferecer ao mercado.

Hoje, estamos com sete obras em andamento, mais de 6 obras foram executadas, e somente uma draga que veio da Europa e estava no Porto de Itaguaí tinha 24 mil metros cúbicos de cisterna, ou seja, uma única draga é maior do que a somatória de todas as dragas existentes até 2007 no Brasil.

É dessa revolução que estamos falando.

Hoje, o Porto de Rio Grande, o Porto de Angra dos Reis, o Porto de Recife, o Porto de Salvador, o Porto de Aratu e o Porto de Itaguaí estão dragados. Fizemos isso nos últimos dois anos, praticamente.

Outras sete obras estão em andamento, repito.

Ao começarmos esse grande programa nacional de dragagem, nós nos deparamos com uma série de problemas. Primeiro, não existia mais no Brasil a tradição de fazer dragagem de aprofundamento. Não tínhamos técnicos, não tínhamos gente especializada. Os poucos projetistas que tínhamos estavam e ainda estão em processo de aprendizado.

A Secretaria teve de se estruturar. Contratamos o Exército, preparamos uma equipe técnica que, em quase sua totalidade, é composta de pessoas já aposentadas. Nós as trouxemos de volta para o trabalho, por falta de especialistas na área. Dessa forma, quebramos a inércia do processo e começamos a dragar os portos brasileiros.

É evidente que, depois de 15, 16 licitações de obras que fizemos, existe a possibilidade de ter havido problema em uma ou outra.



É o caso do Porto de Vitória, uma das obras que entrou na lista de indícios de irregularidades. Para se ter uma ideia, o Porto de Vitória é um porto importante, estratégico para o Estado do Espírito Santo, é um porto cujo canal de acesso hoje tem em torno de 11 metros de profundidade.

Em todo o mundo, o tamanho dos navios aumentou. Hoje, por questão de economia de escala, transporta-se mais carga por unidade de navio do que há oito anos. E esses navios começam a frequentar a costa brasileira e precisam de profundidade. Se não houver profundidade, esses navios não vêm, e navios menores continuarão a frequentar a costa brasileira, o que significa Custo Brasil.

Cada vez que, em vez de operar um navio de 120 mil toneladas, eu tiver de operar dois de 60, estou acrescentando custo às exportações e às importações. O aprofundamento dos portos significa ganho de escala, diminuição dos custos e aumento da competitividade do produto brasileiro, gerando mais emprego e renda no País.

E, no Porto de Vitória, não é diferente. É um porto que tem só 11 metros de profundidade e um canal absolutamente irregular. Era preciso aprofundar, retificar o canal, dar segurança para a navegação e possibilitar que navios maiores pudessem entrar naquele porto e garantir a sustentabilidade da economia capixaba.

O problema de Vitória é que a maior parte dessa obra é de derrocamento. O que é derrocamento? É a explosão de rochas em baixo da água, um negócio absolutamente complexo, de engenharia complexa.

No FISCOBRAS 2010, o TCU, ao fazer auditoria, encontrou algumas diferenças em relação ao projeto que a Secretaria Especial de Portos — SEP apresentou e licitou. Esse projeto foi licitado, tivemos um vencedor da licitação, porém a obra não começou em razão de não termos ainda a licença ambiental.

Depois de um debate intenso com as áreas técnicas, o Ministro Pedro Brito entendeu necessário revermos o projeto de Vitória, sob pena de prejudicarmos, lá na frente, esse importante porto, o Porto de Vitória. Então, a Secretaria de Portos fez o distrato: anulou e cancelou esse contrato, inclusive com anuência da empresa contratada.

Encaminhamos ao TCU o Aviso nº 29, de 2010, dizendo que, como não houve consenso na análise do projeto entre os técnicos da SEP e os técnicos do Tribunal, seria melhor, naquele momento, fazer o distrato e refazer todo o processo do projeto — discutir, pegar os achados do TCU e levar para o projetista fazer uma revisão completa —, para, depois, licitá-lo novamente. E, com certeza, faremos uma revisão à luz de todo o intenso debate havido entre os técnicos da Secretaria e do TCU.

Nesse sentido, Deputado, já encaminhamos o aviso ministerial dizendo que aquele contrato não existe mais, que houve distrato, o cancelamento do contrato.

Nesta quarta-feira, amanhã exatamente, meu técnico irá a Vitória para iniciar a reanálise do projeto, levando todas as dúvidas e apontamentos feitos pelo TCU.

Acreditamos que essa é a melhor forma para que não paire qualquer dúvida sobre essa obra e possamos ter, efetivamente, a licitação de uma obra que não provoque, que não desperte, que não traga dúvidas, nem para o Tribunal de Contas, nem para a sociedade, nem para ninguém. Nossa intenção é fazer da forma correta sempre, sempre e sempre.

Temos de lidar, porém, com um atenuante: o fato de que há 20 anos não se faz esse tipo de obra. Não se tem memória de obras anteriores, não se tem dados históricos, não se tem uma série histórica. Do ponto de vista de investimento público, o Brasil abandonou os seus portos, e, com isso, perdemos parte da boa memória, da boa engenharia que sempre foi uma característica deste País.

Para se ter uma ideia, se entrarmos no *site* do Exército americano, que é o responsável pela dragagem nos Estados Unidos, vamos ver que eles têm estatísticas desde 1963 sobre todas as dragagens feitas nos portos americanos — e são estatísticas públicas, qualquer um pode acessar. Nós não temos. Estamos garimpando, estamos aprendendo.

Deputado, por duas ou três vezes enviamos técnicos à Europa. No começo do ano de 2011, nossos técnicos vão fazer um curso com o Exército americano para se aperfeiçoarem e se especializarem na análise dos projetos de dragagem que estamos recebendo.

Nesse sentido, coube à Secretaria ter essa posição. E entendo que no próprio Tribunal de Contas já houve concordância com a nossa posição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Dr. Fabrizio, V.Sa. já encaminhou esse distrato para a Comissão de Orçamento?

O SR. FABRÍZIO PIERDOMÊNICO - Eu não saberia precisar, Sr. Deputado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Seria interessante encaminhá-lo também à Comissão de Orçamento.

O SR. FABRÍZIO PIERDOMÊNICO - Vou verificar. Se não encaminhamos, vamos encaminhar a cópia do aviso e do distrato ainda hoje. Tenho a cópia em mãos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Muito obrigado.

O SR. FABRÍZIO PIERDOMÊNICO - Estou sendo informado de que já foi encaminhado à Comissão Mista e também que o próprio TCU comunicou à Casa o distrato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - V.Sa. continua com a palavra.

O SR. FABRÍZIO PIERDOMÊNICO - No caso da reforma e da ampliação do cais comercial do Porto de Vitória, em breves palavras, houve também uma discordância. O TCU encontrou sobrepreço em alguns itens da planilha de preços da obra. Isso foi discutido e debatido intensamente entre os técnicos da Companhia Docas e o Tribunal de Contas. Nesse caso, os nossos técnicos entendem que ainda há espaço para se debater e discutir as diferenças encontradas pelo TCU e o projeto licitado.

O encaminhamento que propusemos foi no sentido de que houvesse a retenção de valores apontados como sobrepreço pelo Tribunal em todos os pagamentos futuros, até a deliberação definitiva do mesmo. Além disso, propusemos fazer uma análise da proposta de revisão do projeto do Executivo. Essa foi a posição da Companhia Docas, que já comunicou à contratada que vai fazer a retenção enquanto houver o debate técnico, enquanto não houver o esclarecimento e o convencimento das partes em relação a essas discordâncias técnicas.

Entendemos que, dessa forma, preservamos e vamos poder dar continuidade a essa importante obra, que é a ampliação do cais comercial de Vitória. Ao mesmo tempo, estaremos dando continuidade às discussões técnicas referentes aos achados do Tribunal de Contas em relação aos sobrepreços da obra.

Dessa forma, entendo que está preservado o interesse público, está preservado o Erário e está preservada a continuidade da obra.

Era o que tinha a dizer.

Agradeço a todos a paciência e a oportunidade de a Secretaria de Portos apresentar as suas considerações.

Coloco-me à disposição de V.Exa., Sr. Presidente, e dos demais Deputados para qualquer esclarecimento, para qualquer detalhamento em relação a essas duas obras. Por parte da Secretaria, o nosso encaminhamento, de forma definitiva, acaba com qualquer dúvida em relação a essas irregularidades apontadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós é que agradecemos, Dr. Fabrício.

Passo a palavra agora ao representante do Ministério da Integração Nacional, Sr. Sebastião Jander de Siqueira, que tem até 20 minutos para sua exposição.

O SR. SEBASTIÃO JANDER DE SIQUEIRA - Sr. Presidente, senhores componentes da Mesa, companheiros do Governo Federal, demais participantes, de início, temos de reconhecer aqui o importante trabalho que tem sido desenvolvido pela própria Comissão e — por que não? — pelo TCU, uma vez que, do expressivo número de obras conduzidas hoje pelo Ministério da Integração, incluindo as de órgãos vinculados, como CODEVASF e DNOCS, apenas sete obras estão com recomendação de bloqueio. Isso, sem sombra de dúvida, Presidente, vai facilitar o nosso trabalho aqui de apresentação.

Quanto a essas sete obras, quero dizer que muitas questões já foram resolvidas por recomendação do próprio TCU. Então, não acredito necessário tecermos maiores considerações a respeito dessas obras, o que dará, em relação à nossa participação, um sentido mais prático da questão.

Gostaria de dizer, quanto à situação dessas sete obras, que a Adutora de Pirapama, em Pernambuco, está liberada e sem proposta de bloqueio; que o mesmo ocorre com a Barragem de Berizal, obra a cargo do DNOCS, e com o Sistema Adutor Alto Oeste, no Rio Grande do Norte; a Barragem de Congonhas apresenta uma pendência, e o Canal do Sertão está liberado.

Eu gostaria apenas de tecer três comentários a respeito de algumas obras.

A Barragem de Congonhas já é projetada de longo tempo e tem uma importância fundamental para o abastecimento da região de Montes Claros, em Minas Gerais. A pendência que existe hoje e que está aqui relacionada, na realidade, depois de todas as providências tomadas pelo órgão vinculado ao Ministério da Integração, o DNOCS, diz respeito à necessidade da licença de instalação, que, por sua vez, depende dos



estudos que o próprio DNOCS está fazendo sobre os planos básicos ambientais. Então, é uma pendência perfeitamente sanável a curto prazo.

Outra obra é a drenagem do Tabuleiro dos Martins. Tenho apenas a acrescentar e a esclarecer que, muito embora seja uma obra extremamente importante do ponto de vista de drenagem sustentável, no Município de Maceió, essa obra está, em relação ao convênio de transferência com o Ministério, em Tomada de Contas Especial. Não há muito o que acrescentar a esse respeito. Quer dizer, qualquer iniciativa pendente já está aberta pelo Tribunal como medida saneadora, e essa obra terá de recomeçar quanto ao aspecto de projeto e à quantificação dos investimentos, para uma tentativa futura de novos recursos. No momento, não há muito o que se fazer porque, por justa recomendação do TCU, ela se encontra em processo de Tomada de Contas Especial.

Com relação ao Canal do Sertão, a obra está liberada.

Gostaria de chamar a atenção, com certa ênfase, para a Barragem do Rio Arraias, em Tocantins. A situação é de pendência. Estabeleceram-se medidas saneadoras, e há uma proposta de bloqueio. Diante da situação em que se apresenta essa obra, nós entendemos correta a recomendação do TCU, mas gostaria de alertar para o fato de que se trata de uma obra importante. Situada no Rio Arraias, em Tocantins, essa obra é extremamente importante para o abastecimento daquela região. Ela é executada pelo Governo do Estado de Tocantins.

Qual é a preocupação? É que, num momento em que tanto o Estado como a empresa executora estão apresentando ao TCU todas as medidas para sanear o processo, nós não deveríamos, no meu entendimento, dificultar a execução, pelo Governo do Estado, de uma obra que tem 60% de avanço físico, deixá-la paralisada. E caso não se encontre uma alternativa, em termos de bloqueio, o que pode acontecer é que nós teríamos uma obra paralisada com 60% de avanço, que é avanço hoje reconhecido.

As últimas informações que nós temos do Estado, porque se trata de uma execução descentralizada, é que a Secretaria de Tocantins solicitou ao TCU mais um prazo de 30 dias para apresentar as providências adotadas com relação às medidas saneadoras. Ela está apresentando uma certa dificuldade, porque implica questão de preço, e há uma resistência da empresa executora, que, por sua vez, recorreu ao TCU. O Estado também está na dependência da própria empresa e de uma decisão definitiva do TCU. Nesse caso, sinceramente, eu acho que nós devemos estar atentos a essa questão, pois nós podemos transformar uma importante obra em uma obra inacabada.

O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO - Dr. Sebastião, o senhor falou sobre Berizal.

O SR. SEBASTIÃO JANDER DE SIQUEIRA - A obra de Berizal está liberada, segundo a proposta. Trata-se de uma obra extremamente importante, sem querer puxar a sardinha para o meu lado mineiro. Trata-se de uma obra há mais de 10 anos foi iniciada. Nós temos de quebrar qualquer dificuldade, porque há mais de 10 anos se luta com a execução dessa obra. Nós tivemos problema ambiental, no início, começou com o Ministério do Meio Ambiente. Eu tive a oportunidade de participar desse processo desde o início. Depois, essa obra foi transferida para o DNOCS. Mas o grande problema que tivemos, no início, foi o da questão ambiental. Todas essas questões estão sanadas, e a obra está em plena condições de continuidade. Todos nós estamos torcendo para que essa obra se concretize. Mas a recomendação aqui do TCU é que ela está liberada. Ótimo, não vão tecer mais comentários porque o caminho está livre.

Sr. Presidente, é como eu disse a V.Exa.: o trabalho efetivo da Comissão junto com o TCU facilitou a nossa apresentação. Então, nós nos colocamos à disposição para qualquer esclarecimento possível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Dr. Sebastião.

Passo a palavra, agora, ao Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, eu gostaria de saudar o Deputado Leonardo Monteiro, que está conduzindo esta sessão; o Deputado Waldemir Moka, Presidente da Comissão; os demais Parlamentares presentes; os companheiros de Mesa, integrantes de órgãos do Executivo.

É com satisfação, Sr. Presidente, que eu vejo que os fatos apontados pelo TCU não foram, em momento algum, como V.Exas. puderam observar, objeto de contestação, do ponto de vista técnico. Na verdade, tanto em relação ao Ministério da Integração Nacional, como em relação à Secretaria Especial de Portos, houve — tem a sua grande maioria — não apenas o acolhimento, mas também a adoção das providências que haviam sido recomendadas, começando pela Secretaria de Portos, como foi mencionado pelo representante.



Quanto às primeiras obras mencionadas, a obra do aprofundamento do canal, o contrato já foi rescindido, e o TCU já anunciou isso à Comissão, num grande esforço de julgamento deste final de ano — no dia 23 de novembro.

Em relação especificamente à segunda obra, que é a de ampliação do cais, o TCU já decidiu também que, como mencionado pelo representante, há uma divergência técnica que ainda paira. A Secretaria de Portos ainda entende que há espaço para o avanço dessas discussões técnicas. A própria Secretaria trouxe essa proposta no sentido de que a obra pudesse continuar, desde que feita uma retenção cautelar que assegurasse os cofres públicos. O TCU, é claro, concorda integralmente com essa medida. Estamos apenas aguardando que chegue formalizada essa comunicação, com a aquiescência da empresa contratada.

Segundo nos foi informado hoje ainda pelos representantes da Secretaria de Portos, esse comunicado deverá chegar brevemente. Tão logo chegar, já informaremos à Comissão. Mas a princípio, não haverá qualquer óbice por parte do TCU.

Em relação especificamente ao Ministério da Integração Nacional, também, como comentado pelo Dr. Sebastião, não há realmente essa discussão técnica. A Barragem de Berizal, sobre a qual se manifestou o nobre Deputado, constava da lista de obras paralisadas do ano passado, foi objeto, à época, de atuação do DNOCS no âmbito desta Comissão, e o DNOCS, na oportunidade, se comprometeu a não dar andamento à obra até que resolvesse adotar as medidas que haviam sido sugeridas pelo TCU e acolhidas no âmbito da Comissão. A Comissão concordou com essa proposta. O DNOCS, então, adotou as providências que lhe competiam, e a Barragem de Berizal teve andamento. Congonhas também estava naquela mesma situação e até hoje permanece, apenas por essa questão relacionada à licença ambiental.

Eu chamo a atenção para essa última obra comentada pelo Dr. Sebastião, que é a Barragem do Rio Arraias. O Dr. Sebastião comentou que restava como pendência a apreciação, por parte do TCU, do recurso interposto pela empresa. Na verdade, não resta mais essa pendência. O TCU, também buscando trazer a resposta a esta Comissão da forma mais rápida possível, deliberou sobre esse recurso e o rejeitou na sessão do dia 24 último. No dia 24, esse recurso da empresa já foi rejeitado. Então, a obra da Barragem do Rio Arrais permanece, do ponto de vista técnico do TCU, com aqueles mesmos vícios que ensejaram a recomendação de sua paralisação. Na verdade, apresentam sobrepreços.

O SR. SEBASTIÃO JANDER SIQUEIRA - Eu posso fazer uma intervenção?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Claro, pois não. Passo ao Presidente da Mesa.

O SR. SEBASTIÃO JANDER SIQUEIRA - Não sei se o Regimento permite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Depois vai haver um tempo para os questionamentos. Vamos esperar o Secretário do TCU terminar as suas considerações, depois a Presidência passa a palavra a V.Sa.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Apenas concluindo, do ponto de vista técnico não há nenhum motivo, na verdade, para que o TCU altere o posicionamento que já havia adotado anteriormente. Não houve nenhuma contestação técnica, do ponto de vista dos demais órgãos envolvidos. A questão do superfaturamento inicial permanece. Caso haja intenção de dar prosseguimento a essa obra, ainda com o superfaturamento que existe, se for considerada politicamente recomendável a continuidade dessa obra, acho que esse é exatamente o grande motivo de ser dessas audiências públicas, para que os Srs. Parlamentares, de posse das informações técnicas, possam verificar do ponto de vista político o que será melhor para o País.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Antes de passar a palavra aos Parlamentares inscritos, devolvo-a aos membros da Mesa, que poderão questionar uns aos outros.

Passo a palavra ao Dr. Sebastião, que a tinha solicitado.

O SR. SEBASTIÃO JANDER SIQUEIRA - Esclareço junto ao colega do TCU que a questão em relação ao recurso da empresa já teria sido decidida pelo TCU. Entretanto, recebemos ontem uma informação por parte do Governo do Estado de Tocantins, que solicita um prazo de 30 dias para que haja uma manifestação por parte da Secretaria do Governo do Estado de Tocantins a respeito das providências adotadas. Entendo que algumas questões ainda estão por ser decididas e que solicita mais 30 dias. Não sei se o TCU já recebeu essa solicitação. Ainda existem pendências.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - A palavra continua com a Mesa. Mais algum membro gostaria de se manifestar? (*Pausa.*)

Com a palavra Dr. Paulo Roberto, do TCU.



O SR. PAULO ROBERTO WIKCHERS MARTINS - Obrigado, Presidente.

Fui informado de que de fato essa documentação foi recebida. Na verdade, a Secretaria do Estado do Tocantins pede a oportunidade para apresentar esclarecimentos adicionais. Ela busca esclarecimentos adicionais exatamente porque os esclarecimentos até então prestados, inclusive sobre recursos, já foram rejeitados pelo Tribunal. Considerando esse fato, e ainda não estando presentes esses esclarecimentos adicionais, não há como o TCU apresentar um posicionamento, nesta oportunidade, distinto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Mais algum membro da Mesa gostaria de se manifestar? *(Pausa.)*

Está iniciado, portanto, o debate. Passo a palavra ao nosso colega Deputado Ademir Camilo, do PDT de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO - Obrigado, Sr. Presidente.

Rapidamente, eu queria conhecer aqui a posição do Dr. Sebastião em relação a Congonhas. O plano de controle ambiental está para ser entregue agora no início do mês de dezembro. Existe também, e foi proposta na bancada de Minas Gerais, uma emenda no valor de 50 milhões, para que pudesse dar continuidade às obras de Congonhas. Também vem à minha memória que recursos de Congonhas teriam sido usados para outras obras, já que a obra de Congonhas não estava em andamento. Falaram que todos esses recursos seriam alocados agora no PAC 2. Em relação a esse bloqueio, no meu entendimento, se falta a licença de instalação é um processo que está no curso normal e não deveria ter esse bloqueio, mesmo porque haverá perda dessa emenda de bancada.

Dessa forma, espero um posicionamento do Dr. Sebastião no sentido de informar se vamos ter tempo hábil com a votação do relatório do Sr. Presidente e de todo o comitê com o desbloqueio da obra de Congonhas. Como o senhor disse, está próxima a concessão dessa licença de instalação, para que não percamos ou teremos colocado no PAC 2 a barragem de Congonhas. Aguardo, portanto, esclarecimentos do senhor em relação a essa emenda de bancada de Minas Gerais.

O SR. SEBASTIÃO JANDER SIQUEIRA - Sr. Deputado, a proposta aqui apresentada não é de bloqueio. Agora, em relação a essa pendência, ela se refere exclusivamente à licença de instalação, que é um processo normal em termos de execução de obras. O DNOCS chegou a comunicar à Comissão as providências que está tomando. O que falta, no meu entender, é apenas completar um PBA. Tão logo isso ocorra, emite-se a licença de licitação.

Nós entendemos que esse é um processo normal. Os grandes problemas em relação à construção da Barragem de Congonhas já foram resolvidos. Já estamos nas providências finais.

Outra coisa, devido a sua importância, essa obra está relacionada para o PAC 2. Eu acho que não pode passar pela cabeça de ninguém tentar qualquer bloqueio. Aliás, o TCU já está indicando "não".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Tem a palavra o Presidente da Comissão Mista de Orçamento, Deputado Waldemir Moka, do PMDB do Mato Grosso do Sul.

O SR. DEPUTADO WALDEMIR MOKA - Deputado Leonardo Monteiro, Coordenador do Comitê de Obras Irregulares da Comissão Mista de Orçamento, Dr. Paulo Roberto Martins, mais uma vez aqui representando o Tribunal de Contas da União, Sr. Sebastião Jander, Sr. Fabrizio Pierdomenico, eu acho importante esclarecer isso.

Percebo que, das outras vezes, estas audiências costumavam ser muito polêmicas. Eu acho que a Comissão acertou ao inverter e fazer uma reunião prévia de técnicos. Percebo que, quando chega à audiência pública, o Ministério envolvido — no caso, a Companhia de Portos — está de pleno acordo. Quer dizer, aquilo que o Tribunal de Contas está recomendando tecnicamente, como disse o Dr. Paulo Roberto Martins, não foi questionado. Na verdade, as providências que poderiam ser tomadas já foram, e algumas ainda estão em curso.

Sinceramente, sou daqueles que esperam que tudo que pudermos resolver em consenso e tudo que pudermos justificar publicamente é o caminho correto que esta Comissão deve tomar. É claro que o Comitê ainda vai fazer seu relatório com base na argumentação técnica do Tribunal de Contas da União e dos técnicos dessas instituições ou dos gestores envolvidos.

Quero parabenizar, mais uma vez, o Deputado Leonardo Monteiro e agradecer a presença e a contribuição aos técnicos do Tribunal de Contas da União, na pessoa do Dr. Paulo Roberto Martins.

Esta é a minha participação, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Mais algum Parlamentar gostaria de se manifestar? *(Pausa.)*



Com a palavra o Senador Jefferson Praia.

O SR. SENADOR JEFFERSON PRAIA - Bom dia a todos.

Já tivemos a reunião prévia. Estamos nesta nova audiência pública. Temos duas indicações de bloqueio: drenagem do Tabuleiro dos Martins e barragem do Rio Arraias. Secretário Paulo Roberto, é isso? *(Pausa.)* São as duas indicações.

Qual é o encaminhamento por parte do TCU em relação a essas duas obras? Diante das observações feitas pelos expositores, eu gostaria de saber. Caso esta Comissão decida pelo desbloqueio, eu gostaria de dar uma sugestão. Eu acredito que a pior coisa que podemos fazer é bloquear uma obra. Ninguém está aqui para isso, a não ser que ocorra algo muito sério, muito grave, porque é dinheiro público paralisado. Eu sou, inicialmente, pelo avanço, pela continuidade das obras, mesmo tendo percebido algumas observações com indícios graves de irregularidades.

O objetivo é termos o cumprimento, saber como isso vai ser saneado, como vamos dar continuidade à obra pública, com a boa aplicação dos recursos, sem que o contribuinte fique com a percepção de que aquela obra foi feita com graves problemas.

Sr. Presidente, a sugestão que faço, e gostaria que fosse analisada, é que mesmo que nós aprovemos o desbloqueio dessas obras — é claro que o Tribunal de Contas vai continuar acompanhando com as instituições —, que tenhamos, e vamos estudar como fazer isso, o acompanhamento por parte do Congresso em relação ao desdobramento dessa decisão. É essa sugestão que faço. Não sei se V.Exa. entendeu o que estou dizendo. Assim, que a solução adotada daqui para frente seja no sentido de que houvesse o acompanhamento por parte do Congresso — Deputados e Senadores — quanto ao trabalho que fará, a fim de que haja o atendimento do acordo em relação à continuidade dessa obras.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Algum membro da Mesa gostaria de se manifestar em relação à exposição do Senador Jefferson Praia? *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Dr. Paulo Roberto Wiechers Martins, Secretário-Geral do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Senador Jefferson Praia, na verdade, quero esclarecer que não são duas, mas três obras, hoje, com a indicação de paralisação, mas não absoluta, com pendência, na qual se inclui a Barragem de Congonhas. Ao tempo em que o Tribunal vislumbra o prosseguimento da obra, ela sugere que essa continuidade da obra seja vinculada à solução dessa licença de instalação da licença ambiental. Então, a sugestão do Tribunal foram efetivamente três obras para que permanecessem com alguma pendência relacionada.

Pelo que nos foi dito pelo representante do Ministério da Integração Nacional, é o curso normal de obtenção da licença de instalação. Antes dela não há de fato como se imaginar o prosseguimento de obra. Então, não há, realmente, o que fazer.

Quanto à questão da drenagem em Tabuleiro do Martins — essa é uma obra mais antiga —, o Tribunal, no momento em que exarou o acórdão, expressou todas as providências que deveriam ser adotadas pelo órgão responsável. Se o senhor me permite, deve estar, no conjunto que V.Exas. receberam, o acórdão de 2007. Veja, Senador, um acórdão de 2007. Ele descreveu detalhadamente as medidas corretivas que em resumo são a necessidade de realização de levantamentos pela Secretaria de Infraestrutura de Alagoas dos diversos itens de serviço e correspondentes quantitativos previstos, efetivamente executados e que se pretende ainda executar. Além disso, condicionar a continuidade da obra a ajustes no projeto do Executivo, ou seja, são questões bem mais complexas, e adaptações no orçamento estimativo, ajustando os preços unitários aos de mercado.

Ainda como complicador para essa obra, em razão de todos esses fatos que foram apontados, o convênio que permitia que a obra fosse efetivamente executada, viabilizava os recursos financeiros, foi suspenso, em decorrência dessas irregularidades. Foi uma providência adotada no âmbito interno do Ministério.

Então, para essa obra ter continuidade vai precisar de uma recomposição completa, demandar um trabalho muito grande por parte do Ministério da Integração Nacional e articulação com a própria Secretaria de Infraestrutura de Alagoas.

Em relação à barragem do Rio Arraias, como comentei, o TCU já reexaminou esses fatos mais de uma vez. O recurso da empresa foi recentemente analisado. Agora, temos, mais uma vez, de acordo com a informação apresentada pelo Dr. Sebastião e confirmada pelos nossos técnicos, uma peça adicional no Tribunal, na qual a empresa pede mais uma vez que sejam examinados elementos que ele traz como pontos adicionais de defesa.



Senador, apenas para esclarecer, na grande maioria dos casos análogos, esses supostos elementos adicionais de defesa, na verdade, se limitam a repetir pontos que já foram discutidos, analisados e refutados. Não estou dizendo, até porque não os analisei, que seja este o caso. Mas existe uma possibilidade muito grande de que assim o seja. Então, do ponto de vista estritamente técnico, fica muito difícil para o TCU sugerir ao Congresso Nacional que dê continuidade a uma obra ou que libere a execução financeira de um obra que apresente superfaturamento superior a 15%.

O Parlamento foi muito sábio quando determinou que o TCU deveria comunicar os indícios graves de irregularidades ao Congresso. Nesse último ano, deu, então, a oportunidade para que os órgãos falassem dos eventuais prejuízos da paralisação daquela obra, porque, como comentei na última audiência a que compareci, o Orçamento não é uma peça absolutamente matemática — ele o é na questão de fechamento dos números —, mas uma peça técnico-política.

A alocação de recursos obedece também a um viés político desenvolvimentista. Ao TCU, nesse arcabouço, compete exatamente trazer as informações do ponto de vista técnico, dizer a S.Exas. que a obra tem um superfaturamento da ordem de 15% ou de 20%, para que, no momento de optarem ou não pela continuidade da obra, estejam munidos de todas as informações possíveis, não apenas dos aspectos socioeconômicos da obra, mas também dos aspectos técnicos de execução e financeiros.

Lembro que todo esse ciclo de fiscalização do FISCOBRAS nasceu por força — como V.Exa. bem o sabe porque é um conhecedor, um estudioso do assunto — dos escândalos do TRT de São Paulo. Quer dizer, esse modelo de fiscalização acabou sendo positivado para que o Parlamento não incorresse novamente naquele equívoco por falta absoluta de informações sobre o andamento da obra.

