



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO MISTA DE PLANOS, ORÇAMENTOS PÚBLICOS E FISCALIZAÇÃO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1599/12	DATA: 27/11/2012
INÍCIO: 15h06min	TÉRMINO: 18h25min	DURAÇÃO: 03h19min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 03h19min	PÁGINAS: 65	QUARTOS: 40

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Secretária de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União (SECOB-4) do Tribunal de Contas da União — TCU.
GLAUCO ROGÉRIO DE ARAÚJO MENDES – Coordenador de Obras do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas — DNOCS.
EDUARDO NERY MACHADO FILHO – Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União (SECOB-3) do Tribunal de Contas da União — TCU.
GILSON DE CARVALHO QUEIROZ FILHO – Presidente da Fundação Nacional de Saúde — FUNASA.
JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR – Diretor Presidente da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS – Secretário de Fiscalização e Obras e Patrimônio da União (SECOB-2) do Tribunal de Contas da União — TCU.
CARLOS EDUARDO VERAS – representante do Departamento Nacional de Infraestrutura em Transporte — DNIT.
ELOI ANGELO PALMA FILHO – representante do Departamento Nacional de Infraestrutura em Transporte — DNIT.

SUMÁRIO: Debate sobre obras e serviços de engenharia com indícios de irregularidades graves constantes do PLOA 2013, em atendimento ao disposto nos art. 94 e 97 da Lei nº 12.708/2012 (LDO 2013).

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Paulo Pimenta) - Senhoras e senhores, declaro iniciada a 6ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.



Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do DNIT, da VALEC, do Ministério dos Transportes, da FUNASA, do DNOCS e ainda representantes do Tribunal de Contas da União para discutir os indícios de irregularidades graves apontados pelo Tribunal de Contas por meio do Acórdão nº 2928/2012, do Plenário do Tribunal de Contas da União, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade dos órgãos supracitados, por solicitação do Deputado Mauro Lopes, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, para o atendimento ao disposto nos arts. 94 e 97 da Lei nº 12.708, de 2012.

Informo que está sendo distribuído ao Plenário o relatório que servirá de subsídio para os Srs. Parlamentares acompanharem esta reunião. Esse relatório encontra-se também à disposição na mesa dos trabalhos.

Anuncio a composição da Mesa: Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves, ilustre Deputado, por Minas Gerais, Mauro Lopes. Nós teremos uma ordem na audiência pública e iniciaremos com as obras do DNOCS. Para isso, convido o Sr. Glauco Rogério de Araújo Mendes para compor a Mesa dos trabalhos. Convido também o Sr. Guilherme Henrique de La Rocque Almeida, Secretário-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União, e a Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho, Secretária de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União (SECOB-4).

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que cada palestrante disporá de 15 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas, apesar dos indícios apontados pela Corte de Contas. *(Pausa.)*

Nós usaremos a seguinte metodologia: para cada empresa, para cada órgão chamado, usará a palavra primeiro o Tribunal de Contas, para apresentar as suas razões, e depois cada representante de instituição disporá do tempo de 15 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas, se for o caso, ponderando o disposto no art. 94 da Lei nº 12.708, de 2012.

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

Portanto, pela ordem dos trabalhos de hoje, nós teremos primeiro DNOCS, depois FUNASA...

O SR. DEPUTADO MAURO LOPES - Primeiro, a FUNASA.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Paulo Pimenta) - Primeiro, o DNOCS — já está na mesa. DNOCS, FUNASA, VALEC e DNIT. É isso? *(Pausa.)* São os quatro grupos de obras de que iremos tratar hoje, iniciando pelo DNOCS.

Vou convidar o Deputado Mauro Lopes para que assuma a coordenação dos trabalhos.

Comunico a todos que, tão logo se inicie a primeira discussão, automaticamente estará aberta a lista de inscrições para os Parlamentares que desejarem falar sobre cada grupo de obras.

São essas questões iniciais.

Deputado Mauro Lopes, passo a palavra a V.Exa., para uma saudação, antes de passar-lhe a coordenação dos trabalhos.

O SR. DEPUTADO MAURO LOPES - Boa tarde, senhoras e senhores. É com prazer que estamos aqui para dar andamento ao trabalho do Comitê de Obras Irregulares. Queremos realmente agilidade nesse trabalho, dado o adiantado do fim do ano, em que teremos que tomar todas as posições do COI, todas as deliberações, para que possamos votar o Orçamento na Presidência do nosso Exmo. Sr. Deputado Paulo Pimenta.

Então, como S.Exa. já fez a apresentação, agora nós passamos a palavra ao Presidente do DNOCS.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Paulo Pimenta) - O DNOCS, representado pelo Sr. Glauco Rogério de Araújo Mendes, usará da palavra, mas, primeiro, falará o Tribunal de Contas. *(Pausa.)*

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Eu gostaria de cumprimentar os componentes da Mesa. Gostaria de cumprimentar também os Parlamentares aqui presentes. Senhoras e senhores, boa tarde.

Eu sou Juliana Pontes, do Tribunal de Contas da União. Eu trabalho na 4ª Secretaria de Fiscalização de Obras (SECOB-4).

Inicialmente, nós iremos falar sobre a única obra do DNOCS que foi agendada para a audiência pública de hoje, que é o Projeto de Irrigação Baixo Acaraú, situado no Estado do Ceará.

(Segue-se exibição de imagens.)



Aqui, eu mostro alguns dados básicos dessa obra. Ela está com um percentual de execução de 54% e compreende duas fases. A primeira fase desse projeto já está concluída, e a segunda fase, à época em que nós estivemos lá, estava com 4% de execução. O custo global estimado é de cerca de 165 milhões (data-base de abril de 2008), valores iniciais. O contrato cuja irregularidade com recomendação de paralisação está associada é o Contrato 46/2002, e a irregularidade associada é sobrepreço, com um potencial dano ao Erário de cerca de 8,7 milhões.

Primeiramente, eu gostaria de dizer que essa obra não tem a IGP, que é irregularidade com recomendação de paralisação, confirmada pelo Plenário ou pelo Relator, como assim determina a LDO.

Nós do Tribunal até solicitamos informação ao COI do porquê de esta obra estar sendo discutida aqui hoje. Ela é uma pIGP. A pIGP é uma IGP que, apesar de ainda não ter sido confirmada nem pelo Plenário nem pelo Relator, por meio de decisão monocrática, está entre a listagem das fiscalizações com irregularidades detectadas pela equipe de fiscalização. Ou seja, ela não é ainda uma fiscalização com IGP. Ela é uma pIGP.

A situação processual desse processo é bem simples. Nós fizemos uma primeira análise inicial, e chegou-se a um sobrepreço de 11,8 milhões, na data-base de novembro de 2002. Nessa oportunidade, houve uma proposta de concessão de medida cautelar, para determinar ao DNOCS a suspensão da execução desse contrato até a deliberação definitiva da matéria pelo Tribunal. E houve a proposta de comunicação à CMO de identificação dessas irregularidades.

Em seguida, o DNOCS e a EMSA celebraram, em 14 de setembro, o quinto termo aditivo, por meio do qual eles acordaram que, até a decisão de mérito, eles iriam fazer a retenção dos valores em apuração pelo Tribunal. Ou seja, já há uma retenção desses valores associada a esse contrato.

A Ministra Relatora determinou a oitiva prévia dos interessados antes da adoção da medida cautelar. Foram analisadas essas oitivas, e o sobrepreço, nessa análise, baixou dos 11 milhões iniciais para 8,7 milhões. Como temos aí uma proposta de IGP pela unidade técnica e já há uma retenção de valores associada à questão até o mérito do Tribunal, a última movimentação que tivemos nesse processo foi a reclassificação da obra de IGP para IGR. Isso é proposta da unidade técnica. IGR é quando eu tenho uma irregularidade com recomendação de retenção cautelar.

A LDO traz um dispositivo que diz o seguinte: a obra é IGP até que se possa tomar uma medida de prevenção para aqueles valores em apuração. A partir daquele momento, se a empresa contratada concorda com essa retenção, a obra passa a ter a classificação de IGR, e ela sai do quadro bloqueio.

No momento, eu não tenho ainda a apreciação pelo Tribunal se a classificação dessa obra de fato vai ser convertida de IGP para IGR, mas já há uma proposta no gabinete da Relatora, que é a Ministra Ana Arraes, com essa proposta de IGR.

Eu agradeço a todos.

Se alguém tiver alguma dúvida, depois...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Passamos a palavra ao representante do DNOCS, Sr. Glauco Rogério de Araújo Mendes.

O SR. GLAUCO ROGÉRIO DE ARAÚJO MENDES - Boa tarde.

Quero cumprimentar a Mesa, as Sras. e Srs. Deputados e os demais presentes.

Nós fomos surpreendidos com essa classificação e com esse pedido de inclusão na Comissão Mista da nossa obra.

Essa é uma obra que já tem a primeira fase concluída. Não entendemos até então porque houve essa indicação, principalmente agora, depois da alteração do índice, que passou de IGP para IGR.

O DNOCS tomou todas as medidas cabíveis. E, a partir do momento que tomou conhecimento da decisão do TCU, passou a fazer as retenções devidas para se resguardar. Isso está sendo feito desde setembro de 2011, conforme o aditivo celebrado. E nós estamos aguardando o TCU para tal acontecimento.