O nosso papel hoje é não possibilitar que esse equívoco venha a ser cometido por falta de informações. Então, nós trazemos a S.Exas. as informações, mas o TCU opinar pela liberação de uma obra com essas características, quando a própria LDO, nos seus arts. 94 e seguintes, consigna que o superfaturamento é classificado como indício de irregularidade grave, seria ir contra o ditame da própria lei.

Então, peço apenas desculpa a V.Exas. por infelizmente não poder, como representante do TCU, sugerir o prosseguimento da obra. Mas V.Exas., por certo, tomarão as medidas que serão melhores para o País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Há mais alguma manifestação? *(Pausa.)*

Quero agradecer ao Deputado Jefferson Praia por sua participação e pela sugestão feita ao nosso comitê.

Informo também que a LDO, no art. 98, já orienta que o TCU deverá indicar à Comissão Mista do Orçamento todas as medidas saneadoras e as pendências relativas às obras indicadas com indícios de irregularidades.

O nosso Comitê tem uma atuação permanente. Portanto, com certeza, até o ano que vem, no mês de maio, ele estará recebendo, se for necessário, as orientações do Tribunal de Contas.

Quero perguntar mais uma vez se os membros da Mesa gostariam de se manifestar. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira falar, agradeço, então, a presença a todos os Parlamentares, o comparecimento aos representantes do Tribunal de Contas da União, à Secretaria Especial de Portos, ao Ministério da Integração, bem como a todos os Parlamentares.

Antes de suspender a reunião, convoco a continuação dos trabalhos do nosso Comitê para as 15 horas de hoje, neste plenário, para ouvirmos os representantes do Tribunal de Contas, da INFRAERO e do Ministério das Cidades.

Está, portanto, suspensa a nossa reunião até as 15 horas.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Waldemir Moka) - Declaro reiniciada a quarta reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvirmos representantes do Tribunal de Contas da União, da INFRAERO e do Ministério das Cidades, com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou do desbloqueio dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves, ainda não comprovados, por solicitação do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI desta Comissão e em cumprimento ao disposto no art. 98, *caput*, e §1º da Lei nº 12.309, de 12 de setembro de 2010 (Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2011).

Anuncio a composição da Mesa: Deputado Leonardo Monteiro, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI; Sr. Murilo Marques



Barboza, Presidente da INFRAERO, que, segundo informações, dirige-se para cá — são 15h12min, e a audiência estava prevista para começar às 15 horas; Sr. Leodegar Tiscoski, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades; e Sr. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União.

Anuncio também a presença do Sr. Jaime Henrique Caldas Parreira, Diretor de Engenharia e Meio Ambiente da INFRAERO; do Sr. Henrique Celso Gonçalves Marini e Souza, Procurador-Geral da INFRAERO; do Sr. Marcio Galvão, Diretor do Departamento de Água e Esgotos do Ministério das Cidades; do Sr. Manoel Renato, Diretor do Departamento de Desenvolvimento e Cooperação Técnica do Ministério das Cidades; do Sr. Eduardo Nery Machado, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União do Tribunal de Contas da União.

Para o melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, §2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de 20 minutos para fazer a sua exposição, não podendo ser aparteados.

Conforme estipulado no art. 256, §5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

A lista de inscrição para o debate está aberta.

Tenho informações de que o Presidente da INFRAERO já se encontra presente. Convido-o a compor a Mesa dos trabalhos. *(Pausa.)*

A minha informação está incorreta.

A lista de inscrição para o debate está aberta.

Vou passar a palavra ao Deputado Leonardo Monteiro, do PT de Minas Gerais, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI.

E, por uma questão de justiça, quero dizer que o Deputado Leonardo Monteiro, assim como os outros Parlamentares, tem feito um trabalho interno no sentido de que, antes das reuniões de audiência pública, todas as informações e o entendimento possível entre o Tribunal de Contas e os técnicos dos órgãos que estão hoje aqui fazendo a sua exposição, sejam previamente discutidos.

Então, quero passar a presidência dos trabalhos ao Coordenador do Comitê de Obras com Indícios de Irregularidades, Deputado Leonardo Monteiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Cumprimento o Deputado Waldemir Moka, Presidente da Comissão de Orçamento e agradeço-lhe as palavras com as quais se referiu a minha pessoa.

Tendo em vista que o representante da INFRAERO ainda não chegou, vou passar a palavra ao representante do Ministério das Cidades, para iniciarmos a fase de exposições. Depois falará o Secretário-Geral de Controle Externo do TCU, que já está presente, Dr. Paulo Roberto. Chegando o representante da INFRAERO, nós o convidaremos a participar da composição da Mesa. *(Pausa.)*

Ele acaba de chegar. *(Pausa.)*

Vamos dar continuidade à audiência pública da Comissão Mista de Orçamento, solicitada pelo Comitê de Obras Irregulares, concedendo a palavra ao representante do Ministério das Cidades, Sr. Leodegar Tiscoski, por até 20 minutos.

O SR. LEODEGAR TISCOSKI - Saúdo o Sr. Presidente, Deputado Leonardo Monteiro, os Srs. Deputados e os Srs. Senadores, os integrantes da Mesa e todos os presentes.

Vou tentar fazer com objetividade uma leitura. Aqui temos o resumo dos três apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União, sobre três obras — uma no Amapá; outra em São Luís, no Maranhão; e a terceira em Porto Velho, Rondônia.

A obra de Macapá, no Amapá, envolve saneamentos integrados, várias modalidades de saneamento. Numa auditoria realizada pelo TCU do termo de compromisso que resultou num relatório de fiscalização preliminar, identificaram-se as seguintes irregularidades: projeto básico deficiente ou desatualizado; licitação de obra sem previsão orçamentária adequada; ausência de ART do projeto básico; descumprimento dos procedimentos necessários para a operacionalização do repasse dos recursos; ausência de cadastramento de contrato no SIASG; inexistência ou inadequação do estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental da obra; ausência de licenças ambientais no âmbito estadual e local; inclusão inadequada dos itens na composição do BDI.



É uma obra No valor de 14 milhões e 749 mil reais, que beneficiará 1.253 famílias — temos aqui, Sr. Presidente, um pequeno relatório, inclusive com fotografias. A obra fica no Bairro Congós, no Igarapé Congós, em Macapá.

As providências tomadas pela Secretaria, em função do acórdão do TCU, foram as seguintes: suspensão dos desbloqueios dos recursos para o termo de compromisso, conforme ofícios; recomendação à Caixa para orientar o Estado a anular a licitação e para só realizar novo certame após a resolução de todas as pendências técnicas do projeto.

O Governo do Estado do Amapá optou pela anulação da concorrência pública, conforme orientação do TCU.

Sr. Presidente, ontem nós encaminhamos um ofício à Comissão, relatando todos esses fatos, e acreditamos que, com a anulação e com as providências que estão sendo tomadas pelo Estado do Amapá para reliciar a obra, corrigindo todas as distorções, não será necessária a inclusão desta obra dentre as que têm indícios de irregularidades apontadas, já que as previsões são de correção de todos os problemas existentes e constatados pelo TCU.

A obra em São Luís do Maranhão é de ampliação do sistema de esgotos da Ilha de São Luís — Etapa 1, que beneficiará os Sistemas Anil, Vinhais e São Francisco. A população beneficiada é de 25 mil famílias. E a cobertura de coleta e tratamento de esgotos na cidade passaria de 10% para 60%.

Valor do investimento: 102 milhões de reais.

Apontamentos feitos pelo TCU: projetos básicos desatualizados e, portanto, inadequados para as finalidades do empreendimento; ausência de equipe de fiscalização adequadamente dimensionada; acréscimos e supressões nos contratos superiores aos legalmente admitidos pela Lei 8.666, bem como inadequação ou inexistência de critérios de aceitabilidade de preços unitários e global.

Providências tomadas pela Secretaria Nacional de Saneamento do Ministério das Cidades: suspensão dos desbloqueios dos recursos para o termo de compromisso; recomendação para finalização dos projetos executivos do empreendimento; orientação ao Estado para adotar as providências para distrato dos contratos firmados e realização de novas licitações.

Providências tomadas pelo Estado: rescisão dos contratos com as empresas Targiverte (agosto de 2009), Amafi (fevereiro de 2010) e Jurema (novembro de 2010); em processo de rescisão dos contratos com as empresas Targiverte (segundo contrato) e Engec (com previsão de finalização até 10 de dezembro próximo); conclusão do projeto executivo e submissão do mesmo à análise da Caixa; contratação da Fundação Sôsândrade, da Universidade Federal do Maranhão, para montagem de estrutura adequada para a fiscalização da obra.

Conclusão da Secretaria: o proponente tomou e/ou encaminhou as providências necessárias para sanar os apontamentos feitos pelo TCU, sendo desnecessária, portanto, na nossa opinião, a sua inclusão no anexo de obras com irregularidades graves, já que acreditamos que até o dia 10 de dezembro finaliza as tratativas para o distrato de todos os contratos e a relicitação das obras, aí sim, corrigindo as distorções e evitando os erros já apontados pelo TCU.

A terceira obra da lista é a construção do sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho, incluindo rede coletora, ligações domiciliares, interceptores e estação de tratamento de esgoto. O empreendimento deverá ampliar a cobertura de coleta e tratamento de esgotos de 0% para algo em torno de 70%, nos domicílios da área urbana de Porto Velho.

Valor total dos investimentos: 554 milhões de reais. Trata-se do maior contrato do PAC na área de saneamento, da Secretaria de Saneamento em todo o Brasil.

Temos aqui mais detalhes sobre a obra. Se for necessário, Sr. Presidente, poderemos citá-los. Mas vamos passar logo aos apontamentos feitos pelo TCU: determinar ao Ministério das Cidades e à Caixa que se abstenham de destinar recursos para a obra até o julgamento do mérito ou que o Congresso Nacional decida sobre a inclusão ou não da obra no quadro de bloqueio da Lei Orçamentária Anual; indicação de sobrepreço de 120 milhões de reais; licitação sem projeto básico adequado e com cláusulas restritivas à competitividade do certame; alertar o Governo de Rondônia sobre os riscos da continuidade do Contrato nº 83, tendo em vista os indícios de irregularidades apontados.

Providências tomadas pelo Ministério das Cidades, pela Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental: suspensão dos desbloqueios dos recursos do Termo de Compromisso nº 226.561-68/2008, pelo Ministério das



Cidades, determinado em 23 de outubro de 2009 e reiterado por ofício de 1º de outubro de 2010; recomendação para finalização e adequação do projeto de engenharia do sistema (ofício de 10 de agosto de 2009); finalização das tratativas com a INFRAERO e com a Secretaria do Patrimônio da União para a cessão das áreas para construção das ETE Norte e Sul.

Providências tomadas pelo Estado, pelo proponente: o Estado apresentou defesa ao Tribunal de Contas da União; o Estado apresentou também nova versão do projeto básico do sistema à Caixa, em agosto de 2010; o Estado apresentou também partes do projeto executivo do subsistema norte à Caixa.

Esse contrato tem uma peculiaridade: a licitação da obra foi praticamente simultânea à licitação do projeto, dadas a urgência e a importância dessa obra para Porto Velho e para Rondônia, principalmente por causa das usinas em obras próximo a Porto Velho. Por isso essa providência foi tomada. Agora foi concluído o projeto básico de engenharia e está em andamento o projeto executivo.

Conclusão: o Ministério das Cidades aguarda a deliberação definitiva do TCU sobre o mérito da questão. E uma observação importante: é necessária a conclusão do projeto executivo de engenharia, conforme vem sendo recomendado pela Secretaria desde 2009.

É inquestionável, Sr. Presidente, Srs. Deputados, a extrema importância dessas três obras — a obra do saneamento integrado no Amapá, a construção do sistema de esgotamento sanitário em São Luís e a construção do sistema de esgotamento sanitário de Porto Velho — para esses Estados, principalmente para a população mais carente das cidades envolvidas.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Somos nós que agradecemos.

Passo a palavra ao Dr. Murilo Marques Barboza, Presidente da INFRAERO.

O SR. MURILO MARQUES BARBOZA - Sr. Presidente, senhores membros da Mesa, Srs. Parlamentares, boa tarde.

É uma honra para mim, representando a INFRAERO, estar aqui presente, diante da Comissão Mista de Orçamento, e apresentar o nosso pleito de isenção da proposta do Anexo VI da LOA das obras atinentes aos Aeroportos de Vitória, Goiânia e Guarulhos.

Sr. Presidente, antes de mais nada, eu gostaria de agradecer publicamente o apoio que tenho recebido, na minha gestão de quase 1 ano à frente da INFRAERO, do Tribunal de Contas da União, especialmente do seu Presidente, Dr. Ubiratan, dos Ministros Relatores e dos membros da Secretaria de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União do TCU. As orientações dadas às equipes da INFRAERO, ao nosso pessoal de contratação, aos nossos engenheiros, aos nossos gestores, têm sido muito profícuas no sentido da ação preventiva para que nenhuma ilegalidade ou irregularidade venha a ser cometida e a atrasar as nossas obras.

Então, Sr. Presidente, com a sua permissão, agradeço publicamente a ajuda que o TCU tem prestado à nossa empresa, que é pública.

Quero lhe permitir permissão também para fazer uma apresentação sobre essas três obras. Creio que dará um pouco mais de dinâmica à reunião e possibilitará aos Parlamentares aqui presentes sanar dúvidas que possam ter acerca do tema. *(Pausa.)*

Pediria ao Superintendente de Obras da INFRAERO, Dr. Ricardo, que iniciasse a apresentação. E o Diretor de Engenharia da INFRAERO, que também se encontra aqui presente, está pronto para qualquer esclarecimento adicional.

Obrigado.

O SR. RICARDO ALEXANDRE GÓIS FERREIRA - Sr. Presidente e Srs. Parlamentares, boa tarde.

A INFRAERO veio aqui expor as justificativas do pedido de isenção do Anexo VI da LOA de obras com indícios de irregularidades graves, com paralisação. No ano passado estivemos aqui e apresentamos diversas propostas para que fosse excluído do Anexo VI da LOA de 2010. Obtivemos êxito em duas propostas. Permaneceu para este ano a solicitação relativa ao Aeroporto de Vitória. E agora vamos expor as razões do pedido de exclusão do Anexo VI das obras nos Aeroportos de Vitória, Goiânia e Guarulhos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Temos aqui uma visão geral do sítio aeroportuário de Vitória. Destacamos aqui as obras paralisadas: a pista principal de pouso — vai haver uma ampliação da pista atualmente existente; o pátio de aeronaves para o terminal de passageiros; e o próprio terminal de passageiros.



O contrato inicial que foi rescindido compreende terminal de passageiros; sistema de acesso viário; estacionamento; pátio de aeronaves; segunda pista; torre de controle; edifício do Corpo de Bombeiros; central de utilidades; obras complementares e projetos executivos.

O contrato foi firmado com o Consórcio Camargo Corrêa, Mendes Júnior e Estacon, no valor inicial de 337 milhões. A obra teve início em janeiro de 2005, com término programado para dezembro de 2009.

Foi feito, nesse contrato, um primeiro aditamento de 33 milhões; um segundo aditamento, de prazo; e o terceiro aditamento não foi firmado.

A auditoria do TCU apontou indício de sobrepreço de 44 milhões. Foi determinada, por medida cautelar de outubro de 2006, a retenção de 13% sobre o total de cada medição e de 7,8% para equipamentos (*ininteligível*) especiais e serviços técnicos especializados.

Na evolução financeira desse contrato, nós tínhamos o valor de 370 milhões; foram pagos 135 milhões; saldo: 235 milhões. Hoje temos uma retenção que monta a 6 milhões e 900 mil reais.

Balanco financeiro desse contrato: foram executados 39%, sendo 35% observados pelos técnicos do TCU, com um saldo de 15 milhões pró INFRAERO e de 12 milhões observado pelo Tribunal de Contas.

Do contrato inicialmente elaborado, nós temos 235 milhões de saldo; um sobrepreço apontado em torno de 44 milhões; foram pagos 135 milhões; e um remanescente de obra — valores iniciais da data-base — de 191 milhões.

Aqui é importante destacar que essa validação só será feita após a reavaliação de laudo pericial quantitativo e qualitativo, por uma perícia que já está contratada e em franco desenvolvimento dos trabalhos.

No decorrer do contrato e após também a sua rescisão, houve algumas ações demandadas no meio jurídico. A primeira delas é uma ação cautelar do consórcio, como autor. O objeto indicava perícia de obras realizadas. Atualmente, estamos aguardando a conclusão da perícia e o posterior encaminhamento de pronunciamento do juiz.

A segunda: ação cautelar inominada incidental, também do consórcio como autor, com o objeto de sustar a execução das garantias. O meritíssimo juiz determinou que fosse mantida a renovação delas.

A terceira: ação ordinária, do consórcio contra a INFRAERO e a União, representada pela AGU; objeto: declaração de inexistência de obrigação e ilegalidade de retenção — devolver as garantias, rescindir o contrato, indenizar todos os prejuízos e correção monetária. No momento, aguardamos citação pelo meritíssimo juiz.

A quarta: ação de cumprimento de contrato, da INFRAERO contra o consórcio. Objeto: retomada das obras, execução dos projetos executivos, cumprimento integral do contrato e aplicação de multa contratual no montante de 21,5 milhões. Fase atual: arquivamento do processo, por perda do objeto, devido à rescisão contratual.

De lá para cá, a INFRAERO já desencadeou muitas ações no sentido de retomar as obras, de mostrar que toda a sua prática foi isenta de qualquer irregularidade e, principalmente, de demonstrar a transparência das ações da administração pública. Uma das primeiras ações que já desencadeamos foi a contratação de entidade de ensino e pesquisa — o IPT, que já elaborou 70% dos laudos periciais, com término previsto para fevereiro do ano vindouro, de 2011.

No campo já foram executados topografia e ensaios em geotecnia. No momento, estão sendo feitos ensaios laboratoriais, para ao final serem apresentados relatórios conclusivos de uma análise qualitativa e quantitativa dos serviços remanescentes e até mesmo daqueles executados que porventura carecem de recuperação.

A segunda ação: contratação do Exército Brasileiro para o desenvolvimento dos projetos executivos, com término previsto para outubro de 2011. O contrato teve início no início deste mês.

A INFRAERO já fez duas licitações para a execução das obras da torre de controle — do seu complemento — e do edifício do Corpo de Bombeiros. A primeira está com a sua publicação programada para 21 de dezembro. Quanto à segunda, já houve o julgamento da proposta, para posterior homologação e adjudicação.

Cito ainda a elaboração do projeto executivo para o terminal de cargas. O contrato tinha sido suspenso, solicitado através de uma licença ambiental. Ele foi retomado agora, e o seu término está previsto para abril do ano vindouro, de 2011.

Ações programadas, complementares àquelas já desencadeadas pela INFRAERO: contratação de uma entidade para a execução das obras de infraestrutura remanescentes; findado o projeto de pavimentação e drenagem, vai haver a contratação para a execução da obra; contratação da construção do novo terminal de



cargas, fruto daquele projeto que já tem os 60% adiantados; e ainda está em franca execução a implementação do módulo operacional — um para a sala de embarque e outro para a sala de desembarque —, que dará uma boa amplitude à capacidade aeroportuária.

Com relação ao atendimento do art. 95 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2011 — impactos econômicos e financeiros —, temos um valor residual. A obra está sujeita a desgastes, a intempéries. A obra não está bem preservada. O consórcio deixou a obra não tão protegida. O montante disso é de 191 milhões — valores originais.

Não obstante, temos também o intangível: de não ter aquele equipamento prestado à sociedade o atendimento de uma demanda crescente, que vem sendo sentida do ano passado para cá — algo em torno de 20% de crescimento operacional. Temos de fazer frente a isso, com relação à capacidade aeroportuária e à sua infraestrutura.

Risco social e ambiental: temos aqui a retomada das obras. A perspectiva é de contar com o (*ininteligível*) urbano e de prestar apoio à sociedade. A paralisação atual gera uma insegurança jurídica na tomada de decisões, caso o objeto permaneça no Anexo VI da LOA de 2011.

Motivação social e ambiental do empreendimento: fluidez no significativo crescimento do tráfego aéreo — passageiros e aeronaves —, além do escoamento de cargas. É uma região que tem forte crescimento e potencial significativo, tanto de cargas quanto de passageiros, além do potencial turístico.

Custo da deterioração ou da perda de parcelas executadas: dos serviços executados, a valores iniciais, 136 milhões; caso não seja retomada a obra, é possível que esse custo aumente.

Despesas necessárias à preservação das instalações e dos serviços já executados: além das administrativas — manutenção de uma equipe da INFRAERO —, há também as de apoio à fiscalização, as de elaboração dos projetos e até mesmo as de construção daquelas obras cuja licitação está findando.

Despesas inerentes à desmobilização e à posterior retomada do empreendimento: processo aberto no Tribunal de Contas, aguardando julgamento do mérito, após a conclusão da perícia técnica, que vai dar subsídio para o julgamento por parte dos analistas do TCU.

Medidas efetivamente adotadas: além daquelas já demonstradas nos primeiros *slides*, houve contratação de perícia e conclusão da elaboração dos projetos, tanto do terminal de cargas quanto da infraestrutura.

O custo total, em estágio de execução física e financeira dos contratos, monta hoje a 370 milhões — valores sempre referentes à data-base.

Aqui se vê a situação das obras hoje executadas e paralisadas: mais à esquerda vemos a torre de controle — aquela licitação de que falei é para complementar essa estrutura metálica e fazer a cabine com todas as instalações; essa edificação no térreo é referente ao Grupamento de Navegação Aérea, uma área de apoio para os controladores de tráfego; a obra do edifício do Corpo de Bombeiros, que se vê mais ao fundo, com o seu reservatório, também foi paralisada na fase de estrutura, restando agora a parte de acabamentos e de instalações; e aqui já se percebem as estacas de fundação do terminal de passageiros, que temos de retomar, fazer um bloco de coroamento e começar efetivamente a estrutura.

Partindo agora, senhores, para a Aeroporto de Goiânia, essa é uma visão geral do atual terminal, do sistema de pistas de táxi. Vamos ampliar o sistema de táxi, uma pista de rolamento para aeronaves; essas saídas rápidas, que darão escoamento e fluxo ao tráfego de aeronaves; um pátio de aeronaves; o terminal de passageiros; estacionamento e o sistema de acesso viário.

Em estágio de execução: pista de táxi, 64%; pátio de aeronaves, 47%; terminal de passageiros, 23%, correspondentes à sua estrutura; estacionamento não iniciado; e acesso viário apenas 3%.

O escopo daquele objeto é o terminal de passageiros, o pátio de aeronaves, a pista de táxi, estacionamento, o sistema viário de acesso, a central de utilidades e os projetos executivos.

Foi firmado contrato com o Consórcio Odebrecht/Via Engenharia, no montante de 257 milhões. Em março de 2005 foi iniciado o empreendimento, e a vigência dele expirou em setembro de 2008.

Aquele contrato de 257 milhões foi firmado um aditamento de 29 milhões, montando a valores iniciais de 287 milhões.

Da mesma forma, uma auditoria do TCU apontou indícios de irregularidades, com sobrepreço de 73,5 milhões. A determinação de retenção foi expedida em outubro de 2006, pela SECEX de Goiás, com a retenção de 20% sobre o valor total do contrato.



Fazendo uma equação financeira, temos o seguinte: dos 287 milhões foram pagos 96,5 milhões, com saldo de 191 milhões. E hoje há uma retenção de 9 milhões e 700 mil reais. A retenção é sempre feita de forma cautelosa, até que seja julgado o mérito. E aí o encontro de contas pode atender à equação financeira do contrato.

Balanço: foram executados 35,5%; observados pelo Tribunal de Contas, 24,5%; pagos, 96 milhões; com um saldo observado pela INFRAERO de 114 mil; e, pelo Tribunal de Contas, em haver, de 25 milhões.

Dessa parte, 9 milhões e 700 mil equivalem a uma retenção, prestada por garantia, sendo o valor devido de 9 milhões e 800 mil, pela contabilidade da INFRAEROM; e, em haver, de 16 milhões, pela contabilidade do TCU.

Do saldo de 191 milhões, restam 117 milhões a executar naquele empreendimento, novamente referindo-me aos preços iniciais da data-base.

Lá também temos demanda judicial. A primeira é uma ação de produção antecipada de provas, firmada pelo Consórcio Odebrecht/Via Engenharia e movida contra a INFRAERO, cujo objeto é a perícia das obras realizadas. Atualmente se encontra em fase de apresentação da proposta de honorários pelo perito e de fixação do prazo de 30 dias para a reapresentação da proposta.

A segunda: ação ordinária do Consórcio, movida contra a INFRAERO e a União, representada pela AGU. Objeto: declaração de inexistência de obrigação, ilegalidade da retenção; devolução de garantias; rescisão do contrato; indenização de todos os prejuízos; correção monetária, juros e honorários. No momento, a AGU foi citada.

A exemplo do que fizemos em relação ao Aeroporto de Vitória, já desencadeamos diversas ações, em especial no último ano. A primeira: contratação do IPT, entidade de ensino e pesquisa, para uma avaliação qualitativa e quantitativa das obras executadas e remanescentes.

Já foram executados os trabalhos de campo. Encontram-se em andamento os trabalhos de laboratório, para a expedição do laudo conclusivo.

A segunda: contratação dos projetos executivos, pelo Exército Brasileiro. O processo foi iniciado agora, e outubro de 2011 é a data de término programada.

Aqui vale destacar que essas contratações têm sido feitas de forma coordenada. Assim que a primeira etapa do projeto é concluída, a INFRAERO lança a licitação para a contratação da obra remanescente.

Entre as ações programadas para o Aeroporto de Goiânia, temos a contratação da entidade para as obras de infraestrutura remanescente, findado o projeto ora executado pelo Exército Brasileiro, e a construção do módulo operacional.

Para se ter ideia, é a mesma área que temos em Brasília, de 1.200 metros quadrados, com um ganho de capacidade de 1 milhão de passageiros ao ano. Isso é mais do que a metade do que temos hoje em movimento operacional no Aeroporto de Goiânia.

Para sanar qualquer pendência e atender plenamente ao art. 95 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2011, do ponto de vista do impacto econômico e financeiro, houve aumento do valor residual, devido ao desgaste natural das obras e serviços no montante de 117 milhões e 800 mil reais; como risco social, o desgaste de toda a sociedade — a infraestrutura aeroportuária precisa ser ampliada para o atendimento à demanda crescente.

Motivação social: significativo tráfego aéreo na região; demanda muito forte por movimentação de cargas, além de passageiros e aeronaves.

E o custo da deterioração monta hoje a 96 milhões — valores iniciais.

Despesas necessárias à preservação das instalações: além daqueles bens executados, passíveis de deterioração por intempéries, há despesas administrativas com a manutenção de uma equipe orgânica da INFRAERO, mobilizada no canteiro; inerente desmobilização e posterior retorno às atividades.

Processos abertos no TCU geram insegurança jurídica, associada à técnica orçamentária que possivelmente vai onerar a contratação das obras remanescentes.

Tenho de fazer uma atualização daqueles preços, com base no Acórdão 325, de 2007, do TCU, que nos pede para excluir administração local, administração do canteiro, mobilização e desmobilização, porque isso não era bem visto à época do contrato.

Medidas efetivamente adotadas pela INFRAERO: contratação da perícia técnica das obras remanescentes — avaliação qualitativa e quantitativa.

E o valor residual monta hoje a 287 milhões.



Passando agora para o Aeroporto de Guarulhos, temos uma visão geral do sistema de pistas. Ele é composto por duas pistas. Essa primeira, a principal e maior delas, é essencial ao tráfego aéreo. Ela é muito importante para voos internacionais, que têm maior *range* de capacidade e peso de decolagem.

Da obra inicialmente contratada, temos esse terço final aqui, objeto de perícia — obra a iniciar, pelo Exército Brasileiro, já contratado. Hoje se encontra em execução essa saída rápida “Fox-Fox”, e há planos de trabalho e estudos já em elaboração para a recuperação de uma pista de táxi auxiliar, para a terraplenagem do Terminal 3 — vemos nessa projeção; esse seria o pátio de interface dele —, para o pátio remoto de aeronaves, além do alargamento de uma via de acesso. Isso gera fluidez maior no trânsito de aeronaves e, com isso, é possível aumentar a capacidade operacional do aeroporto.

Ficha técnica do empreendimento: ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas; recuperação do sistema de macrodrenagem; implantação de separador de água e óleo — uma medida ambiental; revitalização do sistema viário existente — o sistema de acesso viário foi executado parcialmente, pelo primeiro consórcio; e, a exemplo das outras obras, há um remanescente a ser executado.

Elaboração dos projetos executivos: o consórcio contratado foi o Queiroz Galvão Constran e Serveng.

Valor inicial: 270 milhões.

Ordem de serviço em janeiro de 2005; término expirado em dezembro de 2008. Houve um aditivo de redução de 274 mil reais, sobre o valor original do contrato, de 270 milhões.

Após auditoria externa do TCU, foi apontado o indício de irregularidade de sobrepreço de 62 milhões, sendo entendido pelo TCU que houve incremento de quase 71 milhões com o segundo aditamento contratual, que não chegou a ser firmado. Então, isso foi excluído da conta.

A retenção foi determinada por acórdão do TCU, em setembro de 2008. O objeto era uma retenção de 25%, aproximadamente, do valor total do contrato.