Não entendemos, então, já que é uma obra de cunho social importantíssimo para a nossa região, onde pôde mudar em caráter social toda a região. Hoje da obra está sendo explorada a primeira etapa, e a segunda já se encontra em torno de 54%.

Reconhecemos que vai ser um prejuízo para o Erário caso essa obra venha a ser paralisada. Temos os canais principais executados, já temos grande parte das adutoras e pretendemos agora no começo do ano licitar 50% dos lotes da segunda etapa. Disponibilizamos uma apresentação em rede e um relatório fotográfico das obras em andamento.

Então, nós estamos aguardando esse pronunciamento do TCU, visto que ainda não há uma decisão.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Realmente o Tribunal de Contas apurou essa suposta irregularidade, e a Ministra Ana Arraes ainda não se pronunciou.

Então, no momento, seria interessante abrir espaço para os Parlamentares que desejarem se pronunciar, alguém que tenha interesse nessa obra do DNOCS, que, aparentemente, pelo TCU, tem um sobrepreço de mais de 8 milhões, 8 milhões e 700 mil.

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - Sr. Presidente, Deputado Raimundo Gomes de Matos, da bancada do PSDB do Ceará.

Nós cearenses sabemos da necessidade que temos neste momento em que o Nordeste passa por estiagem e temos perspectiva de não termos chuvas até fevereiro, pelo que apresentou o INPE na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, e nos preocupamos quando nos deparamos com todos esses relatórios apresentados pelo TCU.

É de suma importância também nós deixarmos bem claro, e o Governo deixar de dizer, que as obras estão paralisadas por causa do TCU.

No caso da transposição de águas do Rio São Francisco, os jornais do Nordeste dizem que a culpa é do TCU — está havendo seca no Nordeste porque o TCU paralisou as obras da transposição de águas do Rio São Francisco.

O TCU está na sua missão de fazer com que o recurso público seja realmente bem aplicado. Nós temos que acabar com essa articulação de culpabilizar os outros por falta, às vezes, de interlocução, em toda obra, com o órgão que é o executor e a empresa que executa a obra, um trabalho mais profícuo, ver as planilhas de preço apresentado na hora de fazer contratações, a questão dos aditivos. A mesma obra está paralisada com a Transnordestina. Nós observamos lá. O que já foi construído pela Transnordestina está lá abandonado.

O que nós pedimos aqui à Comissão de Orçamento e, automaticamente, à nossa Ministra Arraes, que também é Parlamentar e é do Nordeste, é que nós possamos não prejudicar o andamento dessas obras, porque é a garantia de nós termos trabalho para o homem do campo, é a garantia de nós termos renda, é a garantia de termos um projeto, como nós conhecemos, que está dando resultados positivos na produção lá da região, que nós possamos equacionar o mais rapidamente possível e não permanecer essa obra nessa listagem que o TCU detectou de irregularidade e não podermos alocar recursos para o Orçamento de 2013.

É claro que cada obra dessas que deixa de ser executada, no final sai um custo para o Brasil mais elevado. Se você for verificar os bilhões que vão ser necessários para nós concluirmos a transposição de águas do Rio São Francisco, quer dizer, já se fala que será concluída em 2015, mas tudo isso vai ter um custo Brasil.

Então, a nossa participação é para dizer que é importante realmente esta Comissão ter a sensibilidade e a Ministra ter também a sensibilidade, porque é importante essa obra para o nosso Ceará, para o nosso Nordeste, principalmente neste momento em que nós estamos com essa adversidade no tocante às nossas chuvas na região nordestina.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o Deputado Antonio Balhmann.

O SR. DEPUTADO ANTONIO BALHMANN - Sr. Presidente, Deputado Mauro Lopes, companheiros, os projetos de irrigação do Nordeste brasileiro, no caso específico do Ceará, muito destacadamente o projeto de irrigação do Baixo Acaraú, a sua continuidade e a permanência da sua conclusão, são até mais importantes pela defesa e pela solução que esses projetos representam para a questão da seca do Nordeste. Eles são muito mais importantes sob essa ótica, até mesmo quanto à necessidade de termos a obra para ocupar a mão de obra num período de seca.

O projeto de irrigação do Baixo Acaraú hoje abriga culturas que afirmam o Ceará como um dos grandes exportadores de frutas do País. Quer dizer, hoje nós nos rivalizamos com Pernambuco, com a Bahia, como grandes exportadores de frutas. E para essa vocação econômica, que tem um impacto extremamente importante na vida econômica, na geração do emprego e promoção da riqueza no Ceará, grandes investimentos estão sendo feitos exatamente suportados por esse projeto de irrigação.