Fazendo uma equação financeira, dos 270 milhões inicialmente contratados, foram pagos 142 milhões em serviços realizados, com saldo de 127 milhões. E temos quase 2 milhões de remanescentes como retenção.

No balanço financeiro, então, temos 57% da obra executados, o que corresponde a 154 milhões, com pagamento de 142 milhões; saldo de 11 milhões; 2 milhões, aproximadamente, em retenção; e um total devido de 13 milhões.

Na contabilidade do TCU, 44% foram executados, o que corresponde a 121 milhões — mesmo pagamento de 142 milhões; saldo de 21 milhões negativos; retenção de quase 2 milhões; em haver, aproximadamente 20 milhões.

Das obras remanescentes, o valor inicial era de 127 milhões; temos 65 milhões de saldo.

Demanda judicial: a primeira foi uma ação declaratória e a segunda foi uma ação cautelar incidental, movida pelo consórcio contra a INFRAERO. Objeto da primeira: validade do ato de suspensão da execução do contrato — existência jurídica do contrato; embargo de declaração por parte da INFRAERO. Na segunda: não aplicação de penalidades contratuais e execução de garantias. Uma decisão integrativa determinou a renovação das garantias contratuais.

Outra ação: cobrança de indenização por perdas e danos e lucros cessantes, movida pelo consórcio contra a INFRAERO. Objeto: pagamento de 13 milhões, das obras executadas; e 2 milhões de retenção.

Além disso, a ação de perdas e danos materiais, inclusive lucro cessante de danos emergentes, encontra-se em fase de contestação.

Ação de cumprimento do contrato, movida pela INFRAERO contra o consórcio. Objeto: cumprimento do contrato e indenização por atraso no cronograma. Houve arquivamento do processo por perda do objeto, devido à rescisão contratual.

Ações já desencadeadas por parte da INFRAERO e de seus técnicos: designação do perito e do juiz; foi nomeado o Instituto Mauá de Tecnologia; já foram iniciados os trabalhos, em novembro, com término programado para maio de 2011.

As etapas de avaliação daquela perícia: canteiro de obra; canais de drenagem; avaliação de patologias na pista de pouso e decolagem; pista de taxiamento; pátio de permanência remota e conclusão de laudos periciais.

Outra ação: contratação de entidade de engenharia para a execução das obras remanescentes, das obras intactas. Foi iniciada por parte da Engenharia do Exército Brasileiro. Temos um destacamento da Engenharia mobilizado lá. Iniciou este ano e tem o término programado para agosto de 2011.



No momento, estamos executando a saída rápida "Fox-Fox", planos de trabalho para a pista PR-B e a pista de pouso, aquele terço remanescente que foi objeto do primeiro consórcio.

Terceira ação desencadeada pela INFRAERO: complementação dos projetos executivos de engenharia. Está em fase de análise, no plano de trabalho, uma proposta da Engenharia do Exército Brasileiro. Se aprovada, haverá uma cooperação técnico-financeira, de acordo com a Portaria nº 1.387, expedida pelo Ministro da Defesa em outubro do ano passado, que deu subsídio e transparência à INFRAERO para contratar o corpo de técnicos da Engenharia do Exército Brasileiro.

Quarta ação: contratação de entidade de engenharia para elaboração dos projetos do Terminal 3. Foi firmado um contrato com o consórcio MAG. Já temos a aprovação do estudo conceitual e está em desenvolvimento o projeto de terraplenagem do Terminal 3, a primeira etapa do grande empreendimento que está por vir.

Ações programadas para o Aeroporto de Guarulhos.

Contratação de entidade de engenharia para execução das obras remanescentes de infraestrutura. O projeto propõe um plano de trabalho para elaboração dessas obras.

Entidade de engenharia para construção da terraplenagem do Terminal 3, a mesma para a qual já está iniciado o projeto.

Entidade de engenharia para construção da saída rápida. O projeto, já concluído, está em fase de aprovação pela INFRAERO. Agora, será lançado o edital para construção.

Expansão de salas de desembarque nos Terminais 1 e 2, já vislumbrando o movimento operacional que está por vir no final deste ano. Já temos uma ação executada para melhorar a infraestrutura.

Construção do módulo operacional de embarque. Também iniciado, vai trazer um ganho capacidade, com 1.200 metros quadrados e 1 milhão de passageiros ao ano. Término programado para março de 2011.

Além disso, implantação de outros dois módulos: um, de 1.400 metros quadrados, com ganho de capacidade de 3 milhões de passageiros ao ano, e outro com 10 mil metros quadrados e 2,5 milhões de passageiros ao ano.

Contratação de terminal modular estruturado, um terminal de logística de carga para fazer frente ao movimento de cargas, que é muito forte no Aeroporto de Guarulhos, o maior da rede.

Conclusão dos projetos do Terminal 3, juntamente com as obras.

Programada para dezembro de 2003 a primeira fase, que vai atender àquele movimento projetado.

Com vistas ao art. 95 da Lei de Diretrizes Orçamentárias 2011. Impactos econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento: aumento do valor residual, devido ao desgaste natural das obras, no montante de 65 milhões, com risco social e ambiental — novamente um desgaste de toda a sociedade com a obra paralisada e empreendimento ainda não iniciado, equipamento urbano sem autorização.

Além disso, é um aeroporto de cidade-sede da Copa do Mundo de Futebol 2014 e alternativa para absorção do tráfego aéreo que pode vir do Rio de Janeiro, no momento das Olimpíadas de 2016. Guarulhos é o principal *hub* da rede. Deixamos isso bastante destacado.

Motivação social e ambiental do empreendimento: fluidez no significativo crescimento de tráfego aéreo, além do escoamento de cargas com integração dos modais aéreos e terrestres.

Cabe lembrar que há lá um projeto de integração de diversos modais — ferroviário, rodoviário —, e o aeroportuário não poderia ficar de fora.

Custo da deterioração ou perda de parcelas executada: 143 milhões aproximados, em valores inicialmente contratados.

Despesas necessárias para realização das instalações.

Novamente, uma equipe mobilizada da INFRAERO, que tem dado acompanhamento na fiscalização das obras de infraestrutura de pista ora em execução, elaboração dos projetos do Terminal 3 e do sistema de pavimentação.

Despesas inerentes à desmobilização e posterior retorno.

Novamente, o orçamento tem de ser reavaliado, com adequação ao Acórdão nº 325, do TCU, expedido em 2007 — o contrato é anterior a essa data.

Medidas já adotadas.



Como citado, designação de perícia técnica, elaboração dos projetos do Terminal 3, início da construção do módulo operacional e contratação das obras remanescentes do sistema de pavimento de pistas. O custo total estimado é de 270 milhões de obras remanescentes, em valores iniciais.

Uma vista geral do que tende a ser todo o complexo do sistema de infraestrutura aeroportuária em Guarulhos; o terço final da pista; o reforço no táxi de auxílio ao tráfego aéreo e construção de saídas rápidas, o que vai melhorar o escoamento de aeronaves, com diminuição do tempo de espera; construção do pátio remoto e construção do Terminal 3.

Por outra perspectiva, aqui seria o pátio remoto de aeronaves. Guarulhos tem uma demanda latente para posições de aeronaves.

Ampliação do sistema viário de pistas e pátios e a recuperação, com reforço estrutural de uma táxi auxiliar.

Com relação ao terminal de passageiros, temos aqui a projeção do Terminal 3.

De alguns módulos que estão projetados, este já foi iniciado e outros dois estão programados para fases subsequentes. Seriam terminais de embarque remoto.

Srs. Deputados, se acharem por bem que eu detalhe a construção dos módulos operacionais, que têm sido objeto de bastante avaliação da INFRAERO, posso apresentar o conceito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - A palavra continua com os senhores representantes da INFRAERO.

O SR. MURILO MARQUES BARBOZA - Então, Sr. Presidente, peço ao Ricardo que detalhe um pouco mais os módulos operacionais, que já começam a fazer parte dos nossos aeroportos — já os temos em Florianópolis e em Brasília. Talvez vários dos senhores já tenham passado pelo novo módulo de Brasília.

O Ricardo vai apresentar algumas fotografias e a construção dos módulos que estão em andamento.

O SR. RICARDO ALEXANDRE GÓIS FERREIRA - Este é um conceito do módulo operacional. A infraestrutura é toda pré-moldada, pré-fabricada. Há áreas comerciais e áreas operacionais. Ele é modulado em virtude da demanda do empreendimento.

Cito os exemplos que mais à frente poderemos vislumbrar, de Vitória e de Goiânia, que vão dobrar a capacidade do atual terminal de passageiros. As obras dos empreendimentos e dos equipamentos já foram iniciadas.

Esta é uma vista do que já foi construído em Brasília. Este é o Lado A, conforme denominamos, com um conector. Aqui seria o terminal de passageiros. Uma vista interna do conector. Ele já está em utilização há questão de um mês. São quatro portões de embarque e nenhum problema operacional de embarque de passageiros. É um desafio para a demanda crescente na hora pico no atual terminal de passageiros de Brasília, enquanto não vem a obra maior, a ampliação do setor sul e até mesmo a reforma do corpo central.

Uma vista da obra de Goiânia, já iniciada. A estrutura metálica está toda pronta. Está sendo iniciado um piso elevado e os sistemas eletrônicos e de acabamento.

No Aeroporto de Vitória temos dois desses módulos, o de desembarque, que vai ter sistemas de esteiras de bagagens e equipamentos, e o de embarque, que vai ampliar a atual sala de embarque.

No Aeroporto de Guarulhos, temos uma área edificada e estamos fazendo uma reforma. Algumas edificações precisaram ser demolidas.

Aqui, trabalhos de sondagem para adequação do projeto estrutural.

Era o que tínhamos a apresentar no momento.

Estamos à disposição para esclarecer possíveis perguntas.

O SR. MURILO MARQUES BARBOZA - Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, muito obrigado pela oportunidade.

Sr. Presidente, permita-me passar às suas mãos a carta formal em a INFRAERO expressa o seu compromisso de não efetuar nenhum pagamento administrativo decorrente dessas obras sem autorização do TCU e pede a V.Exa. e à Comissão a não inclusão dos contratos desses aeroportos no Anexo VI da LOA 2011, tendo em vista a relevância deles, as explicações dadas e o saneamento das possíveis irregularidades anteriormente cometidas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço à INFRAERO, na pessoa do Dr. Murilo Marques Barboza, Presidente da empresa, a apresentação.



Essa manifestação por escrito que a Comissão acaba de receber é uma importante demonstração do trabalho do Comitê de Obras Irregulares e que resultou nesta audiência pública. Essa manifestação, sem dúvida nenhuma, é um passo importante para que as obras possam continuar. A propósito dessas questões, já ouvimos o Ministério das Cidades e a INFRAERO.

O engenheiro Wagner Marcolino, representante da Secretaria de Planejamento do Estado de Rondônia, gostaria de fazer uma complementação sobre a obra de esgotamento sanitário da cidade de Porto Velho, Capital do Estado.

Por isso, vamos conceder-lhe a palavra. Em seguida, passaremos a palavra ao representante Tribunal de Contas da União.

Com a palavra o Dr. Wagner Marcolino, representando o Estado de Rondônia.

O SR. WAGNER MARCOLINO ZACARINI - Boa tarde a todos.

Cumprimento o Sr. Presidente, Deputado Leonardo Monteiro, e agradeço a oportunidade de fazer esta apresentação sobre a importância das obras de saneamento e de esgotamento sanitário para Porto Velho, Capital do Estado de Rondônia.

(Segue-se exibição de imagens.)

Esses são os protagonistas, os atores que trabalham no Programa de Aceleração do Crescimento: o Ministério das Cidades é o gerenciador em nível federal; o Governo de Rondônia, através da Secretaria de Planejamento e da Coordenadoria Estadual de Infraestrutura, faz a gestão em nível estadual; a Caixa Econômica Federal é o agente financeiro; e a concessionária CAERD é a prestadora de serviços de saneamento que receberá essas obras quando concluídas e fará a operacionalização delas, de modo a prestar serviços e beneficiar diretamente a população.

Gostaríamos de explicar a importância dessas obras para Porto Velho. Para isso, na apresentação, vamos mostrar os sofríveis indicadores do serviço de saneamento básico para uma Capital de Estado da Federação.

Também, já de pronto, vamos assumir os compromissos necessários para sanear todas as pendências elencadas. Já tomamos algumas medidas a respeito, mas assumimos o compromisso formal de sanear todas as pendências elencadas nos apontamentos do Tribunal de Contas da União. Já atendemos às orientações do Ministério das Cidades, com a revisão do projeto básico, e, dentro da apresentação, vamos explicar todos esses tópicos.

Porto Velho, Capital do Estado de Rondônia, se caracteriza, como alguns Municípios da Região Norte, por ser a ocupação demográfica do perímetro urbano bastante horizontal. Essa característica onera as obras de infraestrutura, como o serviço de pavimentação, o serviço de drenagem de águas pluviais e o serviço de saneamento, que demandam a implantação de obras lineares, pois ela não é verticalizada, mas muito espalhada.

Esses são alguns indicadores de saneamento e de esgotamento sanitário da Região Norte comparativamente à Região Sudeste. As manchas vermelhas são indicadores de que o atendimento à população está abaixo de 20%; as azuis indicam que o atendimento está acima de 80% da demanda.

Esses são os indicadores da Região Sudeste.

Como se pode perceber, na Região Norte não há nenhum Município com o indicador de que o serviço de esgotamento sanitário prestado à população seja oferecido a mais de 80% da população.

Consequência disso são as doenças causadas por veiculação hídrica.

Essas são informações da Secretaria de Vigilância Sanitária: em 2006, houve 36 mil casos de malária; em 2007, 33 mil casos. O total acumulado no Estado de Rondônia é de 96 mil casos. Temos convicção de que, com as obras de infraestrutura e de saneamento, esses indicadores sofrerão queda sensível.

Esses são indicadores atuais do atendimento com água tratada: 67% da população recebe o serviço de água tratada e 2% da população é atendida pelo esgotamento sanitário.

Preocupa-nos bastante a questão do esgotamento sanitário, porque esse indicador é bastante pequeno e reflete que a qualidade de vida da população também é prejudicada.

Com as obras do Programa de Aceleração do Crescimento, temos o objetivo de universalizar o acesso à água tratada e chegar a 77% de atendimento de esgotamento sanitário com tratamento — nos 2% atualmente existentes, o efluente é coletado e afastado da população, mas lançado sem tratamento no corpo receptor, o Rio Madeira. Com as obras do Programa de Aceleração do Crescimento, essas que estamos discutindo hoje, vamos ampliar esse índice para 77%, objetivando, com a revisão do projeto básico e com as ações que estão sendo



adotadas mediante as fiscalizações do próprio Tribunal de Contas e as revisões do projeto básico por parte do Ministério das Cidades, ampliar ainda mais esses indicadores, chegando a atender a 90% da população urbana.

Essa é uma quadra-tipo da cidade de Porto Velho, em que a população que não recebe serviço de infraestrutura e de água e esgoto se utiliza de fossas e poços — poços tipo Amazonas.

E, dentro do lote, pode até haver a distância tecnicamente indicada, que é de 15 metros, da fossa para o poço. Porém, devido à falta de critério técnico para execução e ao comprometimento do próprio lençol freático, o vizinho pode instalar a fossa no fundo da residência e o seu poço receber essa água. Isso ocasiona problemas ainda maiores na região periférica da cidade.

Se não bastasse, na Região Norte, temos uma sazonalidade: durante seis meses do ano, há elevada incidência pluviométrica e, nos outros seis meses, seca bastante rigorosa.

Na época da seca, com a infiltração das fossas, através da percolação pelo terreno, ocorre uma natural filtragem pelo solo, e o lençol freático não é tão prejudicado. Contudo, na época das chuvas, o lençol se eleva bastante, funcionando como um vaso comunicante entre as fossas e os poços, o que agrava o problema de saúde pública da Capital.

Segundo indicadores da Organização Mundial de Saúde, cada real investido em saneamento representa uma economia quatro reais com saúde corretiva, nos hospitais e nos postos de saúde. Isso também é o resultado dos problemas ocasionados pelas doenças de veiculação hídrica.

Trouxemos algumas fotos que ilustram a atual realidade: os esgotos escoando a céu aberto, resultando uma péssima qualidade de vida para a população; crianças brincando nessas águas paradas.

As águas servidas que escoam pelas sarjetas e os efluentes vão desembocar nos igarapés.

Essas são algumas ilustrações. Esta é uma foto de um igarapé bem central, próximo à Rodoviária de Porto Velho. Essa situação compromete significativamente a qualidade de vida da população.

Esse é um exemplo do sistema existente: é um PV totalmente prejudicado. Nos levantamentos feitos nos 2% existentes, chegou-se à conclusão de que deverá essa rede deverá descartada, porque bastante comprometida, bem como as redes coletoras desse sistema, que são de fibrocimento, muito antigas, e não seria compatibilizada com a nova. Foram feitos estudos — que constam nos autos dos projetos — quanto ao descarte desse sistema que hoje atende a parte população.

E aqui é o lançamento do efluente no corpo receptor, sem nenhum tratamento.

Mais um exemplo de igarapé urbano.

Outro problema grave detectado com a execução dos 50 quilômetros de rede que já foram feitos através dessa obra, que representa aproximadamente 3% do total, foi as ligações clandestinas de esgoto nas galerias de drenagem de águas pluviais, o que ocasiona entupimento, a corrosão e a danificação dessas galerias, porque o tubo de concreto que transporta a água pluvial não está dimensionado para receber o esgoto, que é um agente corrosivo e que danifica essas tubulações. Na época das chuvas, ocorrem as inundações urbanas — essas ruas são ruas centrais da cidade —, prejudicando também a periferia, porque não é só na região central em que se verificam esses alagamentos. Na região periférica isso também acontece, devido à falta da rede coletora pública de esgoto.

Aqui se pode observar uma residência de um padrão bom e a rua totalmente alagada. Na periferia, residências de um padrão não tão elevado e o mesmo problema. Então, é uma característica de toda a Capital Porto Velho.

Esse é o escopo do projeto básico revisado segundo orientação do Ministério das Cidades: 1.093 quilômetros de redes coletoras; 44 estações elevatórias; 43,4 quilômetros de linhas de recalque — são as linhas pressurizadas, que transportam o esgoto das últimas elevatórias até as unidades de tratamento; 2 estações de tratamento — eu quero me ater a essa mudança de 3 para 2, logo à frente, de acordo com o projeto básico revisado —, e 6,6 quilômetros de emissário. Aqui também houve maior eficiência principalmente nessas duas unidades, nos emissários — um encurtamento — com o projeto básico revisado, e nas estações de tratamento.

Esse é o canteiro de obras do consórcio vencedor — um canteiro bastante estruturado para fazer frente a uma obra de 600 milhões de reais. Como disse o Secretário Leodegar, é a maior obra de saneamento do Programa de Aceleração do Crescimento. Toda a estrutura de equipamentos; insumos; equipamentos para postos de visita; tampões; pátio também abarrotado de tubulações.

Critérios utilizados na execução desses 50 quilômetros já prontos: utilização da boa técnica; corte de asfalto através de maquitas, equipamentos específicos, para que se minimize os impactos nas ruas já pavimentadas, que são poucas; equipamentos adequados; alinhamento da tubulação; nivelamento, por tratar-se



de obras de esgotamento — o transporte é por gravidade; então, o critério para o assentamento é bastante rigoroso; proteção dos taludes para a segurança dos trabalhadores; compactação mecânica, para evitar recalques após a recomposição do asfalto — uma foto da recomposição desse asfalto.

Como esclarecido anteriormente, os 50 quilômetros já foram concluídos dentro das premissas estabelecidas pelo Ministério das Cidades. Mais a frente vou falar que essa revisão foi pauta de uma discussão.

Os quilômetros executados propiciaram a identificação de ligações clandestinas que ocasionam problemas nas galerias de águas pluviais.

Apontamentos da auditoria do TCU. Foram quatro tópicos, basicamente: projeto básico inadequado, ausência de parcelamento do objeto, indícios de sobrepreço e titularidade das áreas.

No lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento no Estado de Rondônia, recebemos o convite do Ministério Público Estadual para a implantação de uma equipe multidisciplinar para a condução desse processo, para a sua transparência e para que a tomada de decisões fosse feita de forma democrática. Compunham essa equipe multidisciplinar técnicos da concessionária que operacionalizará as obras, Ministério Público Estadual, Conselhos de Engenharia, sindicatos e organizações não governamentais, com vistas a democratizar as definições de parâmetros. Reuniões foram feitas e estabelecidos os conceitos ou os parâmetros para o desenvolvimento do projeto básico a ser apresentado no chamamento das empresas, posterior ao processo de pré-qualificação.

Vou voltar um pouquinho ao processo de pré-qualificação. Lançamos essa obra, por ser vultosa, com processo de pré-qualificação inédito no Estado de Rondônia, analisando, num primeiro momento a qualificação das empresas — 41 empresas compraram esse edital — e, num segundo, o chamamento, já com o projeto básico, à época, para apresentação das propostas de preço.

Esse projeto básico da licitação era composto por planilhas orçamentárias, cronogramas, elementos técnicos, memoriais descritivos, 590 pranchas detalhando as estações elevatórias, as unidades de tratamento. Contudo, quando da expedição da ordem de serviço, o Ministério das Cidades, que custeou as despesas para a elaboração do projeto de engenharia, solicitou a análise desses projetos e fez algumas críticas à rede dupla — no projeto básico definido, a equipe multidisciplinar, tinha estabelecido que seria utilizado rede dupla em asfaltos novos.

O que aconteceu? A Prefeitura conseguiu, através de alguns convênios com o próprio Ministério das Cidades e com outros órgãos, recursos para pavimentar, porque Porto Velho é uma cidade que tem pouco índice de pavimentação. E o Ministério Público achou por bem não romper esse asfalto. A equipe multidisciplinar achou que era um prejuízo ao Erário fazer a pavimentação e, logo em seguida, fazer o seu rompimento para o assentamento da tubulação. Foi estabelecido a utilização de redes duplas nas ruas seriam pavimentadas nesses contratos com a Prefeitura, o que, conseqüentemente, oneraria empreendimento. O Ministério das Cidades, então, solicitou que fosse feita a revisão disso. Tudo foi revisto, inclusive um dos promotores esteve até no Ministério das Cidades para questionar a não concordância em relação aos momentos de execução de duas obras tão importantes para a população, a pavimentação asfáltica e o saneamento.

Com os ajustes feitos, já se propiciou uma repactuação da ordem de 31 milhões — a análise dos preços foi feita pela Caixa Econômica — com o rearranjo de três para dois sistemas, e temos a convicção de que se ampliará ainda mais.

Vou explicar o que houve com relação à mudança de três para dois sistemas. No projeto básico que subsidiou a licitação, foram dimensionados três sistemas: Norte, Sul e Oeste. Foram estudadas mais de 16 áreas para a implantação das estações de tratamento. Contudo, a área mais apropriada para a implantação da ETE-Sul já estava destinada para a habitação de interesse social. Então, o Ministério das Cidades, compatibilizando todos os interesses públicos — habitação, Secretaria Nacional de Habitação-Ministério das Cidades; saneamento, Secretaria Nacional de Saneamento-Ministério das Cidades — propôs a utilização de uma área do 5º Batalhão de Engenharia e Construção — BEC, área até mais apropriada para habitação do que a que havia sido direcionada para a implantação da Estação de Tratamento Sul.

Sanado esse problema, propiciou-se o rearranjo do sistema em Norte e Sul, economizando a implantação de uma estação de tratamento, porque essa área está equidistante das duas outras, e fazendo um rearranjo técnico nos quesitos topográficos, para que parte da Leste, que anteriormente migrava para essa região da cidade, fora do perímetro urbano, fosse destinada à Estação de Tratamento Norte e parte do afluente produzido pela população fosse destinada à Sul. Esse rearranjo também contribuiu para o aumento da área de abrangência e repactuação dos contratos.



Ainda com relação ao projeto básico, foi dito pelo Ministério das Cidades que ele já se encontra revisado na Caixa Econômica, que fez todas as análises; já houve uma manifestação, através de ofício, de que os produtos apresentados são suficientes para a conclusão da análise, mas sempre o Estado tem se colocado à disposição para nossa equipe técnica complementar qualquer pedido de esclarecimento que for julgado necessário.

Os projetos também foram encaminhados ao TCU, após a emissão do Acórdão nº 2.572. Ou seja, foram apresentados o projeto licitado, o projeto revisado e as peças, os produtos de projeto executivo.

O segundo apontamento do TCU diz respeito à ausência do parcelamento do objeto.

Outra obra vultosa na Capital, em torno de 100 milhões de reais, é a ampliação do sistema de abastecimento de água. O Estado de Rondônia parcelou essa obra em 18 lotes, e houve um retrocesso bastante grande devido à logística para controle. Devido às dificuldades de controle desse empreendimento, tivemos de retroceder a licitação e lançar num lote único.

Baseados em estudos feitos em relação à obra de abastecimento água, bem como em relação à não economicidade, adotamos o critério de um lote único também no sistema de esgotamento sanitário. Quarenta e uma empresas compraram o edital, como disse anteriormente, e quatro foram classificadas para a apresentação das propostas de preço no processo de pré-qualificação.

Outro apontamento do TCU foi quanto à questão orçamentária, o sobrepreço potencial. Estamos tomando todas as medidas já elencadas anteriormente na repactuação dos preços analisados pela Caixa Econômica. Já fizemos uma repactuação com o consórcio executor e, quando da conclusão da análise, se houver a necessidade, uma nova repactuação será proposta ao consórcio executor trazendo os preços — a forma de execução da obra é por preços unitário — para dentro do aceitável, a mediana do SINAPI, de modo a eliminar todo e qualquer indício de sobrepreço nesse empreendimento.

Questão do BDI. À época da licitação aprovada pela Caixa Econômica Federal, não havia a imposição por parte dos manuais, o que hoje está muito claro no Manual 2010/2011 para o PAC 2, da utilização de BDI diferenciado. Então, à época, foi utilizado BDI único, mas isso também está em pauta de discussão e poderá fazer parte de repactuação desses contratos.

Como disse anteriormente, a Caixa Econômica já analisou e aprovou as planilhas orçamentárias da Bacia 2B Norte, que subsidiou a execução desses 50 quilômetros de rede coletora — 66 milhões. Quando da auditoria do TCU, houve uma sugestão ou uma análise. Vou exemplificar com o preço do tampão, preço acatado pela Caixa Econômica e que está sendo acatado pelo Governo do Estado. É a demonstração de que o Governo do Estado está disposto a proceder a todas as adequações necessárias, resultando os 32 milhões do primeiro termo aditivo. Agora a Caixa Econômica está analisando as demais peças técnicas e, se gerar novas repactuações, essas serão feitas com a execução da obra.

Titularidade das áreas. Na Portaria nº 628, do Ministério das Cidades, há a previsão de uma declaração do ordenador das despesas assumindo o compromisso de regularidade das áreas dos empreendimentos até a conclusão deles.

Hoje, estamos bastante avançados nesse tópico. Além dessa declaração no início do processo — exigência da Caixa Econômica — para análise da parcela das obras já aprovadas, existe hoje a da área Norte, que aguarda só a expedição da portaria da Superintendência do Patrimônio da União, e também da Sul. Como disse anteriormente, com a gestão do Ministério das Cidades e da Casa Civil, temos disponível a área da ETE-Sul, compatibilizando os dois empreendimentos fundamentais: habitação numa área bastante propícia e estação de tratamento de esgoto numa área tecnicamente indicável.

Em relação às áreas das unidades elevatórias, em número maior, já temos alguns decretos de utilidade pública com a previsão de indenização dos proprietários. Como tudo está em andamento, temos a convicção de que até a conclusão dessas obras teremos sanado todas essas questões.

Essa é a solicitação que apresentamos ao Comitê de Obras Irregulares — COI e a manifestação do Governo do Estado, a exemplo do que já foi aqui apresentado, de não dar nenhum passo, de não avançar em nenhum ponto até que todas as pendências sejam concluídas. Essas obras, aliás, já estão em andamento, e é lógico que o impacto do contingenciamento desses recursos para a Capital Porto Velho será muito significativo.

Esse é o pleito do Governo do Estado de Rondônia: que não haja contingenciamento, ao mesmo tempo em que assume o compromisso de sanar todas as pendências constante dos apontamentos.



Queremos deixar claro que não será feita nenhuma obra sem que haja a pacificação dos apontamentos feitos pelo TCU, preservando com isso o Erário e bem aplicando os vultosos recursos que estão sendo disponibilizados para Rondônia.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Acabamos de ouvir o engenheiro Wagner Marcolino, aqui representando o Estado de Rondônia. Com isso, concluímos a primeira etapa, ouvir os gestores, o Ministério das Cidades e a INFRAERO.

Passo a palavra agora ao Dr. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Obrigado, Sr. Presidente.

Boa tarde, Sras. e Srs. Parlamentares, membros do Poder Executivo que estão à Mesa, reitero que é sempre uma satisfação para o TCU comparecer para prestar esclarecimentos, de forma a possibilitar que esta Comissão adote a deliberação que melhor atenda aos interesses do País.

Vamos começar, se me permitem, com a questão da INFRAERO. Faz-se necessário um esclarecimento inicial em relação à INFRAERO. Temos hoje três contratos remetidos pelo TCU a esta Comissão com indicativos de IGP.

O fato de existirem três contratos com indicativos de IGP não significa que as obras estejam paralisadas. Na sistemática adotada pelo Orçamento, o IGP é vinculado a um contrato e não necessariamente a uma obra. É claro que há contratos de maior vulto, ou de maior relevo, que acabam fazendo com que a obra toda seja paralisada a partir da suspensão do contrato. Não é o caso desses três contratos que se discutem em relação à INFRAERO.

Friso que, em relação à INFRAERO, não existe hoje, da parte do TCU, nenhuma pendência no tocante à consecução de nenhuma obra. Todas as obras podem continuar normalmente, desde que sejam feitas observados os procedimentos necessários, todos a serem adotados na esfera administrativa.

Essas três pendências referem-se a contratos já rescindidos ou em processo de rescisão, os quais estão aguardando apenas ajustes de contas. Eles foram classificados como IGP porque a Lei de Diretrizes Orçamentárias estabelece que, quando há possibilidade de dano ao Erário, no momento do acerto de contas ele deve ser informado, mas não representa, de forma alguma, qualquer impedimento à continuidade da obras.

Ainda nesse sentido, no termo entregue pelo Dr. Murilo Marques Barboza, Presidente da INFRAERO, há o compromisso de a INFRAERO não adotar nenhuma medida sem que antes submeta essa intenção ao TCU. Então, de parte do TCU não há nenhuma objeção de que esses IGPs saiam, e, como já frisei, que as obras continuem, porque são medidas independentes.

Especificamente no que diz respeito às obras de saneamento, em relação às obras de Macapá e de São Luís não pairam maiores pendências. Na obra de Macapá já houve, na verdade, a anulação do processo licitatório — a questão está resolvida. No que se refere ao esgotamento sanitário de São Luís, já foram anunciadas perante o Tribunal as providências em curso: diversos contratos foram rescindidos e outras estão em curso.

O Ministério das Cidades solicitou prazo para nos informar acerca dessa decisão. Isto já está ocorrendo. Tão logo cheguem, também não deverá restar nenhuma pendência no que se refere a essas duas obras específicas.

Em relação à obra de Porto Velho, ela se reveste de maior complexidade, e o que foi explanado aqui pelo representante do Estado de Rondônia demonstra a relevância socioeconômica desse empreendimento e a absoluta necessidade de a população local ter essa obra entregue.

Até por este motivo, Sr. Presidente, nós nos sentimos mais ainda na obrigação de trazer os esclarecimentos que se fazem necessários perante esta Comissão. Digo isso porque existe no exterior, nos países com maior cultura na execução de projetos, a tradição é de que se leva 5 anos elaborando um projeto e se executa a obra em um ano. No Brasil, infelizmente, essa tradição não tem sido seguida: há projetos que, às vezes, são elaboradas em 6 meses e cuja execução obras perdura por 10 anos.

Posso dizer, com absoluta convicção, que a experiência do Tribunal de Contas da União, já retratada por diversas vezes nesta Casa, em especial nesta Comissão, demonstra que a maioria das obras que apresentam problemas em sua execução, que não são logo entregues à população e que não produzem os resultados esperados decorrem de deficiências em seus projetos.



Essa obra específica de Porto Velho, como pretendemos mostrar a V.Exas., desde a origem possuiu grandes problemas de projeto. Para que V.Exas. tenham ideia, foi feita uma pré-qualificação, como exposto pelo representante do Governo de Rondônia, e, aproximadamente um mês depois da divulgação do resultado da pré-qualificação, essa obra já sofreu um acréscimo de 200 milhões, aproximadamente 1 mês depois, ou seja, praticamente 50% do valor da obra, o que já mostrava que, no mesmo instante da pré-qualificação, havia carência de um projeto mais robusto.

Se V.Exa. me permite, Sr. Presidente, eu gostaria de pedir que o Eduardo Nery, Secretário de Obras de uma das nossas unidades, fizesse uma apresentação mais detida sobre essa obra, para que os senhores tenham condições de aquilatar exatamente o que o TCU detectou, os motivos da nossa apreensão, inclusive porque temos a convicção de que, a persistir essa obra, muito provavelmente as situações hoje registradas vão se agravar. Até porque também — e pretendemos demonstrar — licitou-se uma obra e, na realidade, estão sendo construídas outras. Alterações de projetos implicam alteração de orçamento, alteração de proponentes na licitação originária e, por conseguinte, alteração do próprio vencedor da licitação. Essas obras podem, inclusive, virem a ter, em algum momento, licitações questionadas ou mesmo procedimentos licitatórios declarados nulos, e aí, então, comprometer a entrega da obra, que, neste caso, vimos ser fundamental para o Governo do Estado de Rondônia

O SR. EDUARDO NERY MACHADO - Cumprimento o Presidente do COI, o Deputado Leonardo Monteiro, os demais membros da Mesa, o Secretário Nacional de Saneamento e o Presidente da INFRAERO.

Com relação às obras de esgotamento sanitário de Porto Velho, alguns pontos já foram colocados pelo representante do Governo do Estado de Rondônia, o Dr. Wagner Marcolino, vou fazer, para não ser repetitivo, apenas alguns comentários quando esses pontos já tiverem sido comentados.

(Segue-se exibição de imagens.)

De maneira geral, todo o projeto tinha o valor inicialmente previsto de 878 milhões. A obra ia ser contemplada por meio de três contratos de repasse firmados pelo Governo do Estado com a Caixa Econômica Federal, no valor 433 milhões de reais, e o total de recursos atualmente é de 541 milhões para as obras e de 9 milhões para projeto.

Para já se ter noção das alterações de projeto, aquele quadro ali apresenta alguns dados. Por exemplo, em novembro de 2008, o relatório final do estudo de concepção apresentava um valor total para as obras de 446 milhões, e elas compreenderiam os Sistemas Norte, Sul e Leste. Em dezembro de 2008, quando foi lançado o edital de pré-qualificação, o valor previsto era de 398 milhões e seriam contratados apenas os Sistemas Norte e Sul — o Sistema Leste ficaria de fora.

Em março de 2009, quatro meses depois, quando foi lançado o edital, esse valor já passou para 598 milhões de reais. Ou seja, as empresas que concorreram à pré-qualificação, que foi o critério aplicado para selecionar as empresas que poderiam ter capacidade de executar a obra, foram pré-qualificadas com base no orçamento de 400 milhões, mas já no momento da licitação apresentaram propostas de 600 milhões de reais. Ali, já havia um descompasso, uma distorção.

E 21 dias depois do edital de pré-qualificação, justamente ao que o Paulo Wiechers se referiu, já houve a primeira alteração que aumentou em 200 milhões de reais valor da obra, um aumento de cerca de 50%. Repito: em 21 dias, menos de um mês, já havia uma alteração de projeto da ordem de 50% no valor total da obra.

Em maio de 2009, dois meses depois da licitação, o contrato foi firmado já a 645 milhões. Ou seja, também dois meses depois, já houve outro aumento no valor total da obra. Antes mesmo de a obra ser iniciada, as alterações de projeto já foram substanciais.

Isso já foi apresentado pelo representante do Governo do Estado, como eram subdivididos os sistemas. Mas vou aproveitar o momento para fazer um comentário, porque pode parecer que essa divisão em sub-sistemas não seja uma mera subdivisão geográfica. Na verdade, quando se altera o sistema, que foi o caso — inicialmente seria dividido em 3 sistemas; depois optou-se por dividir em 2 subsistemas, norte e sul —, essa alteração leva à mudança da quantidade de estações de tratamento, o que interfere na especificação dos equipamentos, na potência de bombas, muitas vezes até no traçado das linhas e, inclusive, nos quantitativos de materiais, de tubulação, o que leva a uma variação, a uma alteração significativa do quantitativo do serviço que está sendo contratado. Daí que essa mudança no sub-sistema é muito mais ampla, tem um propósito muito maior, uma consequência muito maior, do que uma mera distribuição geográfica. É importante fazer essa ressalva.



Com relação aos quantitativos, só para se ter uma noção das alterações de projeto, como disse o representante de Governo do Estado, inicialmente, na fase da licitação, estava prevista um ramal principal de um determinado diâmetro de tubulação. Logo após emitida a ordem de serviço, ou seja, já contratado, já durante a execução do contrato, o Ministério das Cidades, por entender que essa solução seria mais onerosa — desculpem-me: o que tinha sido licitado eram duas redes de esgoto ao longo das ruas —, determinou que ela tivesse seu projeto revisado, passando a uma rede simples, com diferentes diâmetros da tubulação; ou seja, houve alteração do diâmetro da tubulação, de quantitativos de tubulação, de volume de material escavado e de escoramento. Pois bem. Embora o objeto da licitação seja a implantação de uma rede de esgoto sanitário, o conjunto de serviços que compõem o escopo daquele contrato é totalmente diferente; ou seja, houve uma licitação e, na verdade, o que está sendo contratado não guarda relação com aquilo que foi licitado. Essa é a grande questão dessa obra, determinada pela falta de um projeto definitivo.

Então, com relação ao projeto básico, este já foi objeto de questionamento pelo Ministério das Cidades, desde 2009. É importante também ressaltar que até hoje não há projeto básico aprovado para essa obra. Temos notícias de que o Governo do Estado apresentou um projeto básico agora em agosto de 2010, mas que ele ainda está em fase de aprovação na Caixa Econômica Federal.

Em 2009, o Ministério das Cidades já havia apresentado considerações a respeito do preço que estaria elevado, cerca de 170% acima do indicador de custo médio global de projetos avaliados. O Ministério das Cidades, na ocasião, detectou também problemas na concepção do projeto, quantitativos de serviços, parâmetros técnicos de dimensionamento do sistema, entre outros. E a conclusão do Ministério das Cidades, naquela oportunidade, foi de que o projeto seria insuficiente em relação àquilo que é definido na Lei nº 8.666.

A Caixa Econômica, por sua vez, também fez uma série de ressalvas, apontou uma série de inconsistências do projeto licitado. No relatório de acompanhamento do empreendimento, foi identificada falta de topografia e sondagem das áreas das estações de tratamento elevatórias e cerca de 50% das estações do sistema norte.

O processo de tratamento da ETE Norte também havia sido alterado, o que fazia com que o projeto hidráulico fosse refeito. Isso é para demonstrar que a obra já estava contratada nessa oportunidade; ela foi contratada, inclusive, nesse dia. Na data dessa nota técnica da Caixa Econômica Federal houve a assinatura do contrato; ou seja, o contrato foi assinado, já se sabendo que haveria uma série de alterações vultosas.

Com relação ao projeto básico, finalmente, quando houve aquela divisão em 2 subsistemas novos, Norte e Sul, a versão final do projeto de fevereiro de 2010, a última que foi apresentada, já estava na casa dos 736 milhões, abrangendo todo o subsistema. Ou seja, a empresa tinha sido contratada para fazer parte da implantação do sistema de esgotamento sanitário, Sistemas Norte e Sul — o leste ficaria de fora. Na atual concepção do projeto, ela já vai ser responsável pela execução de todo o esgotamento sanitário da cidade. Ou seja, houve dimensionamento de redes interceptoras, estações elevatórias, e assim por diante.

É importante ressaltar que a licitação não atingiu o seu objetivo, qual seja, selecionar a proposta mais vantajosa. Porque aquilo que foi licitado não presta mais, diante das alterações de serviço. Por exemplo, apenas com a retirada de um serviço, da escavação em rocha dura com expansor, suprimido do contrato por determinação da Caixa, o resultado da licitação já seria outro. Isso é só para ilustrar quanto essas alterações podem interferir no resultado da licitação. Então, o consórcio que saiu vencedor da licitação passaria, entre as quatro empresas de titânio, para a terceira colocação apenas com a supressão desse serviço.

Outra questão importante colocada no relatório foi com relação à restrição da competitividade da licitação. Quarenta e uma empresas retiraram o edital e apenas quatro participaram da pré-qualificação.

A equipe entende que um item primordial para essa restrição à competição, para essa pouca competitividade foi o requisito de habilitação, a fim de que a empresa tivesse uma operação de, no mínimo, duas estações de tratamento de esgoto, com uma capacidade maior ou igual a 400 litros por segundo, por um período mínimo de 12 meses consecutivos. Fazendo-se um levantamento disso no mercado, verifica-se que o número de empresas que detêm essa capacidade é muito reduzido. Entende-se que isso interferiu nessa competição. O primordial é que o valor desse item, de 13 milhões de reais, comparado ao valor total da obra, de 150 milhões, seria irrelevante. Ou seja, o que se questiona é que esse item não deveria ter sido considerado como um requisito de habilitação técnica, o que poderia ter aumentado a quantidade de empresas concorrendo no certame.

Outros itens exigidos em quantitativos foram considerados arrazoados, tais como: o número de estações de tratamento de esgoto, a quantidade de estações elevatórias de esgoto, a exigência de número



máximo de atestados técnicos, vedação ao somatório de quantitativos para fins de qualificação técnica e profissional, o que é vedado pela jurisprudência do Tribunal, entre outras alterações.

Outra questão, por exemplo. Na fase da pré-qualificação exigiu-se que no serviço denominado "Assentamento da Tubulação de PVC" deveria ser comprovado um assentamento de 240 mil metros em rede coletora de esgoto. No entanto, após a assinatura do contrato, esse item foi alterado para "Material em PVC"; ou seja, exigiu-se na fase de pré-qualificação que a empresa detivesse um atestado sobre um serviço específico. No entanto, na hora do contrato, isso foi alterado. Se já houvesse um projeto definitivo, não haveria esse tipo de situação, que pode ter restringido a competição no certame.

Conforme colocado, o Tribunal identificou um sobrepreço de 120 milhões. Desses 120 milhões, a Caixa detectou cerca de 32 milhões, e o Tribunal identificou mais 88 milhões de sobrepreço.

Esse outro item, que recomenda o bloqueio, tem de ser saneado. Para que esse bloqueio não se confirme, é importante que haja o saneamento desse indicio de irregularidade.

Outro ponto também importante é a questão da ausência de parcelamento do objeto. Essa é uma obra de 800 milhões e foi licitada em um único lote. O representante do Governo do Estado colocou que havia algumas dificuldades operacionais, mas elas nunca foram traduzidas em comprovação, em uma justificativa técnica. Não havia nos autos do processo licitatório justificativa técnica que embasasse a opção pelo não parcelamento. Ou seja, é uma obra de 800 milhões que poderia, em tese, ser dividida em diversos lotes, o que aumentaria o número de concorrentes. Para se ter uma comparação, no caso das obras de esgotamento sanitário de São Luis, um contrato de 110 milhões foi dividido em 5 lotes. No caso das obras de esgotamento sanitário de Rondônia, elas estão sendo licitadas em apenas um único lote; ou seja, uma única empresa para tocar todo o contrato.

O percentual de execução da obra atualmente é de 2,35% do total previsto. Foram utilizados apenas recursos do FGTS, mais a contrapartida do Estado de Rondônia. Do total pago, 10,4 milhões foram empregados em execuções propriamente ditas: rede coletora e coletores-tronco. Essa obra tem ainda um percentual de execução muito baixo.

Há aqui alguns comentários, apontados pelo Ministério das Cidades, em relação à deficiência do projeto. No caso, a Caixa Econômica posiciona-se no sentido de que é preciso ter cautela, tendo em vista a possibilidade de redimensionamento das redes interceptoras, elevatórias e estações de tratamento de esgoto, inclusive alteração das declividades das redes.

Num outro momento, o Diretor do Ministério das Cidades, em 7 de janeiro de 2010, também alerta para a possibilidade de alteração do projeto. Ele diz: *"Não faz qualquer sentido a obra ter andamento e, conseqüentemente, pagamentos, uma vez que ainda não há projeto nem sua respectiva análise e aprovação."* Ou seja, em janeiro deste ano não havia ainda análise e aprovação de projeto. E até a presente data ainda não há projeto aprovado para as obras de esgotamento sanitário de Rondônia, uma obra orçada em 800 milhões de reais.

Relembrando o que disse aqui o Secretário-Geral de Controle e Externo, Paulo Wiechers, quando uma obra é iniciada sem controle, a experiência mostra (no Tribunal) que ela acaba sempre apresentando problemas, tanto em relação a preços quanto em relação ao prazo de execução. Ela também acaba demorando mais do que duraria, se já fosse iniciada com o projeto definitivo.

Para concluir, não há projeto aprovado. Foi-nos passado oficialmente, ao Tribunal, que a previsão dessa aprovação seria em dezembro de 2010. Não há como assegurar que será adotada a melhor solução tecnicamente; quer dizer, enquanto não houver um projeto básico, o Tribunal não tem como se manifestar em definitivo sobre o preço, o Tribunal não tem como dizer atualmente qual o valor do sobrepreço dessa obra. Aqueles 120 milhões apontados, hoje em dia estão precários, porque só após o projeto básico, definitivo, do qual espera-se novas alterações, é que o Tribunal vai poder manifestar-se conclusivamente a respeito do sobrepreço dessa obra. Não há como assegurar que há recursos.

Com relação ao atual posicionamento do Tribunal, há uma determinação cautelar para que não sejam feitos pagamentos com recursos públicos federais até que o Tribunal se posicione quanto ao mérito, ou até que o Congresso Nacional, por meio da Comissão Mista, se posicione a respeito da inclusão dessa obra, ou não, no quadro "Bloqueio".

É importante colocar que, independente da alocação, ou não, de recursos no orçamento dessa obra, devido a uma série de problemas que foram aqui levantados e discutidos, há a possibilidade de o Tribunal determinar a anulação do procedimento licitatório.



É importante que os Srs. Parlamentares tenham também essa informação, para poderem subsidiar a decisão quanto à inclusão ou não dessa obra no quadro.

Agradeço.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Muito obrigado, Eduardo.

Obrigado, Srs. Parlamentares, por esta oportunidade.

Concluindo, o Tribunal de Contas da União sofreu muitas críticas no passado por chegarmos às obras em momentos em que o percentual de execução era muito elevado. E uma eventual paralisação de obras naqueles momentos trazia, além do evidente prejuízo à comunidade, também uma decorrência natural de maior dificuldade em virtude de contratos já assumidos e de compromissos financeiros em andamento. Essa obra é exatamente o contrário: ela tem um percentual de execução abaixo de 3%, é uma obra que se está iniciando, e, do ponto de vista do Tribunal de Contas da União, ela inicia por um caminho que traz muita incerteza em relação ao futuro.

Então, Srs. Parlamentares, são essas as considerações que o Tribunal de Contas tinha a trazer.

Obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Quero informar aos Parlamentares que a inscrição está aberta para que possam fazer seus questionamentos.

O SR. DEPUTADO LUIZ BITTENCOURT - Sr. Presidente, eu gostaria de me inscrever.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Antes de iniciar o debate, consulto os representantes do TCU, da INFRAERO e do Ministério das Cidades sobre se querem fazer questionamento de um para outro. *(Pausa.)*

Então, não.

O Deputado Fábio Ramalho se inscreveu, mas está ausente.

Passo a palavra à Deputada Marinha Raupp.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Sr. Presidente, eu represento o Estado de Rondônia nesta Casa, ao lado do Deputado Anselmo. Entendo que esta audiência é de suma importância para todos nós. Mesmo porque todos sabemos que, por sermos de uma região nova, da região amazônica, da Região Norte, a nossa expectativa para conseguirmos um desenvolvimento igualitário, que diminua as desigualdades regionais, levará anos.

A expectativa da população do nosso Estado era de que o saneamento ambiental fosse priorizado no País. Chegou o momento, então, de as obras do PAC atenderem também ao Estado de Rondônia, iniciando-se pela nossa capital, Porto Velho. É claro que todos nós sabemos dos empreendimentos das obras do Governo Federal na área de energia: a construção das usinas do Rio Madeira, com o impacto que elas trazem ao Estado de Rondônia, à nossa Capital. Daí, mais do que nunca, a prioridade para que se efetivasse a construção dessa obra de saneamento ambiental.

Confesso ao senhor que não tive acesso a nenhuma informação durante todo esse período; não acompanhei o processo da elaboração do projeto nem o do processo licitatório. Apenas constatei as obras iniciadas na cidade de Porto Velho, porque, sendo Parlamentar por aquele Estado, tenho a obrigação de verificar o trabalho que está sendo realizado lá. E, quando tive a informação desta audiência pública, fiz questão de aqui estar para acompanhar de perto os esclarecimentos.

Quero salientar que a minha posição política é a de sempre defender o benefício que atenda à população do meu Estado, principalmente com relação àquilo que venha ao encontro da população, que anseia por melhor qualidade de vida. E eu entendo que saneamento ambiental é uma das atividades, um dos benefícios que vai ao encontro desse anseio, principalmente no que diz respeito à saúde. Mas, em se tratando de uma obra com indícios de irregularidades, como aqui é colocado, fico feliz que tanto o Ministério das Cidades quanto Governo do Estado e o TCU estejam procurando identificar esses indícios e, ao mesmo tempo, buscando sanar essas supostas irregularidades.

Pela que ouvi aqui, o projeto, já apresentado à Caixa, está em fase de análise. Também percebi aqui que no processo licitatório houve, em vários momentos, adequação desse projeto. Também fiz questão de perguntar se no valor do projeto a ser licitado houve diferenciação do valor de hoje, para a obra ser executada. Acho que é importante verificarmos esse ponto.

Ouvimos aqui, em determinado momento, que a obra tinha um valor e logo passou a ter outro. Pelo que cheguei da informação, o valor da obra a ser licitada é o mesmo valor quando do início da licitação e de agora, para a sua execução. Acho que é importante que isso fique claro para esta Comissão.



No mais, quero dizer que também temos de levar em consideração a conclusão do ano de 2010, no qual conclui-se um governo e inicia-se outro.

Peço a esta Comissão que dê oportunidade para uma outra reunião, Sr. Presidente — eu sei que os senhores já realizaram uma —, em que pudesse estar presente o Governador eleito, que assumirá essa responsabilidade também, a da execução dessa obra, visto que nós entendemos que a importância da obra não se discute.

O que nós estamos fazendo aqui é identificar os problemas apresentados pelo TCU. E desejamos que a equipe técnica do atual Governo, juntamente com o Ministério das Cidades e com a Caixa Econômica, possam, de uma certa forma, concluir essas pendências e que se faça o benefício a toda a população.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós vamos passar a palavra agora ao Deputado Luiz Bittencourt, que é membro da Subcomissão do Comitê de Obras Irregulares. É um Deputado assíduo nesse comitê. Nós queremos cumprimentá-lo e agradecer-lhe pela contribuição que tem dado a nossa Subcomissão.

Passo a palavra, portanto, ao Deputado Luiz Bittencourt.

O SR. DEPUTADO LUIZ BITTENCOURT - Bom, Presidente, eu gostaria de cumprimentar os participantes desta audiência pública, o representante do Tribunal de Contas da União, os representantes da INFRAERO, do Ministério das Cidades, a Assessoria da Casa, e elogiar a forma como os trabalhos do Comitê foram desenvolvidos, sob a Presidência do Deputado Leonardo Monteiro, e também a forma com que o Presidente Moka, que conduz esta Comissão Mista de Orçamento, tem implementado o nosso trabalho. Quer dizer, é um apoio total às ações que esta Comissão tem desenvolvido.

Eu quero, Sr. Presidente, de modo bem objetivo, fazer apenas algumas observações. Primeiro, ninguém quer trabalhar, indicar ou continuar obra irregular. Esse é o maior problema. Eu ouvi na audiência passada que o Brasil é um país corrupto. Na realidade, corrupção existe em todos os países do mundo. O Brasil não é mais nem menos corrupto do que nenhum outro país. O que existe é a tentativa de algumas pessoas de, em determinado momento, utilizando-se de alguma forma de pressão, de privilégio, de prestígio, de influência, obter vantagens, muitas vezes, em função dessas grandes obras, dessas megaobras, obras vultosas, que, de certa forma, podem ser direcionadas.

O Tribunal de Contas da União tem um papel importantíssimo quanto a isso. Primeiro, como órgão auxiliar do Congresso Nacional, deve fazer esse acompanhamento e criar mecanismos, criar critérios, estabelecer comparativos e buscar procedimentos transparentes.

Eu sou engenheiro e fico feliz em ver que cada vez mais as informações do setor de investimentos na construção civil são mais claras, são mais conhecidos. A Fundação Getúlio Vargas criou algumas fórmulas que são já parametrizadas para todo o Brasil. Quer dizer, nós temos as regiões regionais já embutidas nesses cálculos. E, de certa forma, nós podemos nos aproximar muito bem das realidades locais de cada situação.

Nós não estamos aqui também discutindo prioridade, ou seja, a necessidade da obra A ou da obra B. Todo mundo sabe que elas são importantes — são obras de saneamento básico, de infraestrutura aeroportuária, de ferrovias, de construção de sistemas complexos de energia elétrica, de refinaria, etc. Nós sabemos disso, todo mundo sabe disso. E o País precisa dessa infraestrutura; dela depende a sustentabilidade do nosso processo de desenvolvimento econômico.

Eu já participei de vários períodos da Comissão de Orçamento, e sei que no passado havia uma certa dificuldade no entendimento do Tribunal com os gestores, com os diversos órgãos. Hoje já há um balizamento positivo, um entendimento.

Nós tivemos um longo processo de discussão dessas obras, anteriormente, quando os gestores tinham oportunidade de colocar alguns detalhes, quando os Tribunais de Contas tinham oportunidade de mostrar o processo de fiscalização, mostrar onde tinham sido detectados sobrepreço, restrição de competitividade, falha de processo, falha de projeto, ausência de planejamento estratégico para implantação desses projetos, etc. Agora, tudo isso vai se configurando numa linha de discussão bem transparente.

Então, eu reforço aqui a nossa posição, do comitê. Nós vamos fazer um relatório no sentido de estabelecer uma discussão positiva sobre aquilo que possa continuar, dada a importância de cada obra, desde que os gestores tenham a responsabilidade de assumir os levantamentos e indicativos que são feitos pelo Tribunal. E, aí, nós poderemos ter um processo de solução para esses problemas, de equacionamento par essas divergências, buscando essa transparência, essa clareza. E, efetivamente, quanto a isso a Comissão vai cumprir seu papel.



Do ponto de vista de obras específicas, cada uma tem o seu caso. Essa questão, por exemplo, das obras de Rondônia, da cidade de Porto Velho: nós percebemos que há um desencontro muito grande. Talvez essa seja a obra de maior complexidade para o comitê decidir.

Eu aqui faço apenas algumas observações. O representante do Governo nos mostrou uma planta da implantação da Fossa e do Poço Amazonas. Quer dizer, ele mostrou uma quadra: a fossa na frente, o Poço Amazonas atrás. Do outro lado, a fossa atrás, o poço na frente. Isso é contra a norma; não pode ser feito dessa forma. Quando você trabalha com sistema de fossa e sumidouro tem que ter a fossa sempre na frente da unidade de loteamento. Não se pode ter a fossa e a cisterna, ou o Poço Amazonas, em uma proximidade de 5 metros. A norma brasileira estabelece isso claramente.

Quero fazer ainda uma observação sobre a questão do Aeroporto de Goiânia.

Esse projeto foi feito antes de 2005, e essa obra começou a ser executada em 2007. Pois bem, já estamos finalizando 2010, chegando a 2011, e até hoje a INFRAERO não conseguiu desatar esse nó. Tivemos dezenas de reuniões com a INFRAERO. Há indícios de sobrepreço, há indícios de mal dimensionamento do projeto, há restrição de competitividade. De certa forma, temos que avançar nisso. O gestor público tem que dar agilidade a esses investimentos. É uma coisa que discutimos muito na Comissão. Em função de um parâmetro negativo, aumentar o preço da obra, aumentar o prazo de execução dessa obra muitas vezes faz com que, para se chegar ao ponto de conclusão da obra, seja preciso fazer outra obra, porque aquela outra já terá perdido a sua capacidade de resolver o problema que ela mesmo propõe solucionar.

No nosso caso, esse projeto já está superado. Trata-se de um projeto que foi feito em 2005. Mas, com a demanda que existe hoje no Brasil, com o crescimento econômico que houve nesses últimos anos, esse aeroporto já não serve mais para a cidade de Goiânia. Tem de ser totalmente reformulado, totalmente redimensionado. Talvez a pista possa ser a mesma, mas o terminal já não comporta mais crescimento. A propósito, sobre o Terminal de Guarulhos, São Paulo, há informação de que hoje a demanda dele é três ou quatro vezes maior do que o projeto inicial.

Então, temos de ter agilidade nisso. Os gestores têm de ter percepção desse cenário. Algumas partes do Governo evoluíram muito, avançaram muito, mas outras partes são lentas, não conseguem desatar o nó, e isso eleva a preocupação. Porque quando você coloca a lupa vem o sobrepreço, vem o projeto mal dimensionado, vem a restrição à competitividade. Ninguém está desconfiando de nada, mas precisamos ter um parâmetro de efetiva objetividade para solução desses problemas.

Ninguém é a favor de corrupção, ninguém é a favor de obra superfaturada, ninguém é a favor de projeto subdimensionado, ninguém é a favor de que a população fique sofrendo com a inconsequência de uma obra que não é feita. Então, precisamos encontrar soluções para essa dificuldade.

E o papel da Comissão — e aqui encerro, parabenizando o nosso Presidente — é no sentido de, dentro das possibilidades, dentro daquilo que for possível, estabelecer um critério de soluções, de solução dessas divergências e, conseqüentemente, de melhor aplicação do dinheiro público.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Passo a palavra ao Deputado Pedro Fernandes, do PTB do Maranhão.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, nesta audiência pública a Comissão de Orçamento faz com que o Congresso Nacional exerça uma das mais importantes missões, que é a fiscalização. E para isso conta com o Tribunal de Contas da União, que responde ao País por sua capacidade técnica de examinar todas essas coisas.