Então, hoje o Governo, tanto federal como estadual, investe mais de 1 bilhão de dólares no Porto do Pecém, e o Porto do Pecém se afirma como o maior porto exportador de frutas do País, porque tem infraestrutura de operação, com contêiner *reefer*, que são contêineres refrigerados que operam na exportação de frutas, hoje disponibilizados no Porto de Pecém.

Grande parte da fruticultura do Ceará, que está concentrada muito especialmente no Vale do Jaguaribe, é transferida, reforçando a produção do Ceará, para o Vale do Acaraú, para o baixo vale, assentada no esforço



desse projeto. E a conclusão desse projeto é ansiosa para a região norte do Ceará. Agora mesmo estamos agendando um grande grupo de empresários que vão investir na região norte do Ceará, onde está a irrigação do Baixo Acaraú, e a base do fornecimento das matérias-primas para esse *agribusiness* que se desloca para lá é exatamente a produção do Baixo Acaraú. Então, essa irrigação para nós é um projeto extremamente importante, mais do que isso, é estratégica para o Ceará.

Uma parte hoje da citricultura de São Paulo se desloca para essa área, que é exatamente a área que não tem ainda as patologias que hoje acometem os laranjais da Região Sudeste do Brasil. Então, ele se torna também, em função dessas possibilidades — e eu, como Presidente da Frente Parlamentar da Fruticultura, afirmo isso com toda a segurança —, extremamente importante hoje, não só para a fruticultura do Nordeste, não, nem só para a fruticultura do Ceará. Ele é um projeto essencial para a fruticultura brasileira, porque a maior fração das exportações brasileiras de frutas sai dessas regiões.

Então, é um apelo que nós fazemos, baseados na observação que fez o nosso companheiro Deputado Raimundo Gomes de Matos: nós não podemos paralisar a obra devido a alguma informação ou percepção do TCU. Precisamos dar continuidade ao projeto, que, como já afirmei, é extremamente essencial para o Ceará, pois gera emprego não apenas na construção do projeto, mas gera emprego para o resto da vida, porque é o tipo de solução que não depende de chuva. Faz com que o Nordeste brasileiro, em especial o Ceará, não precise necessariamente da chuva, a não ser para formar os estoques que perenizam os rios que alimentam os projetos como esse.

Eram essas as observações que gostaria de fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Obrigado, Deputado.

Com a palavra o nobre Deputado Duarte Nogueira.

O SR. DEPUTADO DUARTE NOGUEIRA - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores convidados presentes nesta audiência pública na Comissão Mista de Orçamento, eu sou coordenador da bancada do PSDB nesta Comissão. No entanto, o Deputado Raimundo Gomes de Matos, do Ceará, colega de bancada, já se manifestou e, obviamente, como Parlamentar do Ceará, S.Exa. se preocupa com os impactos sociais e econômicos que a paralisação dessa obra possa trazer, inclusive postergando os benefícios que efetivamente trará quando da sua conclusão.

Sabemos da maneira ciosa com que o Tribunal de Contas da União, como órgão de apoio do Poder Legislativo, sempre se tem portado, e todos nós respeitamos os seus técnicos, os seus pareceres e os seus posicionamentos.

Eu sou Presidente da Frente Parlamentar de Irrigação também. Portanto, sei da importância que um projeto de irrigação dessa natureza tem para o Nordeste, não só para o Ceará, mas para todo o Brasil.

Tenho dito sempre que o mundo tem cinco grandes desafios no futuro: a energia, o alimento, a pobreza, o meio ambiente e a água. E o Brasil tem nesses cinco desafios uma importância planetária muito grande. Então, precisamos verificar, no gabinete da Ministra-Relatora, qual é a perspectiva da manifestação oficial do seu parecer, se podemos vislumbrar quando o parecer de S.Exa. deverá ser exarado, para que nós possamos, a despeito do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras com Índícios de Irregularidades Graves, coordenado pelo Deputado Mauro Lopes, subsidiar os demais membros desta Comissão para tentarmos ter as duas coisas realizadas simultaneamente: o zelo, para que o sobrepreço ou irregularidades não tenham continuidade, mas que ao mesmo tempo a preocupação com a questão social e econômica também seja considerada, até porque nosso papel na Comissão é este mesmo, avaliar os dados técnicos, os seus impactos e, à luz da transparência da decisão da Comissão, publicamente assumir o ônus e o bônus das decisões que eventualmente venhamos a tomar. Para isso precisamos ter informações. E eu, membro desta Comissão, me considero até este instante com poucas informações para dar a segurança necessária a esta Comissão, a fim de que possa, juntamente com os técnicos e as informações que os senhores trazem no dia de hoje, nos orientar para que as decisões sejam tomadas.