Quero aproveitar e louvar o comitê na sua pessoa e também na do Presidente da Comissão por conta desse procedimento. Antes de chegarmos a esta audiência pública, tivemos algumas reuniões preliminares para que encaminhássemos bem o assunto. Eu acho que este é o papel do Congresso Nacional: ouvindo o Ministério Público, discutir e encontrar soluções.

Represento aqui, juntamente com o Deputado Carlos Brandão, o Maranhão. S.Exa. faz parte do Comitê, eu não faço; mas pedi para fazer esta intervenção.

Quero dizer que a obra pela qual que temos o maior interesse é a do esgotamento de São Luis, que é uma ilha que tem 4 Municípios; e um desses Municípios é São Luis, que conta com mais de 1 milhão de habitantes. Precisamos urgentemente dessas obras, mas precisamos dessas obras corretamente.

Eu acho que a recomendação do Tribunal de Contas foi acatada pelo Governo do Estado, acatada pela Companhia de Água e Esgoto do Maranhão.



Quero registrar a presença dos seus dirigentes, o Dr. João Moreira Lima, Presidente da Companhia, e o Dr. Nelson Almada Lima. Então, parece-me que superamos isso.

Sou da Comissão de Transporte, sou seu Vice-Presidente, e venho defendendo há mais de 12 anos que a INFRAERO abra seu capital. A INFRAERO não conseguirá resolver esse gargalo dos aeroportos do Brasil se permanecer como uma estatal. Porque a demanda é muito grande. Sou daqueles que defendem a abertura de capital. Acho que assim vamos melhorar muito, inclusive com relação a execução de obras e produtividade.

Foi bem encaminhado o problema da INFRAERO.

Quanto à questão de Rondônia, fico com a sugestão da Deputada Marinha Raupp, para que ouçamos aqui o futuro Governador de Rondônia, ex-colega nosso, Deputado Federal, Confucio Moura. Foi um bom Deputado, atuante; depois, foi Prefeito de Ariquemes, e, agora foi eleito Governador. É um homem que tem muito compromisso com as questões públicas. Pelo que pude acompanhar aqui durante vários anos, sei que ele é um homem sério.

Então, agradeço o encaminhamento que foi dado para São Luis, por essa solução. E fico com a sugestão da Deputada Marinha Raupp, para que ouçamos aqui o ex-Deputado Confucio Moura, Governador eleito do Estado de Rondônia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Passo a palavra ao Deputado Virgílio Guimarães, nosso companheiro do PT de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO VIRGÍLIO GUIMARÃES - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores convidados, houve, sem dúvida, ao longo dos últimos anos, uma grande evolução por parte desta Casa, desta Comissão e do próprio Tribunal de Contas da União a respeito de como tratar as questões relativas à fiscalização, tanto financeira como a fiscalização física das obras.

Eu cheguei a esta Comissão em 1987. Houve revezamento nos últimos anos, mas, como eu era coordenador de bancada, nunca deixei de participar; os coordenadores de bancada têm assento também nesta Comissão. E pude observar de perto, Deputado Leonardo Monteiro, essa evolução. Na década de 1980 o que havia era que o Tribunal de Contas emitia pareceres sobre prestações de contas. Basicamente era isso. Pareceres que demoravam muito tempo; depois que eram oferecidos já eram praticamente inócuos, dormitavam nesta Casa outra temporada, e, depois, de uma maneira inconsequente, era avaliados ou não. Em um ou outro caso, um escândalo, uma questão maior, quando essa questão surgia.

Talvez aí, por volta já do final da década de 1990, é que tenha começado uma ação preventiva mais efetiva. Eu localizo isso, na minha memória, talvez na época do escândalo do Tribunal do Trabalho de São Paulo, qualquer coisa por aí. Foi então que começaram as ações preventivas, portanto, para corrigir, quando possível, aquelas irregularidades detectadas, definir suspensão de pagamento, retenção de parte de pagamento, suspensão da execução de obras. Isso, eu creio, foi uma prática que ganhou volume e que começou nesse período.

Já na primeira década nos anos 2000 (2000-2009), essas práticas evoluíram mais, com os relatórios de indícios de irregularidades sendo colocados já desde a elaboração do Orçamento; portanto, com uma ação preventiva mais intensa.

Durante um período em que o Tribunal de Contas evoluiu muito, nós evoluímos pouco ou quase nada. Porque sendo o Tribunal de Contas um órgão auxiliar da Casa, aqui contentavam em criticar eventuais decisões do Tribunal. Mas não se tinha assim a iniciativa, digamos, a coragem, o denodo de estabelecer um diálogo para superar os problemas encontrados. Mas foi um avanço, sem dúvida nenhuma, no sentido da lisura na execução das obras públicas e no trato dos recursos públicos. E mais: foi por aí, com toda a dificuldade, supressão de obras, reclamações, protestos, evidentemente, porque as obras são importantes, que se começou também um processo de reeducação dos gestores, algo que vem desde que foi posta em prática a Lei de Responsabilidade Fiscal, ao longo de uma série de outras medidas, que culminam agora com as medidas preventivas da própria Caixa Econômica Federal. Então, nós estamos em um processo evolutivo importante, cujo último passo foi o de fazer com esta Comissão tenha um papel mais proativo, no sentido de saber que o Tribunal de Contas é importante, mas que ele é um órgão auxiliar desta Casa, especificamente desta Comissão. Daí, um parecer tem que ser imediatamente posto em prática. Mas também cabe a esta Casa tomar as medidas efetivas para equilibrar a defesa do Erário público, dar lisura ao trato dos recursos públicos, com a execução, com o pleno alcance dos objetivos da sociedade, porque, como bem disse o Deputado Luiz Carreira, uma obra suspensa às vezes se torna mais cara do que a execução de um item menor.

Pois bem. Essa evolução foi alcançada. E este é o estágio em que estamos agora.



Eu queria acrescentar mais alguma coisa. Olhando o fato aqui, já tratando da questão específica dessa obra importante em Porto Velho, penso que nós deveríamos evoluir para alguma coisa em termos de obra com indícios de irregularidades insanáveis e de irregularidades graves sanáveis. Porque a questão de se colocar uma obra grande, ou não, no Orçamento é de fato uma decisão muito grave. Olhando aqui, passa-se a ideia, sobretudo nas últimas observações, de que isso poderia levar até a anulação de todo o processo; ou seja, dá a ideia de algo insanável, pelos menos no que se refere aqui ao texto do Tribunal de Contas.

Eu não conheço o processo para poder emitir uma visão própria, mas essa questão, já que ela não está posta nesses termos, deveria nortear de alguma maneira a nossa tomada de decisão. De alguma maneira, antes do início da execução do orçamento, poderia haver uma consulta ao Tribunal de Contas sobre a evolução dos procedimentos aqui contidos, porque alguns nitidamente são de caráter estrutural, outros, não. E esse projeto pode ser sanado. Deficiência de projeto pode ser sanada, desde que isso não acarrete mudança expressiva de valores que leve a uma nova licitação, ou que a mudança não seja alvo (eu não sei do termo tecnicamente aqui) de uma licitação em separado. Então, a obra pode ser feita. Lembro-me bem, por exemplo, de uma obra importante em Minas Gerais, o chamado Viaduto Vila Rica, Viaduto das Almas, que tinha um problema de projeto: as cabeceiras não estavam corretas. E qual foi a opção? Executar a obra, sim, e depois licitar, digamos, as vias de entrada e saída daquela importante via para Belo Horizonte. Então, as soluções que podem ser vistas, desde que se tome cuidado, e com o rigor extremo, com a preservação dos critérios éticos e adequados no trato da coisa pública, do ponto de vista do interesse público pela execução da obra, pela celeridade, para que os preços, os custos não sejam elevados inclusive, e para que rapidamente a população tenha acesso aos benefícios, que são inegáveis.

Então, eu não tenho um ponto de vista formado sobre este caso objetivo. Não tenho. Um olhar aqui dá a ideia de haver algo que seja irregularidade grave insanável — porque pode haver irregularidade grave sanável; esta é uma diferença que nós não absorvemos totalmente.

Por causa disso, eu me incorporo às preocupações que foram aqui já expressas pela nossa simpatíssimamente e querida Deputada Marinha Raupp, que vai trazer aqui, para uma audiência pública, os responsáveis pela execução dessa obra. Talvez nós percamos um pouco de tempo aqui para o trabalho da Comissão, mas ganharemos um enorme tempo, este sim precioso, em benefício da população lá do Município de Porto Velho, no nosso querido Estado de Rondônia.

Era o que eu queria dizer. E essa evolução ainda continua. Eu não estarei aqui, meu querido Leodegar, porque não fui candidato na vez passada. Não estarei aqui, mas estarei torcendo, e me sentindo representado aqui pelos nossos companheiros, para que essa evolução prossiga, porque ela foi muito positiva até agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Quero agradecer ao Deputado Virgílio Guimarães pela contribuição.

Nós temos inscritos ainda o Deputado Anselmo de Jesus, o Deputado Waldemir Moka, Presidente da nossa Comissão, o Deputado Carlos Brandão e o Deputado Luiz Bittencourt.

Queria informar ao Deputado Virgílio Guimarães que nós estamos tentando viabilizar a sugestão da Deputada Marinha Raupp, articulando uma reunião técnica, que se daria na próxima terça-feira, às 10h, no comitê, onde poderíamos contar com a presença do futuro Governador.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Sr. Presidente, pela ordem. O senhor está sugerindo que seja para a próxima terça?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Próxima terça, às 10h.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Porque eu pensei que já fosse para amanhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Para a próxima terça.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Eu já estava fazendo contato aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Amanhã é quarta-feira.

O SR. DEPUTADO LUIZ BITTENCOURT - Sr. Presidente, eu queria fazer uma observação sobre essa questão, na linha do raciocínio do Deputado Virgílio e da solicitação da Deputada Marinha. Era justamente sobre isto: o Comitê convidaria o Governador eleito, o Tribunal de Contas e o Ministério para que nós pudéssemos fazer uma reunião. Então saberíamos do posicionamento do Governador eleito a respeito dessa questão, desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Perfeitamente.

Deputado Virgílio Guimarães.



O SR. DEPUTADO VIRGÍLIO GUIMARÃES - É só para dizer o seguinte: isso não quer dizer necessariamente audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Sim, é uma reunião técnica. Nós a faríamos aqui na sala da Comissão.

O SR. DEPUTADO VIRGÍLIO GUIMARÃES - Seria uma reunião técnica, de caráter rigorosamente técnico. Aliás, essas questões que eu apresentei aqui são de natureza eminentemente técnica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Perfeitamente.

O SR. DEPUTADO VIRGÍLIO GUIMARÃES - Contaríamos com os representantes diretos, os representantes lá do Município e do Estado de Rondônia, bem como com os representantes aqui da Casa e do TCU.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Sr. Presidente, eu só quero também, neste momento, agradecer pela oportunidade que esta Comissão está dando ao Estado de Rondônia com a realização dessa reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Pois é, eu queria então já acatar a sugestão da Deputada Marinha Raupp, reforçada aqui pelo Deputado Pedro Fernandes, pelo Deputado Virgílio Guimarães, e já deixar então confirmada a nossa reunião para terça-feira, dia 7. E, na oportunidade, já convido o Tribunal de Contas para participar conosco aqui dessa reunião.

Passo a palavra, portanto, agora ao Deputado Anselmo de Jesus, do PT de Rondônia.

O SR. DEPUTADO ANSELMO DE JESUS - Sr. Presidente, senhoras e senhores, gostaria de ajudar no convencimento, mas acho que praticamente nós já fechamos. Mas eu gostaria de ressaltar que, a partir do Governo Lula para cá, Rondônia ganhou uma nova dimensão, desde o ponto de vista de ser um Estado de uma ponta de linha, um Estado que realmente assume o coração da América do Sul, ainda mais quando se trata da questão de uma saída para o Pacífico, para o Caribe. São importantes as duas grandes hidrelétricas que estão sendo construídas, as que estão previstas. Então, o Governo Lula tem investido em Rondônia. E tem sido uma honra muito grande nossa morar naquele Estado. Mas, acima de tudo, Rondônia é importante também para o crescimento do Brasil. Então, eu acho que, neste momento, por mais que o Tribunal de Contas tenha toda a razão ao fazer os seus questionamentos, eu queria aqui convencê-lo, até porque fui colega do Deputado Confúcio, depois Prefeito de Ariquemes e, agora, Governador eleito, apoiado pelo Partido dos Trabalhadores no segundo turno, a dar esse voto de confiança e ter um pouco de paciência, até pela importância de Rondônia hoje no contexto do crescimento do Brasil. Que nós possamos ter essa oportunidade, até porque, quando assumiu a Prefeitura de Ariquemes, Confúcio Moura chegou lá e encontrou vários problemas, e de imediato foi capaz de achar a solução, por meio de diálogo bastante profundo tanto com a bancada federal quanto com o Governo Federal.

Eu só queria expressar a importância deste momento. Sabemos que, em quase 10 anos, a nossa Capital vai dobrar, e nada melhor, hoje, do que investir em esgotamento, saneamento básico, para que realmente se prepare para suportar esse crescimento. Já imaginaram se, neste momento, pararmos uma obra dessa natureza? O que isso pode causar, a curto prazo, para a Capital do Estado de Rondônia?

Apresento esses argumentos aqui no sentido de fazer com que não paralisemos essa obra. Confio realmente no novo Governo que se elegeu, na sua habilidade, na sua forma de dialogar com todos os setores que o compõe.

O encaminhamento seria esse que já foi dado e que já foi aqui resolvido.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Anselmo de Jesus.

Passo a palavra ao Presidente da nossa Comissão de Orçamento, Deputado Waldemir Moka.

O SR. DEPUTADO WALDEMIR MOKA - Agradeço a V.Exa., meu caro Coordenador, Deputado Leonardo Monteiro.

Dr. Paulo Roberto Martins, a cada exposição sua aqui me convenço da necessidade de termos um órgão como o Tribunal de Contas da União, que mantém elevado nível técnico. O técnico abordou com lucidez o assunto, abertamente, na contradição daquilo que o Tribunal de Contas da União disse muito claramente; se não houver outro projeto, é praticamente impossível se estabelecer preço, valores.

Existe alternativa de, na próxima terça-feira, haver reunião com o Governador eleito de Rondônia, com a presença de técnicos. É importante que nós continuemos, meu caro coordenador, com o nosso norte. Eu tenho certeza de que a comissão coordenada por V.Exa. vai ter sempre como critério tudo aquilo que tecnicamente



puder ser ajustado e que publicamente a comissão conseguir justificar para a sociedade. Eu acho que essa seria a alternativa e o rumo dessa comissão.

Eu torço, sinceramente, para que terça-feira ocorra isso. Vejo o esforço, a boa vontade do Deputado Anselmo, da Deputada Marinha e de tantos outros. Eu tenho certeza de que, mais uma vez, haverá participação do Tribunal de Contas da União. Quero elogiar os técnicos que têm vindo aqui, pela disposição, têm-se mostrado abertos, para que possamos ter alternativas que vão garantir, sobretudo, o uso do dinheiro público. Eu não tenho dúvida, como médico, da importância dessa obra. Mas, neste momento, sou obrigado a concordar com que, a continuar do jeito que está, com um projeto completamente inadequado — isso ficou claro aqui —, podemos, ao final dessa obra, chegar à conclusão de que deveria ter sido paralisada lá atrás.

Então, eu torço para que, na terça-feira, nós façamos mais uma rodada de discussão, e, com a presença, quem sabe, do Governador eleito, possam ser tomadas decisões que atendam à orientação do Tribunal de Contas. Eu tenho certeza de que o Comitê de Obras Irregulares somará esforços no sentido de que aquilo que tecnicamente for possível ser sanado e publicamente justificado à sociedade deve ser a solução para esta Comissão.

No mais, quero saudar todos aqui. Ressalto, mais uma vez, o trabalho interno na Comissão. Está aqui o representante do Ministério das Cidades, Leodegar Tiscoski, e também o Presidente da INFRAERO. Pude sentir a sintonia que tanto o Presidente da INFRAERO quanto o representante do Ministério das Cidades têm com o Tribunal de Contas da União. Quanto àqueles contratos que tinham de ser colocados, não podem mais. Isso é importante. Numa audiência pública, tecnicamente o Tribunal de Contas contestou alguns aspectos, e muitas coisas esse tribunal já aceitou, também tecnicamente, mas aquilo que foi consenso. Parece-me que só ficou aqui realmente a obra de Porto Velho. Eu lamento, porque, sem dúvida, é uma obra de importância muito grande, sobretudo para a qualidade de vida e a saúde da população.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Quero agradecer ao Deputado Waldemir Moka suas palavras e a estrutura que sempre tem fornecido na Comissão para que o Comitê possa exercer o seu trabalho plenamente.

Passo a palavra ao Deputado Carlos Brandão, que também é membro do COI e tem sido membro ativo nesse comitê.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, quero, em primeiro lugar, parabenizar o Deputado Leonardo pela condução dos trabalhos no COI, por sua paciência, coerência e, acima de tudo, imparcialidade. Tem-nos ajudado muito em nosso trabalho.

Quero destacar também a presença do TCU, que, em outras situações, era um órgão temido pelos órgãos da administração pública, e hoje mostra que tem sido um grande parceiro em todas as reuniões. Nessas reuniões, tem aceitado sugestões, tem sugerido algumas coisas, ora sendo vencido, ora sendo vencedor. Mas o importante disso é que houve essa parceria. Antigamente, o que acontecia? O Tribunal de Contas sugeria a paralisação dessas obras, e a proposta vinha para o Congresso para ser votada. Hoje não. Existe o COI, que filtra essa discussão, e boa parte dela já é resolvida nessas reuniões, antes mesmo de enviada a matéria ao Congresso Nacional para ser votada. Portanto, parabenizo o Tribunal de Contas, cujas ações têm sido muito importantes.

Quero dizer ao Presidente Moka que destinamos duas emendas, de fundamental importância para o Tribunal de Contas, emendas de comissão, que eu gostaria que fossem aprovadas. Uma emenda tem valor de 30 milhões de reais, sugerida na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, da qual faço parte, para pagamento de questões trabalhistas, relacionadas a funcionários aposentados, que tiveram essa perda. A outra, parece-me, tem valor de 17 milhões, para que haja concurso público no Tribunal de Contas — são 80 técnicos. Há necessidade da ampliação do quadro. O Tribunal de Contas tem demonstrado eficiência. São técnicos concursados, competentes. Tem nos ajudado muito.

Sugiro que aprovemos essas duas emendas de comissão, já aprovadas na Comissão de Fiscalização e Controle, para fortalecer o Tribunal de Contas, órgão pelo qual tenho o maior respeito e admiração.

Quero parabenizar também a INFRAERO, o Ministério das Cidades, o DNIT, a VALEC, órgãos públicos que compareceram nas nossas reuniões, sempre foram muito solícitos, abertos às negociações. Trouxeram suporte técnico às discussões. Enfim, foi muito importante essa relação.

Minha sugestão, que já foi até apresentada ao Presidente Leonardo, é de que essas coisas aconteçam lá atrás, antes mesmo das licitações, para que não fiquemos paralisando obras de fundamental importância para



o desenvolvimento do Brasil. São obras macroeconômicas, importantes, e são paralisadas porque não foram acompanhadas desde o processo inicial da licitação.

Em 2014 teremos a Copa do Mundo; em 2016, as Olimpíadas, e ainda não se está discutindo a construção e a reforma de estádios de futebol — vamos receber pessoas do mundo inteiro. O que vai acontecer? Essas obras serão feitas de afogadilho. Muitas delas poderão ser paralisadas. Muitas delas correm o risco de ser feitas após dispensa de licitação, o que é um risco muito grande.

Então, é algo que temos de começar a tratar logo. São obras estruturantes. Não vamos perder essa oportunidade de mostrar o Brasil para o mundo. Portanto, acho que temos de nos organizar desde já, para não enfrentarmos esse problema.

Há o estrangulamento dos aeroportos. São mais de 11 mil pessoas que não viajavam de avião. As classes C e D tiveram ascensão e hoje já andam de avião, mas os aeroportos estão estrangulados. Então, precisamos agilizar esses processos de licitação.

Sr. Presidente, outro dia vi a relação da INFRAERO quanto às medidas que estão sendo tomadas. Sei que são todas medidas importantes, mas é necessário que o Tribunal de Contas participe dessas medidas logo no início disso tudo, para que essas obras não sejam paralisadas. Não podemos perder essa oportunidade. O Brasil precisa ampliar esses aeroportos, que já estão estrangulados. Precisamos fazer isso o mais rápido possível.

Quero agradecer e parabenizar o Deputado Leonardo por sua serenidade e por sua imparcialidade.

Fiquei feliz em saber que a obra de São Luís, Capital do meu Estado, foi regularizada, com a posição do Ministério das Cidades e do TCU. Quero defender os técnicos da companhia de água e esgoto, que fizeram um grande trabalho. Fizeram a licitação, e foi detectado que a obra não poderia ser feita daquela forma. Seguiram todas as orientações, cancelaram as licitações. Havia sido aplicados apenas 20% dos recursos. O problema está sendo resolvido porque agora vão fazer o projeto padrão. Parece-me que a obra foi orçada em cerca de 80 milhões de reais. No entanto, depois de pronto o projeto executivo, chegou a 200 milhões. Portanto, não deu para fazer aditivo e foram canceladas as licitações.

O Ministério das Cidades está se comprometendo em alocar recursos para que possamos ter as nossas praias lindas, belas, que são o ponto turístico extraordinário daquela região, menos poluídas. Hoje, lamentavelmente, Sr. Presidente, todas as praias estão poluídas, mas, com essa obra, vamos salvá-las e dar saúde à população.

Era o que eu queria dizer. Continuamos nessa luta, para que possamos concluir o nosso trabalho no COI.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós é que agradecemos sua manifestação, Deputado Carlos Brandão.

O avançado da hora, em razão do grande número de inscrições dos Parlamentares, mostra a importância do tema e o valor da nossa audiência pública.

Vou passar a palavra ao Dr. Murilo e, em seguida, ao Dr. Leodegar e ao Dr. Paulo Roberto, para que apresentem suas considerações finais.

Com a palavra o Dr. Murilo Marques, Presidente da INFRAERO.

O SR. MURILO MARQUES - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, a INFRAERO agradece a oportunidade de participar desta reunião, bem como a oportunidade que teve de interagir com o Comitê de Obras Irregulares. Os nossos técnicos foram muito bem recebidos e sempre muito bem assessorados e apoiados. Agradeço aos nobres Deputados que tanto nos acolheram e por termos chegado a um bom acordo e a uma boa solução quanto às três obras aqui propostas.

A INFRAERO, como todo o nosso Governo, compromete-se com a execução das obras previstas no Plano de Aceleração do Crescimento em favor do desafogo dos aeroportos, em favor do atendimento, sempre com segurança e conforto, dos nossos passageiros e da nossa aviação civil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós é que lhe agradecemos.

Passo a palavra ao representante do Ministério das Cidades, Dr. Leodegar Tiscoski.

O SR. LEODEGAR TISCOSKI - Sr. Presidente, falarei inicialmente sobre a manifestação da Deputada Marinha Raupp quanto ao projeto.



A Caixa está analisando o projeto básico. Sua previsão de conclusão é dia 31 de dezembro. Teremos até o dia 31 de dezembro — vamos tentar a antecipação — para a conclusão do projeto básico. Vamos então ter a planilha de custos e o custo real da obra. Infelizmente, a falta do projeto levou a essas variações, à exclusão de uma estação de tratamento. Eram três áreas: sul, norte e oeste. Acabou-se excluindo a área oeste. As duas outras regiões absorveram aquela região. Com isso, excluiu-se uma estação de tratamento. Houve uma série de variações, mas o projeto básico, que será concluído em 30 dias, no máximo, nos dará muita clareza quanto ao valor dessa obra, pela sua planilha de custos.

Não sei se respondi seu questionamento, mas é nessa linha, é essa a preocupação.

Quanto ao comentário do Deputado Luiz Bittencourt — eu também sou engenheiro, já fui Secretário de Estado, já fui Parlamentar nesta Casa —, uma das deficiências que temos, como falou o Dr. Paulo Roberto, é a falta de projetos, principalmente de projetos consistentes. Para os senhores terem uma ideia, temos hoje no PAC, só para saneamento, 40 bilhões de reais e mais de 1.700 projetos selecionados. Grande parte deles foi selecionada em 2007. Agora é que estamos chegando a 91% das obras iniciadas. E não é só o caso de Rondônia. A grande maioria não iniciou as obras porque não tinha projetos — alguns também não haviam regularizado a questão ambiental e fundiária. Muitos não iniciaram as obras principalmente por falta ou inconsistência dos projetos.

Investir em projeto é investir em uma grande obra; economizar em projeto significa não ter uma boa obra. Como disse o Dr. Paulo Roberto, são 5 anos de análise para 1 ano de obra. Essa é a nossa grande deficiência no Brasil. Lamentavelmente, a nossa engenharia não tem levado isso em conta de maneira efetiva.

Considerem uma emenda parlamentar de 500 mil reais para um prefeito. Primeiro, ele quer a garantia do recurso, para, depois, correr atrás da obra. Uma obra dessas leva 1 ano, 2 anos, uma pequena obra. Imaginem uma obra com essa dimensão. Nós que estamos com mais de 100 obras de saneamento no Brasil acima de 50 milhões de reais temos encontrado muita dificuldade na agilização delas, justamente pela falta de projetos.

Vejo que estão presentes membros da Comissão de Transportes, da Comissão de Desenvolvimento Urbano. Deixo, então, este apelo: vamos lutar para que tenhamos, efetivamente, planos de saneamento.

Deixamos uma proposta na Comissão de Desenvolvimento Urbano para termos uma emenda de comissão para desenvolver os nossos planos municipais de saneamento, desenvolver projetos no sentido de que, no momento em que for disponibilizado o recurso, efetivamente tenhamos os projetos consistentes e, com isso, uma boa obra.

Sr. Presidente, muito obrigado pela oportunidade. Estamos à disposição, a qualquer momento, para prestar outros esclarecimentos.

Agradecemos ao Deputado Waldemir Moka, Presidente desta Comissão, que nos tem procurado. E nós nos temos colocado à disposição para oferecer informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Nós é que lhe agradecemos.

Com a palavra o Secretário-Geral de Controle Externo do TCU, Dr. Paulo Roberto.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Para concluir, quero dizer que o Tribunal de Contas da União tem, realmente, preocupação muito grande com a questão da entrega de obras públicas.

Nós temos o papel fundamental de alertar uma vez mais esta Comissão: iniciar uma obra antes não significa concluí-la antes. Muitas vezes iniciá-la antes significa concluí-la depois.

Neste caso, estamos tratando de duas obras de esgotamento sanitário, uma delas no Maranhão.

A obra no Maranhão estava com 6% executados. O Governo do Estado do Maranhão, juntamente com o Ministério das Cidades, optou pela revogação dos contratos. Provavelmente, essa obra vai terminar em bom tempo, calcada em novos projetos.

Falo ainda da questão da celeridade da obra. A divisão de uma obra em lotes contribui para a sua celeridade. Na obra do Maranhão, o contrato é de 100 milhões e há divisão em cinco lotes. Em Rondônia, a obra é de oitocentos e tantos milhões, e há um único lote. Até isso contribui para que não necessariamente seja uma obra célere, porque — vamos dizer isto de uma forma mais descontraída — todas as fichas estão apostadas em uma mesma empresa executora da obra, em um mesmo consórcio, no caso.

Agradeço, mais uma vez, todas as manifestações elogiosas ao TCU e à oportunidade de comparecermos perante esta Casa.

Nós nos colocamos à disposição para participar de todos os debates futuros.

Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Queremos, mais uma vez, agradecer a todos os Parlamentares, bem como aos componentes da Mesa: Dr. Murilo, da INFRAERO; Dr. Leodegar, do Ministério das Cidades, e Dr. Paulo Roberto, do TCU.

O TCU tem participado conosco, além das audiências públicas que realizamos desde a semana passada, de várias reuniões técnicas nossas. Portanto, como já disseram aqui alguns Parlamentares, a relação entre o Tribunal de Contas da União e os membros da Comissão de Orçamento já está se tornando quase familiar. Tenho certeza de que esse relacionamento tem contribuído muito tanto para nós Parlamentares quanto para toda a Comissão de Orçamento.

Antes de suspender a nossa audiência pública, convoco todos os membros da Comissão de Orçamento para participarem de audiência pública no dia 2 de dezembro, quinta-feira, às 10 horas, neste mesmo plenário.

Informo que a reunião do dia 7 de dezembro, terça-feira, sugerida pela Deputada Marinha Raupp, está confirmada. Será uma reunião técnica. Já acertamos isso com os membros do TCU, com os membros do COI, e haverá a presença do Governador eleito de Rondônia.

A reunião do dia 2 de dezembro, quinta-feira, contará com a presença do TCU e de membros da PETROBRAS.

Agradeço, de coração, a presença de todos.

Está suspensa esta reunião de audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Waldemir Moka) - Declaro reiniciada a quarta reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União e da PETROBRAS com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados por solicitação do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI desta Comissão, em cumprimento ao disposto no art. 98, *caput* e § 1º, da Lei 12.309, de 12 de setembro de 2010, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011.

Quero anunciar a composição da Mesa.

Temos aqui o Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves, o Deputado Leonardo Monteiro, do PT de Minas Gerais, que tem feito um grande trabalho, digno de elogio mesmo — não só o Leonardo, mas também os membros desse comitê.

Quero anunciar, e desde já agradecer, a presença do Sr. Sergio Gabrielli de Azevedo, Presidente da PETROBRAS. Esta Presidência agradece por ter o próprio Presidente se disposto a vir a esta Comissão. É importante, Presidente.