Quero agradecer, portanto, a presença de todos. Faço essas considerações e quero deixá-las aqui, publicamente, para dizer da importância dessa obra. Mas lamento que o Governo Federal, ao longo desses últimos 10 anos, tenha sido muito relaxado nessa questão de prestar contas, fazer um bom planejamento. Através de um bom planejamento é que se consegue a boa execução das coisas. Se você deixar tudo para a última hora, se não tem zelo pela abertura das informações, e sempre interpreta o papel do Legislativo, desta Comissão, ou do Tribunal de Contas sempre como um desafeto do Poder Executivo e não como um benefício



para o bom andamento dos trabalhos e a boa aplicação do recurso público, acho que isso é um conflito que não gera bons resultados para o País.

Nós temos sempre batido nesta Comissão, e este ano mais ainda. O Governo está sempre procurando enxugar transparência, sempre limitando o acompanhamento da sociedade daquilo que vem sendo feito como forma de tentar tornar mais ágeis as ações das obras e dos serviços, quando, na verdade, isso retira a transparência e, além de retirar a informação e o bom andamento da transparência das informações, sempre acaba gerando uma desconfiança em relação ao andamento das obras e daqueles que por elas foram contratados.

Então, para efeito do nosso zelo, como Parlamentar, parece-me mais salutar que consultemos o gabinete da Relatora, no sentido de ver se vai ser possível um prazo mais curto para conhecer o seu relatório, seja ele qual for, para depois tomar uma decisão de liberar ou não a obra. Não podemos sinalizar nessa direção sem termos essas informações. Isso me parece mais salutar, Sr. Presidente Mauro Lopes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o Deputado Raimundo Gomes de Matos.

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - Sr. Presidente, cumprimento o nosso Líder, Deputado Duarte Nogueira.

O que às vezes pode caracterizar um sobrepreço, ou a malversação da utilização do recurso público é que às vezes não se chega aqui com esse detalhamento aos Parlamentares, nem também à imprensa.

A observação do Deputado é importante, porque observamos uma obra que teve início em 2002. Falamos de uma obra que foi projetada, calculada, dimensionada praticamente há 10 anos. Vemos a dificuldade que, com certeza, a equipe da Ministra Relatora tem de fazer todas essas planilhas de coisas passadas há 10 anos, e às vezes também, com o andar das obras, é detectada alguma adversidade que naquele momento não foi detectado. É a questão do solo, é a questão também da falta de organograma do Governo em liberar o recurso. Vemos isso às vezes nas prefeituras, obras que ficam paralisadas ... Por exemplo, nessa transição de vários Prefeitos, muitos estão preocupados, porque não concluíram a obra não por malversação de recursos, tampouco por falta de gestão, mas por falta de liberação desses recursos. Aí fica a inadimplência, e o Município impedido de receber os recursos.

Esse detalhamento que o Deputado Duarte Nogueira pediu é importante para detectarmos realmente quantos meses, quantos anos essa obra ficou paralisada em virtude de não ter tido o real descontingenciamento dos recursos. É claro, se a obra está paralisada, existe toda uma mobilização para reiniciá-la ou mantê-la parada. Quer dizer, existe tudo isso que, com certeza, a Ministra Relatora vai ter que analisar.

Seria importante, como já foi ressaltado também pelo nosso Líder Deputado Balhmann, termos mais clareza para que, por determinadas interpretações, não prejudiquemos uma obra de suma importância para a economia do Ceará e do Nordeste.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Peço que agilizemos mais os trabalhos, porque ainda temos quatro questionamentos.

Com a palavra o Deputado Lira Maia.

O SR. DEPUTADO LIRA MAIA - Sr. Presidente, nobres convidados, colegas Parlamentares, eu nem sei se esta seria já a hora de eu falar, mas, como V.Exa. sabe, eu tenho cinco reuniões na mesma hora, agora. Eu deveria estar no 12, lá no 4, sobre o trabalho escravo, enfim. Eu fiz questão de participar pelo menos um pouco aqui e vou me antecipar.

Primeiro, pontuo ao Tribunal de Contas que, se com a vigência da Lei 8.666 já existem essas impropriedades, imaginem agora depois que algumas medidas provisórias têm vindo a esta Casa e, em alguns aspectos, há um "liberou geral", no sentido de se querer apressar politicamente algumas obras.

Mas queria me referir, Sr. Presidente, à obra que começou em 1970, a BR-163, a Santarém-Cuiabá, ainda no Governo militar, quando ele definiu um plano de exploração e desenvolvimento da Amazônia, no sentido de descongestionar os portos do Sul do País. Foi criado o Porto de Santarém e foi criado, aberto e iniciado o projeto da BR-163, que é a Santarém-Cuiabá.

Há 42 anos, nós estamos aguardando essa obra lá em Santarém, no Pará. E o povo do Centro-Oeste brasileiro também espera por essa obra, que tem quase 1.800 quilômetros, dos quais só 400 quilômetros faltam



ser asfaltados. E existe um trecho também ao qual, segundo recomendação do TCU, não deve ser destinado recurso para a continuação da obra.