Anuncio também a presença do Sr. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União, que está ficando amigo muito próximo da Comissão em função de, nos últimos dias, ter participado de todas as audiências públicas. É um grande técnico, com bom senso e equilíbrio. Quero, na sua pessoa, agradecer aos técnicos do Tribunal de Contas da União, que têm feito um grande trabalho.

Presidente Gabrielli, este ano, a Comissão Mista de Orçamento fez questão de, antes de chamá-los para audiência pública, fazer uma reunião entre técnicos da PETROBRAS, de todos os Ministérios envolvidos e do Tribunal de Contas da União. Para nossa alegria, esses encontros técnicos têm sido muito importantes. A Comissão tem alcançado importantes avanços, temos produzido consensos que nos ajudam. Esta Comissão está com a seguinte norma: tudo aquilo que os técnicos acordarem, o Tribunal de Contas da União concordar e esta Comissão publicamente puder fazer... Queremos evitar obras paralisadas. Vamos tentar sanar as questões que pudermos sanar. Chamamos a responsabilidade, mas com o compromisso de colocar publicamente os acordos técnicos nesta audiência.

Anuncio ainda a presença do Sr. Eduardo Nery Machado, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União do TCU.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, § 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de 20 minutos para fazer a sua exposição, não podendo ser aparteados.

Conforme estipulado no art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas as réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.



A lista de inscrição para o debate está aberta.

Quero, por uma questão de justiça, passar a palavra ao Deputado Leonardo Monteiro, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, para que ele, a partir de agora, presida e comande esta reunião.

Com a palavra o nosso Coordenador, Deputado Leonardo Monteiro, a quem passo a Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Cumprimento o Deputado Waldemir Moka, nosso Presidente da Comissão de Orçamento. Agradeço-lhe pela estrutura que sempre colocou à disposição da nossa Subcomissão, do nosso Comitê de Obras Irregulares, para que pudéssemos realizar nosso trabalho.

Saúdo os colegas Parlamentares presentes na nossa audiência pública. Quero ressaltar a presença do Deputado Geraldo Simões, do PT da Bahia, nosso colega no COI, que sempre esteve presente e que tem contribuído muito com os trabalhos do nosso Comitê.

Saúdo também o Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral de Controle Externo do TCU, e na pessoa dele saúdo a todos os componentes do TCU presentes na nossa audiência pública, e também o Dr. Sergio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS, empresa importante para todos os brasileiros, e, na pessoa dele, cumprimento os diretores e técnicos da PETROBRAS presentes.

Antes de iniciar a audiência propriamente, lerei um relato simples que fizemos no período de 16 a 2 de dezembro, hoje.

Realizamos 10 reuniões técnicas com os gestores responsáveis pelas obras apontadas com indícios de irregularidades graves.

Realizamos também 4 audiências públicas, ouvidos 7 representantes de órgãos responsáveis por obras apontadas com indícios de irregularidades graves.

Agora os membros do COI vão examinar todas as informações recebidas para então poderem tomar a decisão consciente de sugerir ou não o bloqueio das obras apontadas pelo TCU, após ponderar sobre os riscos de maiores danos ao Erário com essa medida e a importância socioeconômica de cada empreendimento.

O resultado do trabalho do COI, entretanto, já pode ser percebido pelas informações nas audiências públicas, que dão conta de que diversos gestores anunciaram a revogação de editais e a rescisão de contratos, bem como assumiram o compromisso de sanar as irregularidades apontadas.

Tudo isso demonstra que a ação desta Comissão, em trabalho articulado com o TCU, com os próprios gestores, evitou a consolidação de danos ao Erário.

Como disse o nosso Presidente da Comissão, foram muito importantes as reuniões técnicas que fizemos, para que pudéssemos, quando chegássemos a uma audiência pública, como a de hoje, ter várias questões resolvidas, ou mesmo algumas irregularidades já sanadas.

Por isso, em nome do nosso Comitê, agradeço a todos os Deputados e Senadores que trabalharam conosco durante esses dias.

Como já foi anunciado pelo Presidente da Comissão, Deputado Waldemir Moka, vamos agora ouvir a Mesa aqui composta. Primeiro, a PETROBRAS; depois, o TCU, e posteriormente os Parlamentares membros da Comissão.

Passo a palavra, neste momento, ao Dr. Gabrielli, Presidente da PETROBRAS, que dispõe de 20 minutos.

O SR. JOSÉ SERGIO GABRIELLI - Bom dia, Sr. Presidente, Deputado Leonardo Monteiro; bom dia, Deputado Waldemir Moka; bom dia, Dr. Paulo Roberto Wiechers, Secretário-Geral de Controle Externo do TCU; Sras. e Srs. Deputados, minhas senhoras e senhores, é com prazer que inicio esta apresentação, focada essencialmente nas duas obras que estamos discutindo: a obra na Refinaria do Paraná, a REPAR, e a outra obra na refinaria que estamos construindo em Pernambuco, a Refinaria Abreu e Lima.

(Segue-se exibição de imagens.)

A Refinaria do Paraná, só para contextualizar um pouco a situação, hoje corresponde a 12% da capacidade brasileira de refino da PETROBRAS. Ela ocupa uma área total de 10 milhões de metros quadrados; e trabalham nela, como empregados próprios no trabalho da refinaria, 996 empregados, mais 561 contratados trabalhando no processo da refinaria, 561.

Essa refinaria está localizada estrategicamente no Paraná, atendendo fortemente aos mercados do Sul do Brasil, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, sul de São Paulo, o próprio Paraná e o Paraguai, além de ser uma fonte de cabotagem e de exportações, por meio de Guaramirim, Itajaí, Biguaçu, Paranaguá e São Francisco



do Sul. Portanto, é uma refinaria que tem o papel de fornecer para essa região do mercado de combustíveis brasileiro um conjunto de produtos absolutamente necessários para esse mercado.

Também podemos apresentar que ela é responsável, hoje, em termos de arrecadação de ICMS, no Estado do Paraná, por 21% da arrecadação e por 13% do PIB do Estado.

O gráfico à esquerda desse *slide* mostra a evolução do ICMS pago com os produtos gerados na Refinaria do Paraná, que hoje estão em torno de 2 bilhões de reais.

As obras que estão em andamento têm alguns objetivos importantes. Por que fazer obras, então, nessa refinaria? O primeiro elemento importante é capacitar a refinaria para processar em maior quantidade o petróleo brasileiro. Como isso, temos de aumentar a capacidade de conversão do nosso petróleo pesado em produtos mais adequados de que o Brasil necessita, que são os destilados leves, particularmente os destilados medianos, e a produção de *diesel*. E, assim, vamos consolidando a autossuficiência brasileira no refino, porque hoje o Brasil é importador de *diesel*, de querosene de aviação, de nafta e de gás liquefeito de petróleo. Então, precisamos aumentar a nossa capacidade de refino para processar o petróleo brasileiro, produzindo mais desses produtos.

O segundo elemento importantíssimo não vai aumentar nenhum barril a mais na capacidade de refino da Refinaria do Paraná, mas vai reduzir a quantidade de enxofre no *diesel* e na gasolina. Portanto, pela legislação ambiental e por exigências legais, temos de fazer os investimentos necessários para reduzir a quantidade de enxofre na gasolina e no *diesel*, aprimorando a qualidade desses produtos.

Outro elemento é o econômico. Na medida em que fazemos isso, também vamos transformar produtos com baixo valor agregado. Hoje produzimos um volume muito grande de óleo combustível, de óleo para navio e resíduos, na refinaria, que são de baixo valor. E, portanto, ao fazermos esses investimentos, estaremos produzindo uma composição de produtos com maior valor agregado. E, evidentemente, na medida em que aumentamos a capacidade de produzir destilados mais leves, isso também provoca uma melhora na capacidade de entregarmos mais matérias-primas para a indústria petroquímica brasileira, particularmente separando o propeno da corrente de GLP e, portanto, viabilizando um aumento da oferta de matéria-prima para a indústria petroquímica brasileira.

Temos também uma outra corrente importante, resultado desses investimentos, que é a produção de solventes para a área de tintas e diluentes e para extração de óleos vegetais. Apenas para visualizar um pouco a carteira nessa área de produção, a imagem em tela mostra o seguinte: as áreas amarelas se referem às carteiras de Coque e HDT, que são aquelas carteiras que visam mais à capacidade de se processar o petróleo brasileiro, retirando-se mais destilados leves do petróleo pesado que nós produzimos; e a carteira verde, de gasolina, visa mais à capacidade de se retirar o enxofre da gasolina que nós produzimos.

Em termos de ganhos ambientais, a redução do enxofre no *diesel* tem um impacto sobre as cidades e sobre as aglomerações urbanas extremamente grande. Este *slide*, por exemplo, mostra que, na região metropolitana de Curitiba, onde existem 625 mil automóveis, a redução no teor de enxofre no combustível equivale, mais ou menos, à substituição de 1.850 ônibus circulando por 50 ônibus em circulação. Então vamos reduzir, em termos de emissão de enxofre, o impacto de 1.800 ônibus circulando na região metropolitana de Curitiba, como resultado desses investimentos.

Olhando especificamente os contratos, nós temos 5 contratos sob consideração, que são contratos no valor de 7 bilhões e 473 milhões de reais.

No que se refere à carteira de gasolina, nós temos 74% da execução desses contratos realizados. No que se refere às *off sites*, que são as obras no entorno que não são diretamente ligadas à atividade de produção, nós temos 52,6% já executados. No que se refere ao Coque, que é a redução dos resíduos e a melhoria da capacidade do produto da refinaria, nós temos 63,55% já executados. No que se refere à unidade de tratamento de dejetos industriais, que é o tratamento dos resíduos da produção da refinaria, nós temos 16,8% concluídos. No que se refere à unidade de tratamento de água e à unidade de tratamento de condensados, nós já temos 74,6% concluídos. Portanto, estamos falando de obras que já estão em grande volume concluídas, ou que têm um grande volume já executado — ou seja, já estão realizadas.

Vou mostrar algumas das fotos.

Esta, por exemplo, mostra o contrato da gasolina — outubro de 2009 comparado a outubro de 2010, em obras já realizadas: dá para perceber a construção de prédios e de galpões importantes nessa unidade.

Aqui comparamos a unidade de Coque, também com grande avanço na obra já realizada entre outubro de 2009 e outubro de 2010.



Na auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União em 2010, a unidade técnica (da auditoria) apontou uma irregularidade nos 5 contratos, que estaria no sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado.

Nós queremos discutir algumas dessas questões. Nossos técnicos já estiveram aqui, já falaram sobre isso, e nós queremos reforçar seus argumentos.

O primeiro argumento importante é o de que a unidade técnica do TCU utilizou como base para avaliar o chamado sobrepreço os demonstrativos de formação de preço da contratada. E eu queria lembrar que, no processo licitatório, a decisão de compra da PETROBRAS é feita para fazer um contrato de preço global, e que nós só conhecemos o demonstrativo de formação de preço (DFP) do ganhador. Posteriormente, há o resultado da licitação. Então nós comparamos os preços ofertados globais com o nosso orçamento, e não com o demonstrativo de formação de preço do ofertante. Porque o ofertante, na sua demonstração de preço, faz a sua estrutura. Nós não estamos comprando, parte por parte, o que ele está fazendo. O DFP dele é para compor o seu preço, e nós contratamos pelo preço global. Consequentemente, a análise posterior com base no DFP é uma análise que nós não poderíamos fazer, *a priori*, porque não temos acesso a essa informação, no momento em que fazemos a decisão do contrato. Então, isso é uma diferença de metodologia de como fazer avaliação do significado do preço unitário nas nossas contas.

O segundo elemento, também para levar o TCU a considerar a existência do sobrepreço, é a comparação dos preços do contrato com a base de dados do ciclo SINAPI. A base de dados do ciclo SINAPI, naquilo que é igual, é inteiramente utilizada pela PETROBRAS; porém, essa base de dados do ciclo SINAPI não tem todas as especificações de uma obra específica no setor de petróleo e gás. É como uma obra de terraplenagem para uma estrada com condições técnicas e exigências de sedimentos, exigências de intervenção completamente distintas de uma outra obra que vai usar equipamentos extremamente pesados, fixos, estáveis, sujeitos a dificuldades, por exemplo, em qualquer movimentação. Então, é evidente que as diferenças são bastantes grandes entre uma coisa e outra.

Consideramos que, em alguns dos itens, o ciclo SINAPI não é a fonte mais adequada para retratar o efetivo custo do produto que está sendo utilizado, ou do insumo que está sendo usado, naquele momento, para a atividade de refinaria, uma atividade com a especificidade de uma unidade industrial fixa com equipamentos pesados, com alta trepidação, alto volume de vapor e alta pressão.

Além disso, temos de ver outros elementos para analisar experiência profissional, controle de qualidade necessária, segurança e meio ambiente, que são mais exigentes do que normalmente se faz para obras comuns. Há também as questões de saúde, uma vez que nós temos gases e líquidos extremamente nocivos circulando no ambiente de uma refinaria.

Uma outra diferença que nós tivemos com o TCU é a ideia do cálculo do BDI. O TCU não admite BDI acima de 13%. A nossa visão é de que isso tem que ser levado em conta, dadas as especificidades de cada situação, as condições de mercado, as condições de cada tipo de obra e o tamanho de cada tipo de situação. Portanto, um limite: nós vamos ao detalhe do BDI, ao invés de ter um *overhead* definido percentualmente e predeterminado sobre o BDI.

Em termos de Refinaria Abreu e Lima, ela vai representar uma produção equivalente a 20% da produção nacional. A refinaria de Pernambuco será, portanto, uma refinaria voltada principalmente para atender ao mercado do Nordeste. Hoje, 19% do mercado brasileiro está no Nordeste brasileiro, e a refinaria mais ao norte do Brasil é a Refinaria da Bahia. Nós estamos concluindo a Refinaria Clara Camarão, que é voltada fortemente para o mercado do Rio Grande do Norte; vamos iniciar os processos de terraplenagem, e estamos em fase final de legalização, para uma refinaria no Ceará; e teremos também uma refinaria no Maranhão. Porém, no horizonte até 2014 e 2015, a grande refinaria no Nordeste será a Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco. Essa refinaria, com uma área de 6,3 milhões de metros quadrados, e produzirá 230 mil barris por dia, utilizando 11% da produção nacional, atendendo a 20% do mercado de *diesel* no Brasil. É uma refinaria que terá 1.500 pessoas trabalhando. O investimento total nessa refinaria é de 13 bilhões e 362 milhões de dólares. É um investimento bastante elevado. É a primeira refinaria projetada pela PETROBRAS, depois de 30 anos sem fazer refinaria. Mas é uma refinaria que não é inteiramente otimizada para usar dois tipos de petróleo. Portanto, é uma refinaria que visa muito mais a usar um tipo de petróleo, e que está com um investimento previsto de cerca de 13,3 bilhões de dólares. Na construção dessa refinaria, nós teremos o pico de 30 mil pessoas trabalhando. Na operação, como eu já disse, serão 1,5 mil barris por dia. As obras foram iniciadas em setembro de 2007, e o início da operação está previsto para dezembro de 2012.



Dessa refinaria há 4 contratos nos quais o TCU levanta problemas: o contrato da unidade de destilação atmosférica, do qual 12,68% já foi executado; o contrato da unidade de coque e de tratamento de resíduos, do qual 7,75% já foi executado; o contrato de tubovias de interligação e tochas, do qual 4% foi executado; e o contrato da unidade de hidrotreatamento (UHDT), do qual foi executado 9,68%.

O efetivo mobilizado nesses contratos, em outubro de 2010, era de 5.392 empregados.

Em termos de demonstração da situação atual, este *slide* mostra a execução física de 12,7% da unidade de destilação atmosférica; a execução física de 7,75% da unidade de coqueamento retardado; a execução de 9,68% da unidade hidrotreatamento, com *diesel*, nafta e geração de hidrogênio; e a execução de 4% nas tubovias.

Nos 4 contratos, o TCU aponta também sobrepreço decorrente de valores excessivos frente ao mercado. No que se refere ao preço referencial utilizado pelo TCU, as diferenças são: na unidade de coqueamento retardado, 18%; nas tubovias, 13,3%; na unidade de hidrotreatamento, 12,38%; na unidade de destilação atmosférica, 9,8%, com a média de diferença de 14% em relação ao cálculo que o TCU faz com base no seu preço referencial.

Nós divergimos do TCU no que se refere às metodologias referentes a esses itens.

A primeira diferença entre a PETROBRAS e o TCU: a faixa de variabilidade que nós temos sobre o valor estimado de quantidade de determinados equipamentos é distinta da adotada pelo TCU. O TCU considera que, uma vez que temos quantidade determinada de equipamentos e de insumos, não poderia haver faixa de variabilidade. Entretanto, a experiência internacional na montagem de orçamentos, na fase de implantação de projetos, trata essa variabilidade não como a variabilidade de cada um dos itens colocados, mas como a variabilidade desse próprio volume, em razão do grau de conhecimento e de detalhamento que temos na fase do projeto em que estamos. Então, existe uma faixa internacionalmente reconhecida; e, a depender do grau de conhecimento e detalhamento do projeto, essa faixa de variabilidade — que não é do preço efetivo, mas da orçamentação — é admitida como elemento importante para a projeção dos preços que estão sendo calculados para refletir o maior detalhamento do projeto.

À medida que o detalhamento vai avançando, à medida que o conhecimento dos projetos complexos vai-se tornando mais efetivo, o grau de variabilidade vai sendo reduzido: num primeiro momento é uma faixa grande, e, à medida que se vai determinando, essa faixa vai-se reduzindo, até o momento da decisão acerca do investimento final, quando, aí sim, a faixa de variabilidade é muito pequena.

A segunda diferença entre o nosso entendimento e o do TCU se refere ao que se chama de salário de mão de obra indireta. O TCU utilizou como base para calcular o salário da mão de obra indireta o DataFolha. Evidentemente, naquilo que é específico para a indústria, o DataFolha é uma fonte adequada — com todos os problemas que precisam ser considerados, tais como o fato de o mercado de trabalho do Nordeste brasileiro, especificamente o de Pernambuco, não ser igual ao mercado de trabalho de São Paulo ou do Rio de Janeiro. Consequentemente, naquilo em que eles são iguais, devem ser tratados igualmente. Mas existem diferenças na classificação das ocupações e na classificação das atividades que não são capturadas pela base de dados do DataFolha, e essas diferenças, quando se fala na especificidade de alguns trabalhos numa refinaria em implantação, o DataFolha não captura; e, portanto, nós não consideramos que a comparação, nesses casos, seja adequada para aplicação a refinarias, especificamente na região metropolitana de Recife, em Pernambuco, que tem condições distintas das encontradas em São Paulo.

Esse mesmo tipo de argumento se aplica à base de dados do SICRO/SINAPI, no que se refere ao custo de alguns insumos. Também achamos que a determinação do preço de referência não é igual. Por exemplo, quando se fala em escoras, o SICRO/SINAPI tem uma determinada concepção de escora. Mas nós estamos falando de andaimes. E um andaime numa refinaria não é a mesma coisa que um andaime numa obra de construção civil. O que nós chamamos de escora, mas que, na prática, é um andaime, não tem o mesmo significado para nós e para o SICRO/SINAPI; e, portanto, os preços e custos não são iguais.

Outro ponto de discórdia diz respeito ao fato de os custos de alimentação e transporte serem maiores do que os do CADTERC, o banco de dados do Governo de São Paulo. Aqui existe uma diferença substantiva. Do ponto de vista nutricional, esse banco de dados do Governo de São Paulo trabalha com o custo unitário de transporte e alimentação, considerando o esforço do trabalhador médio. Não é médio, entretanto, o esforço que nós avaliamos ter o trabalhador da construção de uma refinaria. Nossa avaliação é de que o esforço do trabalhador da construção de uma refinaria é intenso, e não leve. Portanto, as necessidades nutricionais desse



trabalhador não podem ser as mesmas daquele. Conseqüentemente, os custos de alimentação de ambos são distintos.

Os elementos e as condições de transporte, a distância, as condições de segurança não são iguais tanto num *site* industrial quanto num *site* comercial e administrativo. Portanto, também aí nós achamos que há uma diferença de metodologia entre nós e o TCU.

No que se refere à atratividade da mão de obra, há um problema fundamental para o qual devemos chamar a atenção — e é um bom problema num país que cresce. Há, hoje, um aquecimento significativo do mercado de trabalho brasileiro. E nós sabemos que, historicamente, o Brasil deve muito ao povo do Nordeste porque a ele sempre foi destinado pouco. E, evidentemente, o pouco que se destinou ao Nordeste levou a que o desenvolvimento do mercado de trabalho naquela região fosse menor, em termos de qualificação e de preparação de mão de obra, do que no Sul e no Sudeste, regiões que vivem um processo de desenvolvimento e de densificação da sua malha produtiva muito maior do que o que ocorre no Nordeste.

Portanto, para fazer obra no Nordeste e atrair mão de obra qualificada temos de ter algo para oferecer; caso contrário, não se consegue levar para lá a mão de obra qualificada de que se precisa.

Nós não concordamos com a ideia do TCU de que não se pode levar em conta isso, porque, se não oferecermos algo diferente, nós não atrairemos para o Nordeste os trabalhadores qualificados de que precisamos e que não existem lá.

É evidente que nós estamos enfatizando o treinamento e a qualificação, para os trabalhadores do Nordeste poderem ter a necessária qualificação. Mas isso leva tempo; não é algo que se faça instantaneamente. Então, se nós precisamos atrair para o Nordeste soldadores, operadores de equipamentos especiais, operadores de manutenção e de construção, precisamos oferecer-lhes um elemento de atratividade.

Portanto, a nosso ver, é absolutamente inviável pensar em fazer, no Nordeste, uma obra que vai ter 30 mil empregados com grande qualificação, sem que haja uma política para atrair os trabalhadores, pagando-se, portanto, um pouco mais do que a média.

Também há uma diferença entre o nosso entendimento e o do TCU no que diz respeito ao BDI sobre a revenda de equipamentos. No gráfico anterior, por exemplo, pudemos ver que essas duas vilas foram construídas por nós — porque temos que fazer com que haja atratividade. Inclusive, nós as construímos em condições de serem habitadas pelos trabalhadores que vão trabalhar na refinaria.

O Deputado Fernando Ferro chegou de Pernambuco para nos dizer que precisamos fazer isso, senão não fazemos a obra em Pernambuco! *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. SERGIO GABRIELLI - É o interessado direto nesta apresentação.

Continuando, o TCU não concorda com o pagamento de BDI para a compra de equipamentos complexos.

Quando falamos em equipamentos complexos, não estamos falando em pegar um equipamento na prateleira e colocá-lo em operação. Existe todo um conjunto de comissionamento, todo um conjunto de implantação; há elementos de alfândega, há elementos de gestão, há complexidades contratuais — esses não são contratos simples. Portanto, para a empresa que vai trazer o equipamento é absolutamente normal considerar a necessidade de receber um certo *overhead*, não para ela ter ganho acima do valor por equipamento, unitariamente, mas porque um trabalho adicional é feito pelo comprador, e isso tem de ser remunerado. Essa é outra diferença entre nós e o TCU.

Por fim, eu queria mencionar alguns dos impactos da possível paralisação dessas obras.

Hoje, cada mês de paralisação da obra — e o conseqüente atraso da entrada da refinaria em operação — significa uma perda de receita de 44 milhões de reais. Cada mês de atraso na entrada em operação da Refinaria Abreu e Lima significará, no futuro, 213 milhões de reais. O volume de investimentos não realizados que serão paralisados é de 3,3 bilhões de reais na Refinaria Abreu e Lima e de 2,5 bilhões de reais na Presidente Getúlio Vargas. Portanto, nós estamos falando da não realização de 5,8 bilhões de reais.

Haverá, ainda, uma perda aproximada de 33 mil postos de trabalho.

Haverá impactos enormes sobre dezenas, talvez até centenas, de subcontratados e fornecedores locais, prestadores de serviços que se prepararam e investiram para a obra, no ritmo previsto.

Haverá impactos severos sobre os programas de capacitação. No último concurso que fizemos para o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo, que visa a treinar mão de obra, oferecemos 28 mil vagas para o Brasil, e Pernambuco foi o Estado que teve mais vagas e mais candidatos. Houve, em todo o



Brasil, 260 mil candidatos para as 28 mil vagas que oferecemos. Portanto, Pernambuco tem, neste momento, o maior programa de treinamento de mão de obra em andamento para qualificar esses empregados da Região Metropolitana de Pernambuco — que não só tem a refinaria, evidentemente, mas também todo o pólo naval, os estaleiros, que estão crescendo, e ainda a indústria petroquímica, que também está crescendo no Estado.

A deterioração e perda dos equipamentos e dos investimentos realizados, se a obra for paralisada, vai exigir a realização de novos contratos para manter o que foi feito, a fim de minimizar as perdas; e, ainda, as despesas necessárias para a instalação dos serviços tendem a aumentar. Além disso, a atividade, quando retomada, tem seu ritmo diminuído. Portanto, a paralisação tem impacto também sobre o plano de desenvolvimento do empreendimento.

Eu peço desculpas por ter ultrapassado em 10 minutos o meu tempo, e agradeço a paciência e a compreensão do Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Somos nós que agradecemos a contribuição do Dr. Sergio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS.

Passo a palavra ao Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, Dr. Sergio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS, quero fazer um comentário inicial: é sempre muito difícil falar depois de V.Exa., Dr. Sergio, porque V.Exa. fala sempre com o entusiasmo de quem dirige uma empresa do porte da PETROBRAS, um orgulho nacional, e é evidente que mostra os feitos da empresa, o lado bom de ser expor. Infelizmente, ao TCU nem sempre cabe expor esse lado tão bom, e isso é sempre um pouco mais preocupante.

De qualquer forma, eu gostaria, já de início, de ressaltar que durante este ano foi feita uma política de aproximação muito grande entre o TCU e a PETROBRAS. É realmente de se louvar o que foi feito nesse sentido. Ainda temos um caminho a trilhar rumo à melhoria dessa aproximação. Há alguns pontos que ainda não estão totalmente pacificados, mas a melhoria de relacionamento havida é digna de destaque.

Eu gostaria de iniciar minha intervenção, frisando que muitas vezes as coisas não são tão simples como podem parecer e que o TCU não adota posturas tão radicais como por vezes V.Exas. podem ser levados a crer. Quando à faixa de variabilidade, por exemplo, comentada pelo Presidente da PETROBRAS, o TCU a admite, sim, dentro de determinados parâmetros e limites, que pretendemos demonstrar. O mesmo ocorre com relação aos salários de mão de obra indireta, à utilização de custo de transporte, à questão dos insumos, ao SICRO/SINAPI. É evidente que o TCU sabe que a construção de uma refinaria diferencia-se muito de outras obras, sejam elas do setor rodoviário ou do setor de edificações. E existem particularidades como as destacadas por V.Exa. e também questões ambientais que encarecem a obra; bem como questões relacionadas à segurança e à saúde. Mas todas essas questões foram levadas em conta nas avaliações de preços efetuadas pelo TCU, como também pretendemos demonstrar.

Da mesma forma, a atratividade de mão de obra, Sr. Presidente. O TCU jamais diz que não podem ser pagos salários adicionados de um percentual que possibilite atratividade. De forma alguma. O TCU não regula salários nem pretende fazê-lo. O que o TCU normalmente pede é que haja uma comprovação de que esses salários estão sendo pagos naquele valor, o que é bastante simples de ser feito.

O mesmo ocorre com relação à questão do DataFolha, dos salários indiretos, dos custos de alimentação e transportes, que são comprovações relativamente simples de se fazer. De forma alguma, portanto, isso é colocado.

Sr. Presidente, se V.Exa. me permitisse, eu pediria que o nosso Secretário de Obras, Eduardo Nery, fizesse uma breve apresentação acerca das duas refinarias em questão.

O SR. EDUARDO NERY - Bom dia a todos. Inicialmente, cumprimento o Exmo. Sr. Deputado Leonardo Monteiro, que preside esta reunião, os demais Parlamentares aqui presentes e o Presidente da PETROBRAS, Sr. Sergio Gabrielli.

Tentarei apresentar os nossos critérios e os nossos métodos que chegaram ao sobrepreço identificado nas obras que estão sendo discutidas, que foi o que levou à recomendação do seu bloqueio neste ano.

Neste ano foram fiscalizados 14 empreendimentos da PETROBRAS, e em dois deles o Tribunal está recomendando o bloqueio das obras. Também quero esclarecer que, quando o Tribunal recomenda o bloqueio, ele segue as orientações estabelecidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias, no que diz respeito à relevância em relação ao valor total contratado e também à maneira como o Tribunal deve se posicionar para informar ao Congresso Nacional a recomendação do bloqueio.



As duas obras são a Abreu e Lima e a REPAR, que vamos discutir em seguida.

Alguns dados da fiscalização. No caso da Abreu e Lima, os trabalhos foram realizados entre abril e julho de 2010, e o volume de recursos fiscalizados atingiu valor em torno de 14,8 bilhões, referente a 9 contratos.

Farei um breve retrospecto.

Em 2009, havia um apontamento de irregularidade grave bem como a determinação da PETROBRAS de reter valores referentes ao contrato de terraplenagem. Naquela oportunidade, foram identificados problemas no pagamento. E nós vamos ver adiante que a PETROBRAS adotou algumas medidas saneadoras e vem cumprindo as retenções.

Em 2009, foram ainda fiscalizados 5 contratos e mais 4 editais, que foram assinalados com IGP (irregularidade grave), o que recomenda a paralisação da obra.

Em 2010 foram fiscalizados novamente 9 contratos, dos quais 4 permaneceram com IGP. O sobrepreço total calculado neste ano foi de 1,3 bilhão, que corresponde a 14%, em 4 contratos. O valor total desses contratos é de 10,8 bilhões, e o estágio de execução, no momento em que o TCU foi a campo, variava entre 0% e 5%. No caso de terraplenagem, no ano passado, o que foi verificado pelo Tribunal é que havia indícios de sobrepreço e de superfaturamento, que atingia algo em torno de 90 milhões. Isso começou em 2008. Em 2009, esse valor já estava na faixa de 70 milhões, porque a PETROBRAS já havia revisado alguns preços. Então, em virtude desse sobrepreço e desse superfaturamento, foi determinada a retenção parcial dos valores.

Este ano, o Tribunal foi novamente a campo e verificou que a PETROBRAS já havia revisado, diminuído o valor dos aditivos que tinham sido firmados e que estavam dando ensejo a esse superfaturamento — no caso, seria um jogo de planilhas, como apontado pelo Tribunal — na troca de serviço de escavação de solo mole por drenos fibroquímicos e drenos de areia. A PETROBRAS revisou o preço desses serviços e também vem realizando as retenções na forma determinada pelo Congresso Nacional. Então, desse modo, esse contrato continua com IGP, mas não há motivo para que haja alguma paralisação. No caso, a terraplenagem já está até em sua fase de conclusão, e esse processo continua a ser analisado no âmbito do Tribunal.

Com relação aos contratos que tinham IGP no ano passado, 5 desses contratos foram saneados. Então, o que acontece? Os IGPs no ano passado foram em razão de obstrução aos trabalhos do TCU. E, no caso, a medida saneadora adotada foi a apresentação das estimativas de custo e maior detalhamento do orçamento estimado. E também havia um problema com sobrepreço e critério de medição inadequado, que, no caso, era a previsão de pagamento de verba para indenização de dias parados por chuva, método com o qual o Tribunal não compactuava.

A PETROBRAS, por iniciativa própria, determinou a retenção desses valores. Então, por esse motivo, não havia razão mais para que esses contratos permanecessem com o IGP. Então, eles foram reclassificados este ano, já que a PETROBRAS adotou as medidas saneadoras.

Então, em relação aos contratos deste ano, 1,3 bilhão de indício de sobrepreço identificado, ele fica assim subdividido. Nós temos ali — só vou dar um exemplo ali da primeira linha, para facilitar. No caso da unidade de coqueamento retardado, havia um preço contratado de 3,4 bilhões. O preço referencial, determinado pela equipe, era de 2,53 bilhões. Nós adotamos a faixa de variabilidade de preços utilizada pela PETROBRAS, com alguns ajustes que eu vou aqui em seguida comentar. E o preço referencial utilizado pelo Tribunal, já levando em conta a faixa de variabilidade de preços, foi de 2,88 bilhões, o que gerou um indício de sobrepreço de 522 milhões. O mesmo se aplica aos demais contratos, que alcançam o total de 1,3 bilhão. Então, isso é para dizer que, como o Paulo Virgílio, Secretário-Geral, já havia anunciado, o Tribunal leva em conta a faixa de variabilidade com alguns ajustes, que vou, em seguida, comentar.

Então, sobre os nossos critérios, vou falar primeiro da Abreu e Lima, e depois nós voltamos para a REPAR.

No caso da Abreu e Lima, foi calculado o sobrepreço com base nas estimativas de custos que são fornecidas pela PETROBRAS, utilizadas pela PETROBRAS para levantar o custo do empreendimento e nortear as suas contratações.

Com relação às particularidades da obra, é importante ressaltar que foram adotados, no levantamento de preços de referência do Tribunal, os quantitativos e coeficientes de produtividade de material e mão de obra informados pela PETROBRAS nas suas próprias estimativas — quanto um extrator está produzindo? quantas horas são necessárias para um soldador executar uma determinada solda numa montagem industrial?

Isso foi utilizado de acordo com os parâmetros indicados pela PETROBRAS.



Então, aqui é só para ressaltar que as especificidades de uma obra de refinaria foram, dessa forma, contempladas no nosso preço referencial adotado.

Em relação à análise dos insumos, aqui também tratada, de fato nós utilizamos... Então, partindo dos coeficientes de produtividade informados pela PETROBRAS, nós nos ativemos basicamente a fazer uma comparação com os insumos, partindo já dos quantitativos de produtividade, de consumo de material, conforme informado pela PETROBRAS. Então, utilizamos de fato os insumos previstos nas tabelas SICRO/SINAPI e na tabela da ABEMI, que é a Associação Brasileira das Empresas de Montagem Industrial. Então, quando não havia os preços no SINAPI e no SICRO, recorriamos à ABEMI.

Então, é importante um outro esclarecimento. No SINAPI e no SICRO, pela sua própria natureza, você não consegue referência de obras de montagem industrial. No SICRO e no SINAPI você não tem guindastes para içar os equipamentos, com o peso ali, que são encontrados nas obras da PETROBRAS. Então, não se encontram referências a esses equipamentos no SINAPI e no SICRO, razão pela qual, nesses casos, se recorre à tabela da ABEMI, que é própria para esse tipo de obra.

No caso também do insumo do SINAPI e do SICRO, é importante dizer que nós pegamos apenas o valor do insumo. Por exemplo, no caso de um trator de esteira convencional, utilizado num serviço convencional, pegou-se o custo horário daquele trator. Não se está comparando, lembrando mais uma vez, a produtividade, o quanto aquele trator vai produzir. Aproveitou-se o que a PETROBRAS informou, portanto de acordo com uma obra de refinaria, de acordo com a particularidade de uma obra de refinaria, com todas as dificuldades que sabemos que existem e que têm de ser consideradas.

Quanto aos insumos e em relação à mão de obra, também cabem aqui alguns esclarecimentos. De fato, foram utilizados os preços, primeiramente, para mão de obra direta — serventes, pedreiros, soldadores; operários que atuam diretamente na execução de serviço —, foi utilizado o acordo coletivo de trabalho do Município de Ipojuca no caso da obra da Abreu e Lima. Para a mão de obra indireta, que seria engenheiro, apontador, utilizou-se realmente o sistema Datafolha, que historicamente apresenta até valores maiores do que os da Região Nordeste.

Em relação ao ponto levantado pelo Paulo Wiechers, não que o Tribunal seja intransigente e que ache que não se pode pagar acima dessas referências; de maneira alguma. Isso serve como uma referência para se estabelecer o preço da obra. Agora, caso a PETROBRAS e a contratada realmente incorram nesses custos, cabe a elas demonstrar, de uma maneira que nós entendemos que seja fácil, até por meio da folha de pagamento, que realmente naquela obra estão sendo praticados preços acima dessas referências.

Com relação ao CADTERC, que seria a referência utilizada pelo Governo do Estado de São Paulo para pagamento de alimentação e pessoal, também se aplicam essas mesmas particularidades e, caso demonstrado, aceitaríamos. Agora, cabe aqui uma ressalva, até para referendar o parâmetro utilizado pelo Tribunal, a referência. No caso do CADTERC, ele foi utilizado na obra de Angra 3, no Rio de Janeiro, para estimativa de custo da obra — uma obra também de grande porte, com características semelhantes, de certa forma, às de uma refinaria, pelo porte, pelo tipo de obra. A própria PETROBRAS já apresentou ao Tribunal, no contrato de terraplenagem, como referência para justificar esses custos de alimentação e transporte, esses valores do CADTERC. Portanto, é uma referência bastante fidedigna. Agora, se houver alguma especificidade nesse contrato, cabe à PETROBRAS demonstrar e, uma vez demonstrado, o Tribunal não teria problemas em acatá-lo.

Em relação à taxa de atratividade, que também foi comentada, realmente, para mão de obra direta, nós não acatamos o percentual de 30% porque entendemos também que, embora seja justificável, seria um ponto a ser demonstrado. No caso da mão de obra indireta, o adicional de transferência para deslocar um engenheiro que está atualmente em uma obra em São Paulo para essa obra na Região Nordeste foi considerado pelo Tribunal na referência de custo apresentada. Só fazendo aqui um registro, ainda que se aceitasse esse preço, nós vamos ver que ele corresponde a um valor relativamente pequeno em relação ao valor total do débito. Ele não elidiria o indício de sobrepreço que está sendo apontado. No final, volto a comentar esse ponto.

Com relação ao BDI diferenciado, também cabem aqui alguns esclarecimentos. Inicialmente, o Tribunal, definitivamente, considera a aplicação de BDI tanto na prestação de serviços quanto no fornecimento de equipamentos. Essa é uma parte integrante de engenharia de custo. Toda formação de preço envolve tanto a definição do custo direto quanto do BDI, que é do que está sendo tratado. O BDI é uma parcela dos custos de despesas indiretas que não podem ser atribuídas diretamente à execução de um serviço.

Então, isso é parte integrante da formação de preços, e o Tribunal, obviamente, vai considerá-lo, sim, mas com uma ressalva. Já existe vasta jurisprudência no Tribunal que determina que haja uma diferenciação na



aplicação do BDI. Quando a contratação de serviço envolver prestação de serviço e fornecimento de materiais, aplica-se um BDI que nós indicamos como cheio, mas quando houver fornecimento de equipamentos e ele for muito relevante em relação ao valor total do contrato, entende-se que deve ser aplicado um BDI diferenciado, porque haveria a possibilidade de a empresa fazer a contratação diretamente.

Por exemplo, numa obra de gasoduto, poderia a PETROBRAS, hipoteticamente, contratar toda a tubulação em separado. Se ela decide contratar em conjunto o fornecimento da tubulação e a prestação do serviço, entende-se que se deve aplicar um BDI maior para a prestação do serviço e um BDI em separado para os equipamentos para esses materiais que têm muito peso no valor total do contrato.

Neste caso, o BDI que o Tribunal estabelece como referência limite, um valor máximo, seria de 13%. Uma vez demonstradas as particularidades e confirmado que, realmente, naquele ele tenha de ser maior, caberá à PETROBRAS apresentar as justificativas, que nós analisaremos.

No caso da Abreu e Lima, para material e serviços, foi adotado o BDI da contratada, que estava num patamar próximo ao que o Tribunal entende como referência. O Tribunal adota normalmente 28% como referência e, no caso de Abreu e Lima, era de 30% o BDI para prestação de serviço e material. Então, o Tribunal utilizou o BDI da própria contratada.

Sobre incidência de encargos complementares, posso dizer que estivemos pessoalmente visitando refinarias da PETROBRAS, no caso a de Urucu, para entender a complexidade de uma obra de refinaria, e vimos todos os cuidados que a empresa adota em questões como segurança, saúde e meio ambiente, que têm, realmente, impacto no custo da obra. Então, esses itens foram considerados no nosso preço referencial; adotamos os valores indicados pela PETROBRAS. Portanto, itens de segurança, meio ambiente e saúde estão perfeitamente contemplados no nosso preço referencial e, da mesma forma, as despesas com o projeto em geral, administração e equipamentos mecânicos.

Com relação à faixa de variabilidade de preços, a PETROBRAS adota uma norma internacional que diz que, em contratação de PC — são chamadas assim — contratação de montagem industrial de que a PETROBRAS se utiliza, admite-se uma variação de 5% a 20% a mais no orçamento da obra. Ou seja, orçamento o concluído, pode-se admitir que a obra vá custar de 5% a 20% a mais do que o estimado. A PETROBRAS adota 20% como teto dessa faixa de variabilidade, o que nós também acatamos, mas com um ajuste.

No caso de equipamentos e serviços em quantidade determinada, nós entendemos que, como esses itens são sujeitos a aditivos contratuais, não caberia essa faixa de imprecisão, uma vez que, se há aumento de quantitativo, ele será remunerado por meio de aditivo. Foi a única divergência nesse caso. Mas a faixa de variabilidade foi adotada, e isso teve impacto, como eu mostrei ali no início, no preço de referência.

No final das contas, levando em conta esse percentual de equipamento com quantidade determinada e outro, o global, nossa faixa de variabilidade ficou na ordem de 12% a 16% contra os 20% que a PETROBRAS normalmente adota nos seus orçamentos.

Este quadro apenas apresenta as faixas de variabilidade. O contrato da unidade de coqueamento retardado — vou explicar só a primeira linha, para não me alongar — tem 62% de itens variáveis. Nesses 62% de itens, consideramos 20% de variabilidade de preço. Nos outros 37%, que são fixos, não consideramos essa faixa de variabilidade, por isso houve no final uma variação de até 12%, mas este é um caso extremo. Houve casos, como o contrato de tubovias, em que essa variação chegou a 16%. Se não fosse acatada essa faixa de variabilidade, o sobrepreço, que hoje em dia se discute como algo em torno de 1,3 bilhão, passaria para 2,7 bilhões.

Em relação aos indícios de sobrepreço na refinaria Abreu e Lima, no momento em que a equipe foi a campo, observamos, conforme o Sr. Presidente da PETROBRAS apresentou, que os percentuais da unidade de destilação atmosférica já variaram. Portanto, a informação prestada ao Congresso levou em conta também o grau de execução das obras. No momento da fiscalização, elas estavam praticamente se iniciando. Dois desses contratos não haviam sido iniciados, quer dizer, praticamente três; apenas a unidade de destilação atmosférica já apresentava algum grau de execução, na verdade financeiro, um pouquinho maior.

Este é o sobrepreço final. Antes de serem apresentadas essas justificativas — parte delas foram apresentadas pela PETROBRAS, não nos foram ainda encaminhadas —, o sobrepreço estaria na faixa de 1,3 bilhão.



Uma medida saneadora seria a repactuação dos contratos. Se a PETROBRAS, por iniciativa própria, decidir reter parte desses valores ou a sua totalidade — essa é uma decisão que caberia à empresa —, também não haveria mais recomendação para bloqueio.

Com relação à refinaria Getúlio Vargas, vou ser um pouco mais breve. O período de trabalhos também foi de abril a julho de 2010. O volume de recursos fiscalizados alcançou 7,7 bilhões — houve seis contratos.

Em 2009, havia indícios de sobrepreço em 19 contratos com IGP, além de outros achados de auditoria. O valor desses contratos totalizava 8,5 bilhões.

Em 2010, houve sete contratos com IGP. O sobrepreço identificado foi de 1,4 bilhão em sete desses contratos, que totalizam 7,7 bilhões.

Aqui cabe um esclarecimento. A retirada de IGP desses 12 contratos, no caso, aconteceu em função do grau de execução. Quando a equipe foi a campo este ano, as obras já estavam mais de 70% executadas. Historicamente, já se sabe que, nesse ponto da execução, a paralisação de uma obra pode se tornar mais onerosa do que a sua continuidade. De toda forma, para efeito de confirmação do sobrepreço, esses processos continuam sendo apurados no âmbito do Tribunal. Então, já não é mais caso de indicação de paralisação, no entanto continuam as apurações no Tribunal e, caso se confirme o sobrepreço, serão apuradas as responsabilidades.

O estágio de execução das obras este ano, das obras com IGPs, no momento em que a equipe esteve em campo — o período de execução foi aproximadamente em maio —, variava de 4% a 60%. Então, segundo as informações prestadas, o grau de execução, no caso da refinaria REPAR, já está bem avançado. Este é um ponto para a Comissão deliberar mas, possivelmente, se a equipe tivesse ido a campo no atual momento, com um grau de execução mais avançado, não haveria essa recomendação de bloqueio.

Resumo. Somados todos os contratos, teríamos 1,4 bilhão.

No caso da REPAR, outro esclarecimento. Esse sobrepreço foi calculado, como bem informou o Sr. Presidente da PETROBRAS, com base nos demonstrativos de formação de preços encaminhados pelo contratado. Isso ocorreu porque, no momento da execução, a equipe não recebeu as estimativas de custo, que já foram encaminhadas pela PETROBRAS e atualmente estão em fase avançada de análise. De toda forma, nós entendemos que, para uma referência de custo, o demonstrativo de formação de preços da contratada é um parâmetro a ser considerado, até porque, neste caso, estaríamos partindo do coeficiente de produtividade e consumo de materiais adotado pelo próprio contratado. Então, para efeito de referência de preços, de sinalização, tendo em vista o que a LDO estabelece, entendemos que, naquele momento, dada a ausência de estimativas de custo, aquela era a melhor referência a ser utilizada.

Não vou comentar os demais critérios porque isso já foi feito.

Em relação aos insumos e à mão de obra foram adotados os mesmos critérios de Abreu e Lima com relação a BDI diferenciado também.

Concluindo, no que diz respeito a algumas limitações, um ponto a ser comentado é que foi identificado que grande parte dos itens era contado como verba no caso da REPAR. Essa é uma questão que vem sendo discutida no âmbito de processos do Tribunal com a PETROBRAS.

Grande parte do orçamento, no caso da DFP, era indicada como verba, o que trouxe prejuízo. Ou seja, num contrato de 2,2 bilhões, no caso de *off side*, o Tribunal só conseguiu analisar 1,1 bilhão desse total. A outra metade não pôde ser analisada porque o item era contado como verba e não apresentava detalhamento que permitisse uma maior evolução.

Para concluir, gostaria de enfatizar o que já foi dito aqui pelo Secretário Geral do Tribunal em relação à evolução dos entendimentos com a PETROBRAS sobre fornecimento de documentos. Acho que é algo que também tem que ser frisado. Houve, sim, grandes avanços, e não tenho dúvida de que eles têm contribuído para que essas questões possam ser mitigadas.

Com base nas informações completas, o Tribunal tendo acesso às informações, a tendência é reduzir os problemas e não que eles aumentem. No entanto, é importante frisar que precisamos evoluir no sentido de o Tribunal ter acesso a toda a base de dados da PETROBRAS. Fizemos uma auditoria de custo, determinada pela própria CMO, quando tivemos acesso. Foi disponibilizada vista a essa base de dados, no entanto, no decorrer dos trabalhos, é importante que ela seja encaminhado ao Tribunal. Tenho certeza de isso que vai contribuir para a análise e pode dirimir muitos esclarecimentos, que às vezes se alongam no âmbito de processos e que já podem ser dirimidos antes mesmo do encaminhamento da informação à CMO.

Era isso. Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Acabamos de ouvir o Dr. José Sérgio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS, e os membros do Tribunal de Contas da União.

Foi circulada uma lista para os Parlamentares que quiserem participar do debate se inscreverem mas, antes de iniciá-lo, consulto o Dr. Sérgio Gabrielli e Dr. Paulo Roberto se querem fazer algum questionamento ou passar alguma informação um para o outro. *(Pausa.)* Não?

Então, passo a palavra ao nosso colega, Fernando Ferro, Líder do PT na Câmara dos Deputados.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Obrigado, Sr. Presidente.

Queria saudar os expositores, prezados Dr. Gabrielli, Dr. Paulo Roberto e seu assessor e os demais componentes da Mesa.

Primeiro, gostaria de valorizar o instante por que estamos passando. A Câmara dos Deputados ontem concluiu a votação do marco legal do pré-sal. Foi uma ação histórica a Casa dotar o País de uma legislação que adequadamente explore esses recursos. Acho que foi um momento extremamente importante, e nós, o Congresso e o Brasil, estamos de parabéns por isso.

Numa importante audiência como esta, em primeiro lugar, quero manifestar algumas preocupações em relação aos procedimentos tomados e solicitar alguns esclarecimentos.

Vivemos num País que há quase 30 anos não se fazia uma refinaria de petróleo. A primeira indagação que quero fazer aos membros do TCU é: lastreados em que experiência se pode assegurar que uma auditoria desse porte está sustentada tecnicamente, uma vez que, para isso, é preciso conhecimento de procedimentos e práticas nessa área com as quais não estávamos acostumados?

Vi a informação de que alguns preços compostos foram baseados em dados da Prefeitura de Ipojuca. Não entendi bem. Não sei se foram informações de órgãos que atuam e fornecem esses dados ou se é da própria municipalidade que pode assegurar esses valores, até porque a chegada da refinaria de petróleo traz um impacto visível para a vida social e econômica do Município.

Conheço a região e me assusto com a subida do custo de aluguéis. A demanda por uma série de serviços provoca uma certa alteração nos custos constantes de valores de uma comunidade impactada por uma obra desse porte. Além disso, essa obra trouxe uma rede de investimentos que transformam, sob aspectos extremamente positivos, é evidente, pela dinâmica que impõe àquela economia, preocupações de ordem social, ambiental etc.

Então, gostaria que o TCU nos apresentasse indicativos que apontem para esse sobrepreço.

Desculpe a ignorância, mas, pelo que pude ver, há indícios de que sobrepreços são responsáveis pela paralisação de uma obra desse porte. Isso nos parece uma ação muito arriscada. Se há um indício, não seria mais adequado uma primeira tentativa de alteração desses valores para, em seguida, com uma investigação mais criteriosa e mais cuidadosa, promover essa paralisação?

Em terceiro lugar, a paralisação da obra tem implicações econômicas e sociais muito sérias e graves. De certa maneira, o tratamento dado a isso não pode terminar. Ao invés de um elemento de redução de custos, de busca da lisura ou do melhor uso do dinheiro público, dos recursos do Estado, isso não pode se transformar exatamente numa oneração? E quem paga é a sociedade. Como responsabilizar uma ação desse tipo se os custos dessa paralisação implicarem em prejuízos que quem vai pagar é a sociedade? Então, há que se ter uma adequada preocupação com isso.

O que me causa estranheza é que sempre as ações do TCU são acompanhadas de uma grande divulgação; indícios de tais situações são acompanhados de ampla divulgação pela mídia. Isso me parece ser uma exposição. Acho que a descrição seria mais adequada. Por que o TCU insiste tanto em expor essa situação nos jornais e nas revistas?

É claro que é importante a transparência para o conhecimento público, mas, frente a indícios, não seria mais adequado uma certa prudência na divulgação de dados, já que impactam necessariamente uma empresa que tem ações e imagem pública? É evidente que notícias desse tipo trazem consequências a essas empresas.

Parece que o espetáculo da exibição desses dados deveria ser mais comedido, em nome da eficiência desse trabalho e da economia dos interesses públicos. Então, por que sempre, acompanhado com essa situação, há uma presença de mídia tão expressiva? Por que o TCU utiliza esse procedimento? Isso faz parte de uma campanha de transparência?

Na minha modesta opinião, porque não estou a par das informações, isso poderia ter inclusive efeito contrário aos interesses da auditoria e da investigação, que buscam, na verdade, observar os interesses do



Estado e da empresa no que se refere aos gastos e, de certa maneira, contribuir para a eficiência e a eficácia dessa construção, em todos os aspectos.

Todos sabemos quão importante é a fiscalização, e queremos, sim, o máximo de transparência nos dados aqui trazidos. Entretanto, preocupa-me que, a propósito dessas informações, desses indícios de irregularidades, promovam-se algumas ações que seguramente terão impactos financeiros e poderão, ao final, resultar em prejuízo, em vez de em economia de custos — e a sociedade é que pagará. Nesse caso, o que podemos concluir dessa situação? Que, evidentemente, é preciso buscar equilíbrio entre a realização desta investigação, que é necessária, seus custos e seus resultados.

Eram as considerações que gostaria de fazer. É importante que esta Casa conheça em detalhes as informações trazidas pelo TCU e pela PETROBRAS.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Fernando Ferro e passo a palavra ao Deputado José Guimarães, do PT do Ceará, membro da Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional.

O SR. DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES - Sr. Presidente, tenho importantes considerações a fazer, tanto para o Presidente Sérgio Gabrielli como para o Sr. Paulo Roberto, que representa o Tribunal de Contas da União.

Primeiro, reconhecemos a relevância do papel da PETROBRAS na Região Nordeste, particularmente pelo impacto social que terão estas três obras, que marcarão as novas gerações do Nordeste: a Abreu e Lima, a Refinaria Premium I e a Refinaria Premium II.

No caso da refinaria Premium II, em Fortaleza, faz um ano que há pendências, mas isto nada tem a ver com o Tribunal. Ora é o licenciamento que não sai, ora é uma comunidade tradicional que será atingida. E vejam que se trata de um investimento de 6 bilhões de dólares! Recentemente, o Ministério Público orientou uma comunidade tradicional a não aceitar a retirada para outra área, conforme havia sido negociado com o Governo do Estado.

Digo isto, na verdade, com o objetivo de elogiar o desempenho da PETROBRAS. De fato, aos poucos, ela está deixando de ser uma empresa nitidamente do sul e pensando no País da forma como ele é. Isto se percebe, caros Deputados, sobretudo pelo redirecionamento dos investimentos aprovados como parte do plano de expansão da PETROBRAS em virtude da descoberta do pré-sal.

Mas esses investimentos não podem demorar, Sr. Presidente Sérgio Gabrielli. Nós, nordestinos, sabemos do seu esforço para viabilizar esses investimentos, mas, como V.Sa. diz, o Nordeste deixou de ser exportador de mão de obra qualificada para o Sul, porque não a tem. Portanto precisa desses investimentos para qualificar mão de obra a fim de atender à demanda que está surgindo na Região Nordeste brasileira.

Congratulo V.Sa. pelo belíssimo trabalho que vem fazendo à frente da PETROBRAS e faço votos de que continue como presidente dessa empresa.

Segundo, membro que sou da Comissão Mista de Orçamento, Sr. Paulo Roberto, e sou testemunha da boa vontade que o Tribunal de Contas da União teve para com a Comissão. Quero fazer este registro. É bem verdade que já brigamos muito. Eu mesmo, no ano passado e no anterior, briguei no Ceará porque paralisaram uma das obras de ampliação do Porto de Pecém, a de um terminal de regaseificação, no qual se investiu quase 1 bilhão de reais.

Sr. Paulo Roberto, acho que há entendimento e há boa vontade, mas gostaria que trabalhássemos cada vez mais próximos, até porque o Tribunal de Contas da União é órgão auxiliar do Congresso Nacional. Mas, aos poucos, estamos construindo esse entendimento.

Feitas estas preliminares, passo a mencionar um problema que perturba a todos nós: a paralisação de obras com tamanho impacto.

O Presidente Sérgio Gabrielli comentou que a refinaria do Paraná tem um impacto de 13% no PIB e de 21% no ICMS do Estado. Por mais que haja indício de irregularidade, é preciso que haja um entendimento mínimo para que a obra continue, para evitar que a fiscalização aconteça. Se o Tribunal diz que há indício de irregularidade, que isto seja investigado, mas não é razoável paralisar a obra, já que o País clama por melhores taxas de investimento, geração de emprego e renda nos Estados da Federação. Vez por outra, Sr. Paulo Roberto, a Comissão se depara com esta dúvida: como evitar as paralisações de obras?

Sr. Presidente, Deputado Leonardo Monteiro, deveríamos acabar também — não sei como — com essa história de que, quando vem a investigação, considera-se determinada tabela e daí vem a questão do



sobrepreço. Por exemplo, paralisaram a obra do aeroporto Pinto Martins, no meu Estado — digo isto porque acompanho tudo no meu Estado, uma vez que, sendo Deputado, tenho essa obrigação. O Ministério Público entrou com uma ação civil pública. Quando se foi analisar, chegou-se ao entendimento de que a tabela de preços de serviços para a construção de pista em aeroporto não pode ser a mesma para a construção de uma BR.

Sr. Paulo Roberto, precisamos saber qual é o entendimento do Tribunal de Contas da União para alterar essa tabela para efeito de cálculo pelo Tribunal a fim de saber se houve ou não sobrepreço. Seria uma contribuição desta Comissão para o País buscar entendimento melhor a respeito do assunto.

Terceira e última questão: penso que tanto nós, Deputados, como o Tribunal de Contas da União devemos ter um pouco mais de cuidado, porque a capacidade instalada do País não suporta taxas de crescimento médias como as previstas para este ano — 5%, 6%, 7,5% e 8% —, ainda mais agora, com o pré-sal. Sr. Presidente Sérgio Gabrielli, ontem aprovamos o Fundo Social e o regime de partilha.

Vamos precisar cada vez mais da compreensão do TCU para que o País siga crescendo, independente deste ou daquele Governo, ainda mais agora que teremos uma mulher na condução desta enorme Nação, que poderá se tornar, brevemente, a quinta economia do mundo. É importante este entendimento a fim de esta Comissão colabore com este momento especial que estamos vivendo.

Sr. Presidente Sérgio Gabrielli, temos de trabalhar juntos. O Nordeste não pode prescindir destes três grandes investimentos. As obras da Refinaria Abreu e Lima, em Suape, estão bem avançadas. Não sou pernambucano, mas já visitei a refinaria e fiquei encantado com o tamanho da obra, o volume de investimentos e a quantidade de operários ali trabalhando. Dá gosto ver a PETROBRAS dando sustentabilidade ao crescimento do Brasil.

Eu também visitei o campo de Urucu e pude ver quanta sustentabilidade tem aquele investimento da PETROBRAS na Amazônia, quanto respeito ao meio ambiente. Sou nordestino, sou cearense, mas conheço razoavelmente o empreendimento e acho que a PETROBRAS nunca teve um papel tão protagonista, e inclusive tem pautado o desenvolvimento do País. O Brasil não crescerá a essas taxas sem os investimentos públicos, particularmente da PETROBRAS. Agora, com o pré-sal e o fortalecimento da PETROBRAS, ninguém segurará essa gigante que se tornará talvez a terceira ou quinta maior empresa de exploração, exportação e também de refino com a nossa Refinaria II, no Ceará.

Parabéns, Presidente Sérgio Gabrielli.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradecemos ao Deputado José Guimarães.

Passo a palavra, agora, ao Deputado Gilmar Machado, nosso colega de Minas Gerais, Líder do Governo no Congresso.