Então, eu queria aqui fazer um apelo. Acho que é prudente o TCU estar presente, porque ele tem uma tarefa muito nobre no País, no sentido de organizar e fazer com que as leis de fato sejam cumpridas. Mas acho que o remédio não é deixar de pôr o recurso no Orçamento. O remédio é deixar o recurso no Orçamento, e o órgão executor deve se entender com o TCU, fazendo as coisas como devem ser feitas. Se nós tirarmos o recurso do Orçamento, de repente nós tiramos a oportunidade até dos órgãos executores de negociar, de trabalhar. Isso vale para qualquer obra.

Então, a tarefa desta Casa é, de fato, manter os recursos para a obra. A tarefa do Executivo é fazer as obras benfeitas, de qualidade e dentro da regularidade.

Advogo aqui, portanto, a tese de que nós, membros da Comissão de Orçamento, devemos deixar e colocar recursos para as obras, mesmo com a recomendação de irregularidades do TCU. E então fica registrado que as obras só terão continuidade se realmente as impropriedades forem resolvidas. Se fizermos o inverso, nós excluímos totalmente a oportunidade.

E, vejam bem, o Deputado Raimundo falou de uma obra de 12 anos. A nossa tem 42, e nós esperamos que essa obra, de fato, não venha a sofrer solução de continuidade.

Eu sou de um partido de oposição ao Governo, mas dou a mão à palmatória. Essa obra ficou muito tempo, praticamente, servindo de discurso a Presidentes e mais Presidentes, que prometeram ao Brasil que resolveriam o problema. E a obra realmente andou agora neste Governo. Temos que dar a mão à palmatória.

Então, vamos fazer com que o Governo dos companheiros possa inaugurar essa obra, que até eu vou bater palmas lá em Santarém.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Obrigado, Deputado.

É exatamente por isso que estamos fazendo esta audiência pública, para discutirmos os questionamentos, a fim de que votemos o Orçamento colocando recursos em todas as obras. Essa é a finalidade nossa aqui.

Com referência ao Baixo Acaraú, nós não temos praticamente quase nada para discutir, porque temos que aguardar o pronunciamento da Exma. Sra. Ministra Ana Arraes. Depois, então, poderemos realmente discutir esse caso.

Com a palavra o Deputado Josias Gomes, membro deste Comitê de Obras Irregulares.

O SR. DEPUTADO JOSIAS GOMES - Sr. Presidente, na verdade eu pedi a palavra apenas para registrar uma preocupação com a fala do Deputado Duarte Nogueira em relação à politização de um tema que eu julgo desnecessário, mas que foi corrigido pelo Deputado Lira Maia ao reconhecer que, neste Governo, a partir de 2003, começou-se a investir em obras estruturantes para resolver o problema em definitivo da seca do Nordeste.

Não digo "resolver", porque a seca não tem solução, mas que se procure uma convivência mais digna para os nordestinos. Não só as obras ali, como em todo o Brasil, tiveram ampla possibilidade de fiscalização, algo que imagino que não existia em Governos passados.

O Tribunal de Contas, a CGU, o Ministério Público Federal, qualquer que sejam o órgão competente para fiscalizar obras, assim o faz, e sem nenhuma tentativa de tergiversação por parte do Governo. E mais, o nosso Governo é, sim, um dos mais transparentes do mundo. Recentemente, num encontro que houve aqui, a Hillary Clinton veio e reconheceu isto, que o nosso País é, sim, transparente. É por essa razão que nós estamos aqui no COI, discutindo e debatendo esses atrasos.

Por isso, essa politização do debate não contribui com uma das grandes soluções para o Nordeste trazida pelo Governo do PT. Eles tiveram condição, pois administraram o Brasil por mais de 500 anos e não investiram pesado em obras de infraestrutura no Nordeste.

Então, Deputado Lira Maia, ao recolocar nos seus termos o debate, eu só fiz essa recomendação para que nós discutamos o objeto, porque nós estamos aqui sendo delegados pelos nossos partidos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado, Deputado.

Encerrada a discussão sobre o Baixo Acaraú, agradeço a presença do Sr. Glauco.

Agora nós vamos desfazer a Mesa.



Eu tenho a impressão de que o Secretário do TCU vai continuar. Vamos convidar para participar aqui, agora, o Dr. Eduardo Nery Machado Filho, Secretário de Fiscalização de Obras do Patrimônio da União, e o Sr. Gilson Carvalho de Queiroz Filho. *(Pausa prolongada.)*

Sras. e Srs. Deputados, para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes poderão dispor de 15 minutos para que possam expressar seus questionamentos — questionamento, no caso, será do TCU. Inclusive, o primeiro a falar agora será o Dr. Eduardo Nery Machado Filho, que fará o seu questionamento.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Inicialmente, eu quero dar boa-tarde a todos aqui e cumprimentar os membros da Mesa, especialmente o Exmo. Deputado Mauro Lopes, que é Coordenador do COI, o Presidente da FUNASA e os demais Parlamentares aqui presentes.

Estamos tratando aqui de duas obras que foram objeto de recomendação, pelo TCU, para inclusão no quadro ao Congresso Nacional.

(Segue-se exibição de imagens.)

A primeira obra de que vamos aqui tratar é a obra de esgotamento sanitário no Município de Pilar, em Alagoas. O objeto dessa obra é a implantação do esgotamento sanitário em 58% da cidade de Pilar. O contrato foi firmado em fevereiro de 2010. O valor da obra é de 1 milhão 980 mil reais. Atualmente ela está com 58% de execução física — dados de maio de 2011.

O Tribunal recomendou a paralisação da obra, basicamente em função de dois indícios de irregularidade: sobrepreço de 340 mil reais, que corresponde a 17% do valor do contrato, e também a inadequação do projeto ao plano de trabalho.

Em relação ao sobrepreço, o Tribunal identificou que os valores contratados estavam 17% acima do preço referencial calculado. Então, essa seria uma medida corretiva a ser adotada.

O segundo problema detectado, a meu ver até o mais grave, seria a questão do plano de trabalho. A equipe, ao chegar à obra, verificou que o projeto que estava sendo executado não guardava relação com o projeto aprovado no plano de trabalho. Havia sido alterada a concepção do projeto. No entanto, essa alteração não tinha sido feita no plano de trabalho nem na planilha orçamentária.

Então, as medidas saneadoras informadas, indicadas pelo Tribunal, foram justamente correção do sobrepreço e adequação e aprovação, pela FUNASA, desse novo plano de trabalho, ajustado à realidade, a essa alteração do projeto.

Agora em 2012, o TCU voltou à obra e identificou que a Prefeitura já havia apresentado à FUNASA esse novo projeto, readequado. No entanto, a própria FUNASA tinha identificado inconsistências: documentação ainda incompleta, falta da planilha orçamentária e de outros documentos, tal como o cronograma físico-financeiro.

Em 16 de agosto a Prefeitura de Pilar apresentou uma manifestação contendo reformulações na planilha e no cronograma físico-financeiro. No entanto, essa documentação ainda não foi aprovada pela FUNASA. Então, o TCU, neste momento, aguarda que a FUNASA aprove o novo projeto, o novo plano de trabalho, inclusive que ela avalie a adequação dos preços contratados, aí sim, para que o TCU novamente se posicione em relação à recomendação de continuidade, bloqueio ou não dessa obra.

Essa é a atual situação da obra de Pilar.

A segunda obra que será tratada nesta audiência pública também é da FUNASA. Trata-se de abastecimento de água no Município de Augusto Corrêa, no Pará. Essa é uma obra em que o valor do contrato é de 1 milhão 684 mil reais. Em maio de 2011, havia 31% de execução financeira. O TCU retornou em maio de 2012 para apurar a situação da obra, quando havia 33% de execução física. Detectou-se um dano potencial ao Erário de 620 mil reais, que é o que hoje em dia sustenta a recomendação de bloqueio.

Então, em relação a esse indício de irregularidade, o TCU detectou um sobrepreço de 620 mil reais, dos quais 412 mil reais correspondiam a serviços pagos que não teriam sido executados, entre os quais 77 mil reais de um poço tubular que foi pago, mas não foi perfurado; duas elevatórias que não haviam sido executadas, porém pagas; e também outros serviços que foram medidos, mas não estavam associados à execução de qualquer serviço e totalizavam 299 mil. Em razão disso, foi apontada inclusive fiscalização deficiente do convênio, porque a FUNASA havia atestado o pagamento dessas medições como se estivessem corretas.

Diante do exposto, a medida corretiva indicada pelo Tribunal foi a compatibilização da execução física, porque naquela ocasião se identificou que havia 31% de execução física, em 2011, e já 60% de execução financeira.



Então, havia esse descompasso em função daqueles serviços que tinham sido medidos, mas não haviam sido executados. Então, a medida corretiva era: compatibilizar a execução física com a financeira. O Tribunal voltou em 2012 e identificou que a execução física tinha subido de 31% para 33%. No entanto, ainda estava aquém — bastante aquém — dos 60% de execução financeira. Por isso, o Tribunal manteve a recomendação de bloqueio.