O SR. DEPUTADO GILMAR MACHADO - Sr. Presidente, em primeiro lugar, cumprimento V.Exa., que, junto com o nosso Presidente, Deputado Waldemir Moka, tratou desse debate sobre as obras com indícios de irregularidades da forma como ela tem de ser tratada.

Tecnicamente, o TCU tem por obrigação constitucional averiguar os contratos e, verificando indícios de irregularidades, tem de nos comunicar. No Brasil, este é um processo que faz parte da democracia. Não temos de ter medo do debate, do diálogo. Quando a questão chega à Comissão, ela tem de discutir. Como disse o Deputado Fernando Ferro, vejo que o TCU assim tem feito, este ano, inclusive, exemplarmente: entregou o documento e veio para o debate.

Eu acho que esse é o papel desta Comissão e do Tribunal. É este o trabalho que tem de ser feito. Corretamente, tecnicamente, vamos debater e depois fazer as audiências. Este é o papel desta Comissão.

De certa forma, estamos trazendo qualidade e credibilidade para a Comissão, porque acabam essas confusões, essas conversas de disse aqui, disse ali. Vamos sentar e conversar. Os órgãos apresentam suas justificativas aqui, o Tribunal avalia e esta Comissão tem condições, agora, de definir técnica e politicamente se a obra caminha ou não.

Gostaria de ressaltar, Presidente Gabrielli, que havia um discurso de que a PETROBRAS estava acima de tudo e que não viria discutir. Não é verdade. Ela está mostrando, como uma empresa brasileira séria, que também conhece as regras da Constituição e o papel desta Casa.

Ressalto que a PETROBRAS, em momento algum, deixou de conversar. No ano passado, tivemos um certo desentendimento, muita gente dizia que a PETROBRAS não queria conversar, mas ela queria; nunca se negou a isso. Destaco o trabalho que o Fernando e o Henrique têm feito junto a esta Comissão sobre as informações necessárias. Eles nunca deixaram de vir aqui prestá-las. Agora, na condição de Presidente, V.Sa.



vem a esta Comissão mostrando o reconhecimento que a PETROBRAS tem por esta Casa. Então, não existe esse discurso.

Presidente Gabrielli, V.Sa. desmontou o discurso de muita gente. Muitos nem vieram aqui porque imaginaram que haveria um enfrentamento, que a PETROBRAS não queria discussão, que passaria por cima. Não existe esse processo. V.Sa., com tranquilidade, veio aqui e mostrou coisas de que nós precisamos, porque o TCU está discutindo em cima de dados orientado também por esta Casa.

Se há algo que temos de consertar, temos de investir em algumas coisas da LDO. Se ela define algumas coisas, não adianta pedir para o TCU ir lá examinar em cima de dados com os quais não mexemos. Se temos os dados do SINAPI e outros é porque isso está na LDO. O TCU não poderá passar por cima do que nós mesmos decidimos na LDO.

V.Sa. apresentou itens que farão com que reflitamos para o próximo ano. Algumas coisas da LDO teremos de alterar, inclusive para orientar, nortear o trabalho que o TCU vem fazendo, a fim de diminuir, então, a área de conflitos.

Pelo relatório que o TCU apresentou este ano, particularmente, estou mais satisfeito, porque parece que os entendimentos melhoraram bastante. Melhoraram com o DNIT; melhoraram com a VALEC e melhoraram com a PETROBRAS. O relatório de hoje do TCU é bem diferente do ano passado, mostrando que está havendo entendimentos e ajustes por parte da PETROBRAS e do TCU.

Nos dá satisfação defender o Governo, porque na gestão do Presidente Lula, que se está concluindo — e eu só posso falar na condição de Líder do Presidente até dia 31 porque, depois, a Presidente Dilma terá novos Líderes nesta Casa —, procuramos melhorar a transparência e não ter medo de discutir; melhorar as informações; diminuir os indícios e aproveitar melhor os recursos públicos. Isso é importante.

Na condição de representante do Governo nesta Comissão, fico feliz ao ver que as nossas instituições vieram aqui; que as nossas estatais vieram aqui; que os órgãos do Governo vieram aqui sem nenhum problema. Audiência pública é para isso.

Encerro cumprimentando o Presidente Moka por ter, de fato, acabado com aquela coisa de que tínhamos de fazer o enfrentamento, como vimos o ano passado. Não havia necessidade.

Depois de ouvir o Tribunal, os dados e a nossa Consultoria, poderemos, então, votar. Temos certeza de que os entendimentos continuarão. Onde houve problema, onde a obra já está mais avançada, os processos vão seguir na Justiça e cada um irá se defender, mas as obras terão sequência com a consciência tranquila de que aquilo que foi apontado será corrigido e o País continuará fazendo grandes investimentos com a segurança de que não está havendo corrupção, de que não está havendo desvio de recursos e, acima de tudo, há um bom aproveitamento dos recursos públicos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Gilmar Machado.

Consulto o nosso Presidente Waldemir Moka se deseja fazer uso da palavra.

O SR. DEPUTADO COLBERT MARTINS - Sr. Presidente, serei bem breve. Cumprimento o Prof. José Sérgio Gabrielli, meu orientador na tese que procurei defender à época, lá na Bahia. Além de um grande amigo, é uma das figuras mais competente nessa área no País.

Quero dizer, Gabrielli, da nossa alegria em recebê-lo aqui. Este debate que V.Sa. trava, no nível que queremos que seja travado, é o que demonstra muito claramente o nível de transparência e a capacidade que tem o órgão auxiliar deste Poder, que é o Tribunal de Contas da União, com técnicos dessa qualificação, nesse nível de verificação das nossas obras.

São dezenas de milhares de obras que estão sendo executadas no País neste momento, e algumas apresentaram e outras podem apresentar problemas. Como ser diferente? O importante é a capacidade de mostrar abertura, de modificar quando for necessário e a capacidade do próprio Tribunal quando entender que, de alguma maneira, também não se conseguiu comprovar, como li agora com relação a 2007, lá no Pan do Rio de Janeiro, deve haver modificações claras e importantes dos seus posicionamentos.

Entendo, Presidente Gabrielli da PETROBRAS, da nossa grande empresa, que é preciso que tenhamos, cada vez mais, esse tipo de abertura, esse tipo de prestação de contas, não ao Tribunal de Contas da União, muito menos à nossa Comissão, mas ao próprio povo brasileiro.

Vejo aqui que temos em torno de 29% — é isso Presidente? — da refinaria Abreu e Lima em andamento. É preciso que avancemos muito mais. A velocidade da obra não significa que venhamos errar muito mais. Precisamos avançar rapidamente, até porque o insumo petróleo é extremamente importante para nós a partir do pré-sal e dos grandes avanços que vamos ter no País.



Cumprimento o Presidente da PETROBRAS, José Sérgio Gabrielli; o Eduardo Nery, todos os técnicos do TCU e V.Exa., Deputado Leonardo Monteiro, que dá transparência absoluta a essas discussões. Eu, que sou desta Comissão há algum tempo, penso que às vezes não tratamos desta questão com tanta abertura como está se tratando agora. É importante que assim seja feito porque, seguramente, dirimirá dúvidas.

Estamos prontos, na Comissão, para analisar as propostas que o TCU manda e, mais do que isso, para avançar nas obras de que o Brasil precisa.

Agradeço a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Colbert Martins.

Passo a palavra ao Presidente da nossa Comissão, Deputado Waldemir Moka.

O SR. DEPUTADO WALDEMIR MOKA - Meu caro Deputado Leonardo Monteiro, coordenador do Comitê de Obras Irregulares, que mais uma vez faz um belo trabalho juntamente com os membros desse Comitê.

Quero cumprimentar o Dr. Eduardo Nery, técnico do Tribunal de Contas da União, o Dr. Paulo Roberto Martins — acho que esta é a quinta ou sexta vez que ele se faz presente nessa sequência de reuniões — e o nosso consultor que está sempre acompanhando o Leonardo nessas discussões.

Dr. Sérgio Gabrielli, a PETROBRAS é um patrimônio do País. Fosse ela uma empresa privada, evidentemente os próprios donos teriam o controle dessas questões. Trata-se de uma empresa pública, e o senhor mais do que ninguém, porque está no comando, sabe a responsabilidade que tem para gerir contratos e investimentos na ordem de 13 bilhões. Se observarmos o Orçamento, percebemos que o investimento do Brasil hoje está em torno de 15 bilhões. É praticamente o investimento de tudo o que o País tem em rodovia, em construção de estradas. Precisamos ter a noção da grandiosidade desses números. E obras, eu acho que são muito poucas as empresas hoje que as têm realmente. Acho que a PETROBRAS vive uma realidade diferente, são obras muito grandes. Mas nem por isso, e tenho certeza que isso é importante, a PETROBRAS, mais do que qualquer outra empresa, deve ter o controle da sociedade. E eu quero lembrar que o Tribunal de Contas da União nada mais é do que um órgão auxiliar do Poder Legislativo. Dificilmente o Poder Legislativo teria condições de fazer esse controle, a não ser através dos técnicos de alta competência que hoje, graças a Deus, o TCU tem. Então, eu o parabeno pelo trabalho.

E quero dizer que realmente este ano resolvemos inverter. Primeiro fizemos as reuniões técnicas, para discutir tecnicamente tudo o que fosse possível. Hoje, por exemplo, teríamos uma audiência pública da ELETRONORTE. Foi cancelada, porque, no que tange às pendências, o próprio Tribunal de Contas da União entendeu não haver razão para realizar uma audiência pública que envolva a ELETRONORTE. Acho que isso é fantástico, é um avanço muito importante. Entretanto, se ainda houver alguma pendência, vai, sim, para análise do Comitê de Obras Irregulares.

Em função de tudo que ouviu, dos debates dos técnicos, da exposição de V.Exa. e de todos os que vieram aqui, o Comitê vai ter essa responsabilidade. Eu, na condição de Presidente da Comissão, junto com o Deputado Leonardo Monteiro, como Coordenador, e com os demais membros da Comissão, assumiremos o relatório que o Comitê produzir. Eu tenho certeza que, em função de todo o trabalho feito ao longo desses meses, o Comitê de Obras Irregulares apresentará um relatório final a esta Comissão, e aí decidiremos sobre as recomendações do Tribunal de Contas da União para bloqueio, desbloqueio, mais prazo.

Eu agradeço a participação de cada um dos senhores e finalizo dizendo que estou muito satisfeito, porque estamos fazendo um trabalho técnico, de alta qualidade, mas também estamos assumindo a nossa responsabilidade política de decidir sobre obras tão relevantes, com impacto tão grande do ponto de vista econômico e social em regiões tão importantes do nosso País. Essa é a obrigação daqueles que detêm mandato outorgado pelo povo brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Deputado Waldemir Moka, que resumiu com muita precisão o trabalho do nosso Comitê.

Eu retorno a palavra aos membros da Mesa, para que façam suas considerações finais e os esclarecimentos que forem necessários.

Passo a palavra, portanto, ao Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral de Controle Externo do TCU.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Obrigado, Sr. Presidente.

Em face das considerações que foram feitas por V.Exas., acho que alguns registros são necessários. Em primeiro lugar, Deputado Fernando Ferro, eu gostaria de novamente esclarecer que o TCU não gosta de



paralisar obras, o TCU não paralisa obras, o TCU não pede a paralisação de obras. A LDO, aprovada por V.Exas., dispõe que, em determinadas circunstâncias, sob determinados parâmetros, é obrigação do TCU enquadrar aquele tipo de situação como de irregularidades que podem ensejar a paralisação de obras. Não é discricionário do Tribunal enquadrá-las, como o IGP, que é a paralisação de obras, ou como o IGC. A LDO já diz quais são as situações que se enquadram no IGP.

E V.Exa. destacou então o custo de paralisação dessas obras também de forma muito sábia. A LDO desse ano, pela primeira vez, estabeleceu em seu art. 95 a sistemática das audiências públicas, dizendo exatamente que, nessas audiências públicas, os órgãos jurisdicionados diversos deveriam trazer os insumos que permitissem a V.Exas. decidir exatamente se o custo de paralisação dessas obras seria de tal monta superior a um eventual benefício de sua paralisação. Então, numa resposta objetiva: ao TCU não cabe, em primeiro lugar, paralisar obras, apenas indicar isso ao Congresso; em segundo lugar, fazer o juízo de quanto custa essa paralisação, porque pela LDO esse juízo compete a esta Casa, que pode decidir de forma política. Porque o Orçamento, eu repito o que disse nas outras audiências, não é uma peça meramente matemática. Ela é matemática na composição e no fechamento dos números, mas é uma peça técnico-política, em que o Congresso Nacional decide quais os rumos de desenvolvimento que o País vai adotar, quais serão as áreas priorizadas. Então, esse juízo compete a V.Exas., friso apenas isso.

Quanto à questão das refinarias, no sentido de que há muito tempo o País não faz investimentos nessa área, e que estaria lastreado do conhecimento do TCU para fazer essas auditorias. Deputado, existem várias formas, várias modalidades de auditorias: operacionais, de desempenho e de custos. Nós fazemos auditorias de custos e essa foi uma auditoria específica de custos. Fazemos outras, mas não nesses casos específicos que trazemos a esta Comissão. Essas auditorias são de custo, de preços.

Como nós procuramos demonstrar, essas auditorias de preços se baseiam nos critérios postos pela PETROBRAS, a produtividade das equipes informada e os parâmetros estabelecidos por ela. Nós não temos a pretensão, até por conhecermos bem as nossas limitações, de dizer à PETROBRAS que ela está utilizando um método construtivo e inadequado em determinada refinaria. Nós não fazemos isso. Nós estamos nos atendo a custos. E auditoria de custos segue determinados padrões, inclusive internacionais, que são seguidos por nós. Se assim não fosse, nenhuma auditoria privada seria capaz de atuar em grandes empresas, segmentos específicos. E como todos sabem as auditorias privadas auditam em segmentos dos mais diversos setores de atividade. O Tribunal, a exemplo dessas auditorias privadas, detém o conhecimento e a expertise para, utilizando-se de parâmetros e normas internacionais, fazer essas auditorias de custos sem maiores problemas. Então, isso realmente não é problema.

Apenas em relação a uma questão que sempre vem à tona e novamente foi citada pelo Deputado José Guimarães, quanto à necessidade de sistemas diferentes. Sempre se menciona o SICRO e o SINAPI. Eu gostaria apenas de lembrar a V.Exas. que a LDO não coloca esses sistemas como os únicos possíveis. A LDO estabelece que SICRO e SINAPI serão sistemas referenciais, mas podem ser utilizados quaisquer outros sistemas de que disponham os órgãos e entidades integrantes da administração pública, desde que esses sistemas tenham sido previamente divulgados e aprovados. Ocorre que a grande maioria dos órgãos não possuem esses sistemas estruturados ou, quando possuem, não os divulgam. Da mesma forma, a LDO permite também que, mesmo quando utilizados os sistemas SICRO e SINAPI, eles tenham os valores excedidos. A LDO não se restringe a dizer que nenhum insumo, nenhum serviço poderá ultrapassar os valores estabelecidos no SICRO e no SINAPI. Diz que é possível ultrapassar, sim, desde que devidamente justificado. Existem parâmetros referenciais e, desde que haja justificativas, esses valores podem ser ultrapassados.

Então, Deputado, dando uma contribuição, acredito que não são necessários sistemas diferenciados. É necessária apenas a observância ao que já está exposto na LDO. Existem dois sistemas referenciais e a possibilidade de que existam tantos quantos sejam necessários pelos entes da administração pública.

V.Exa. mencionou a INFRAERO na utilização do SINAPI. Nós estivemos há pouco tempo em um evento em que participaram técnicos da INFRAERO, e um diretor da INFRAERO, de público, afirmou que hoje 85% dos serviços executados em obras aeroportuárias se encontram contemplados no SINAPI. Vejam V.Exas. que apenas 15% não estão contemplados. Então, não há necessidade de estabelecer um sistema completo para tratar de todos esses itens. Pode-se tratar de forma diferenciada apenas esses 15%. E isso, volto a frisar, a LDO já possibilita.

Apenas para finalizar, vou dar uma notícia a esta Comissão, até por dever de ofício. No início do ano, esta Comissão determinou ao TCU que fizesse uma auditoria de custos na PETROBRAS. Então, gostaria de



informar a V.Exas. que a auditoria de custos foi realizada, como o Eduardo Nery já antecipou, a PETROBRAS apresentou agora algumas ponderações em relação às questões tratadas pelo TCU e essas questões estão sendo analisadas. Dentro em breve, então, esse resultado, fruto da análise das justificativas apresentadas pela INFRAERO, será remetido a esta Comissão.

Também nesse mister gostaria de frisar que, no que se refere à auditoria de custos, temos a oportunidade, Deputado Fernando Ferro, de remeter um produto ao final, acabado. Isso não ocorre na tramitação do processo da LDO, porque também a LDO nos impõe que remetamos os relatórios a esta Comissão tão logo as auditorias sejam concluídas. O TCU, se me permite divergir de S.Exa., não procura holofotes, ele foge dos holofotes. Ocorre que os relatórios têm que vir a esta Comissão tão logo concluídos os trabalhos. E esses relatórios, quando chegam ao âmbito do Congresso Nacional, são disponibilizados em páginas da Internet mantidas por esta Casa e não pelo TCU. Então, o TCU não pode ser responsabilizado pela divulgação de informações antes do julgamento.

Nesse sentido, por fim, para encerrar a minha manifestação, também gostaria de dizer que a LDO menciona indícios de irregularidades graves. O TCU não comenta indícios. Essa é uma terminologia utilizada pela lei. Vejam V.Exas. que, quando constante de uma norma jurídica, a expressão indício tem de ser analisada no contexto jurídico. E no contexto jurídico indício não significa opinião, não significa achado. Indício, no contexto jurídico, significa fato comprovado, ainda que pendente de juízo final de mérito. Tanto é assim que o Supremo Tribunal Federal já admitiu e continua admitindo que indícios vários e convergentes fazem prova.

Eram apenas esses os esclarecimentos que gostaria de passar à Comissão, mais uma vez agradecendo a oportunidade de o TCU estar presente e prestar os esclarecimentos necessários. Estamos nos colocamos à inteira disposição, como sempre estivemos, para continuar colaborando com esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral do TCU.

Passarei a palavra agora ao Sr. Sérgio Gabrielli.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Gostaria depois de fazer uma pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Passo a palavra a V.Exa., Deputado Fernando Ferro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Os contratos de concessão feitos com outras empresas do setor de petróleo, por exemplo, além da PETROBRAS, alguns deles já foram merecedores de algum tipo de auditoria?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Não, os contratos de concessão de petróleo ainda não foram auditados. Foram feitas apenas aquelas verificações iniciais. A Lei de Concessões estabelece que esses editais, desde o início, sejam remetidos para o Tribunal, que faz aquela avaliação de estágios de concessão.

Existem cinco estágios de concessão, definidos pela lei, desde o momento do edital até o momento final. Esses foram auditados desde a edição da Lei do Petróleo, quando começou então a abertura para esses contratos de petróleo. Mas as auditorias se ativeram meramente às questões trazidas na Lei do Petróleo sobre a observância de que as outorgas seguissem as diretrizes estabelecidas na lei. Não foi feito nenhum tipo de auditoria no sentido da eficiência, da eficácia, dos custos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - E custos?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Não, de custos também não.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Por quê? Não houve necessidade?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Porque, como mencionei a V.Exa., isso não estava previsto na Lei de Outorga. Lembro que essas outorgas de petróleo não nos chegaram nos últimos tempos. Elas remontam, salvo engano, ao ano de 1998 — que me corrija o Presidente da PETROBRAS se eu estiver equivocado.

O SR. JOSÉ SÉRGIO GABRIELLI - Em 1998, sim.

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - E naquele momento a Lei do Petróleo não trazia esse tipo de colocação ao TCU.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Mas esses contratos são passíveis de auditoria, não são?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - São passíveis de auditoria.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - E no entanto não foi feita nenhuma ainda?

O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS - Não foi feita.



O SR. DEPUTADO FERNANDO FERRO - Está bom. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agora sim passo a palavra ao Sr. Sérgio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS, para as considerações finais.

O SR. JOSÉ SÉRGIO GABRIELLI - Em primeiro lugar, queria agradecer as contribuições ao Deputado Leonardo Monteiro, ao Presidente da CMO, Waldemir Moka, ao Deputado Fernando Ferro, ao Deputado José Guimarães, ao Deputado Gilmar Machado e ao Deputado Colbert Martins. Agradeço ao meu amigo de longa data, Geraldo Simões, a presença. Enfim, agradeço a todos as contribuições.

Vou destacar, nas minhas palavras finais, essencialmente quatro pontos. Primeiro, queria confirmar o entendimento apresentado pelo Dr. Paulo Roberto Wiechers sobre a redução de divergências entre a PETROBRAS e o TCU. Acho que a experiência do último ano mostrou um grande avanço no relacionamento entre essas duas entidades importantes e com papéis diferentes no País.

Essa aproximação, acredito e analiso, é um processo de aprendizado que o País está tendo. O País, durante muito tempo, reforçou e teve políticas para fortalecer o braço regulador e fiscalizador do Estado. Deixou enfraquecido, desprestigiado e reprimido o lado empreendedor do Estado. Levamos cerca de 20 anos para que as carreiras de auditores, fiscalizadores, reguladores, juristas e controladores fossem fortalecidas. O marco regulatório crescia para regular. Enquanto isso, os engenheiros, os produtores de projetos, os operadores de empreendimentos eram enfraquecidos e não tinham políticas para crescer.

Nos últimos 8 anos, passamos a crescer, o País passou a crescer, e o Estado voltou a investir. Ao voltar a investir — existe uma escala de investimentos, não só para a PETROBRAS, mas para qualquer área do País — gerou-se uma incompatibilidade temporária entre o marco regulatório fiscalizador e controlador e o marco regulatório e executor dos projetos.

O crescimento do investimento vai entrar em conflito com a forma tradicional de operar dos órgãos reguladores e controladores. E isso leva a um aprendizado mútuo. Acho que o que está acontecendo entre a PETROBRAS e o TCU é exatamente resultado disso.

A PETROBRAS sai de um investimento de 5 bilhões de dólares/ano, em 2003, para um investimento provável de 43 a 44 bilhões de dólares, em 2010. No ano de 2010, a PETROBRAS investiu, nos 9 primeiros meses, nos 270 primeiros dias de 2010, 2 mil reais/segundo, 24 horas/dia, durante 270 dias. Repito: 2 mil e 370 reais por segundo foi o investimento da PETROBRAS em 2010.

Então, evidentemente que esse volume de coisas vai entrar em conflito com o marco regulador, que está controlando 100, 200, 300 projetos por ano. A PETROBRAS implementa hoje 628 projetos acima de 25 milhões de dólares. A PETROBRAS hoje tem na sua carteira mais de 3.500 projetos. Portanto, é uma máquina de projeto e de execução. E é evidente que ela tem que, ao fazer essa execução, preparar-se para responder o controle social sobre ela. É absolutamente fundamental que ela não perca essa noção, e tem que ter um controle sobre ela.

E os órgãos reguladores, particularmente o TCU, estão também percebendo essas diferenças. E continuam demandando leis coisas que são demasiadas, que sequer terão condições de processar, por causa do volume de informação que recebe o TCU. Às vezes o TCU pede e nós temos que trazer quase um caminhão de informações para entregar ao TCU. Dificilmente ele vai processar lista de CPF e nome de pessoas e todos os contratos, como é que todos os terceirizados estão trabalhando. Tudo bem, vamos fazer isso. Agora, o que o TCU vai fazer com isso eu não sei. O TCU está começando a avançar também na percepção dessa questão.

Acho que nós temos com o TCU três grandes linhas de debate. Uma linha no operacional. Acho que estamos melhorando enormemente com o trabalho dos nossos técnicos e do TCU e com os Ministros do TCU, tentando atender à demanda. Nós temos algumas centenas de pessoas dedicadas exclusivamente a atender o TCU na PETROBRAS, algumas centenas de pessoas.

Todos os dias despacho um pedido de informação do TCU. Tudo bem, vamos fazer isso, vamos melhorar. Mas tem dois outros níveis que não são do cotidiano. Nós temos que trabalhar na questão do marco legal a que estamos submetidos. Nós temos uma diferença enorme com o TCU sobre a aplicabilidade da Lei nº 8.666 sobre a PETROBRAS e o Decreto nº 2.745 sobre a PETROBRAS.

Essa é uma divergência que corresponde à maior parte dos problemas que temos com o TCU. É um problema de interpretação legal, que acaba terminando no Supremo Tribunal Federal e precisa ser resolvido. Então, é uma área que temos que resolver.



Mas tem uma outra área técnica. Aí peço desculpas ao Dr. Paulo. Até nós estamos aprendendo com refinaria. Nossa última refinaria foi feita há 30 anos. Até nós estamos aprender. Portanto, temos que ser humildes no conhecimento que temos.

Por exemplo, eu tenho certeza que as refinarias Premium 1 e Premium 2, em termos de projeto, serão radicalmente distintas do projeto da Reneche, pelo aprendizado que nós estamos tendo. A última refinaria feita no País foi em 1980. De 1980 até 2007 não tínhamos refinaria, projeto sequer, a execução de alguma coisa.

Portanto, estamos aprendendo, estamos melhorando nossa base de dados. Então, nessa área de base de dados de refinarias, de exploração e produção de petróleo, biocombustíveis, de gás e energia, de gasodutos, de fertilizantes, nós vamos ter que desenvolver, de alguma maneira para a sociedade, para o TCU e para a comunidade de fiscalização e regulação, base de dados que sejam adequados às especificidades das obras que estamos realizando.

O volume de investimentos que temos para fazer é maior do que já fizemos. O nosso programa de investimento de 2010 a 2014 é de 224 bilhões de dólares. Então, o que virá será maior. Consequentemente, temos que criar algumas bases consensuadas, específicas da indústria, que é tipicamente indústria de petróleo e gás e dos projetos que estamos fazendo — e que seja aceito pelo TCU e por nós.

Temos que avançar. Trata-se de um problema que não sei como resolver, sinceramente, com a percepção de que, na medida em que avança o conhecimento e a troca de informações entre a PETROBRAS e o TCU, o volume de indícios que teoricamente teriam que ser fatos comprovados deixam de ser fatos comprovados e viram não indícios. O volume de condenações que a PETROBRAS tem dentro do TCU, comparado com os relatórios iniciais das auditorias, é ínfimo. O processo em fase final do TCU, comparado com o que saiu das auditorias iniciais técnicas, tem uma distância incrível.

Vou citar aqui o exemplo das obras de 2009. Em 2009, cinco contratos, a casa de força, as edificações, os tanques um e dois e o ETA foram indicados sobre o preço, em 2009, e foram indicadas paralisação de obras. Houve um sobrepreço de 121 milhões 597 mil. Com a prestação de esclarecimentos ao TCU e com o entendimento do TCU dessas questões, esses mesmos contratos, que tinham um sobrepreço de 121 milhões de reais, passaram a ter um sobrepreço, se existe tal coisa, de 630 milhões de reais. Então, significa uma diferença entre o que era considerado sobrepreço e o que foi concluído finalmente pelo TCU de 752 milhões 357 reais, nesses cinco contratos, simplesmente pelo esclarecimento das questões.

Então, ter cuidado na emissão inicial de um relatório para a conclusão final, se nós pudéssemos trabalhar nos esclarecimentos nessa fase, com certeza evitaríamos muitos problemas que vivemos neste momento.

Quería, finalmente, pedir desculpas mais uma vez por me exceder. Na questão do relacionamento da PETROBRAS com o Congresso Nacional — vou usar uma expressão que o Presidente da República gosta de usar —, nunca dantes na história deste Congresso um Presidente da PETROBRAS esteve tantas vezes aqui como eu. Eu desafio que tenha tido algum Presidente da PETROBRAS que tenha estado neste Congresso mais do que eu. Talvez tenha um, José Eduardo Dutra.

Portanto, eu queria agradecer a oportunidade de vir aqui. Espero que esta Comissão leve em conta os impactos de paralisar essas obras, porque são impactos muito grandes. Cito o exemplo do Deputado José Guimarães, o GNL, por exemplo do Pecém, hoje funciona 24 horas por dia e viabiliza a entrega de gás e de energia elétrica para o Nordeste. Viabiliza, portanto, no momento em que tem seca no País e o sistema elétrico sofre com a redução dos reservatórios. Se nós não tivéssemos os dois terminais de regaseificação, nós estaríamos numa situação dramática na produção de energia elétrica no Brasil. Portanto, o terminal de regaseificação do Pecém é hoje vital para o fornecimento e a estabilidade da oferta de energia elétrica para o Nordeste brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Monteiro) - Agradeço ao Presidente Gabrielli pelos esclarecimentos. Agradeço a todos a presença. Em nome da Prefeita da minha cidade, Elisa Costa, aqui presente, cumprimento também as mulheres presentes na nossa audiência pública. Agradeço à imprensa, que sempre deu cobertura a todos os nossos trabalhos, e a todos os funcionários da Comissão, em nome do Romiro, nosso consultor, que sempre esteve junto conosco nos orientando, como disse aqui nosso Presidente Moka; ao Mário, assessor da bancada, que acompanhou nossos passos durante o trabalho no Comitê.

Agradeço, enfim, aos Parlamentares e aos palestrantes de hoje: Dr. Paulo Roberto, Secretário-Geral do TCU, os membros do TCU; e o Sr. Sérgio Gabrielli, Presidente da PETROBRAS.

Está encerrada nossa audiência pública.



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DETAQ

COM REDAÇÃO FINAL

Nome: Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Número: 1199/10

Data: 25/11/2010

Muito obrigado.