A Prefeitura de Augusto Corrêa informou que a obra encontrava-se em andamento, notificou a contratada para a realização de adequações da obra e encaminhou à FUNASA a documentação necessária, para análise e aprovação das alterações de projeto. Por sua vez, a FUNASA informou que suspendeu o repasse dos recursos — portanto, não houve mais aportes de recursos nessa obra — e que estão em análise a primeira e a segunda prestações de contas. A FUNASA ainda não deu o aval em relação às duas primeiras prestações de contas e também não aprovou as alterações de projeto pleiteadas pela Prefeitura de Augusto Corrêa. Em função disso, o Tribunal decidiu que a medida corretiva era essa compatibilização, mas que não foi ainda confirmada pelo Tribunal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado, Dr. Nery.

É com satisfação que recebemos aqui o Presidente da FUNASA, Dr. Gilson de Carvalho Queiroz Filho, que fará o seu pronunciamento com referência ao questionamento do TCU.

O SR. GILSON DE CARVALHO QUEIROZ FILHO – Boa tarde, coordenador da Mesa, Deputado Mauro Lopes, em nome de quem cumprimento os demais Parlamentares presentes; boa-tarde, nossos amigos do TCU.

Eu vou tratar, na mesma ordem, inicialmente da Prefeitura de Pilar. Nós temos esse convênio, como já foram apresentados os dados, para uma obra de um sistema de esgotamento sanitário. Conforme a característica das obras da FUNASA, são obras pequenas, obras de saneamento para Municípios com menos de 50 mil habitantes, comunidades rurais, comunidades especiais. Então, normalmente são Municípios onde se têm grande dificuldade de fiscalização e de execução de obras. *(Pausa.)*

No caso da Prefeitura de Pilar, nós temos uma obra de coleta e de tratamento do esgotamento sanitário, uma rede coletora e a estação. Nessa obra, dentro do processo de convênio da FUNASA, em que se faz o adiantamento ao conveniente em algumas parcelas, foi repassada a primeira parcela de 800 mil, em 02/4/2007, e a segunda parcela de 800 mil, em 14/5/2007.

Quanto à forma de execução do convênio, a portaria que regulamenta esses repasses dispõe o seguinte: a primeira parcela é repassada na assinatura do convênio; a segunda parcela é repassada a partir da informação do próprio conveniente sobre o andamento da obra. Nem sempre se dá a presença da FUNASA para fazer essa conferência, tendo em vista que a FUNASA tem hoje cerca de 12 mil convênios e apenas 211 engenheiros na ativa em seu quadro.

Então, nessa obra aconteceram todas essas questões levantadas pelo TCU e um dos indícios de irregularidades mais graves foi exatamente o de terem sido desembolsados os recursos em desconformidade com o plano de trabalho. Houve algumas alterações na obra; ela estava sendo executada de forma diferente do projeto e do plano de trabalho aprovados, além da identificação de sobrepreço, o que também foi levantado. Então, quando a FUNASA falou que a obra tinha boa e regular aplicação dos recursos, tal se deu com base na informação prestada. A partir dessas contestações, a FUNASA se fez presente e verificou que estava realmente diferente do que tinha sido aprovado.

Então, a nossa atual situação é: a obra está paralisada; falta a apresentação da nova planilha e das modificações do projeto; e o convênio está registrado na situação de inadimplência no valor de 1 milhão e 600 mil, com indicativo de instauração de Tomada de Contas Especial. Entretanto, no dia 1º de novembro, a Prefeitura novamente levou documentação à FUNASA, na Superintendência de Alagoas, e apresentou um novo projeto, que ainda não foi analisado. Portanto, nós podemos ver que, com as modificações que tinham sido feitas até o momento, parece que vai ser possível fazer uma análise e conseguir, talvez, dar continuidade a essa obra. Não temos uma garantia total, visto que ainda não foi analisado esse projeto. De qualquer forma, boa parte da obra foi realizada, porque foi feita uma terraplanagem e também foi iniciada a edificação de apoio, que é o laboratório e as outras questões de operação da obra.

Então, no momento, achamos que é importante não instaurar a Tomada de Contas Especial para podermos ter tempo de analisar o projeto e, assim que nós tivermos um resultado, aí, sim, adotaremos uma ação efetiva.

Então, em relação a Pilar, essa é a explicação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Tem mais outra obra?



O SR. GILSON DE CARVALHO QUEIROZ FILHO - Tem.

A situação de Augusto Corrêa, no Pará, eu diria que é mais simples. Lá nós temos um Termo de Compromisso do PAC. Trata-se de uma obra de 2008 para a construção de um sistema de abastecimento de água. O repasse dos recursos financeiros para essa obra também se deu da mesma forma: a primeira parcela, no valor de 310 mil, relativa a 20% do valor do convênio, foi repassada em setembro de 2009; a segunda parcela, no valor de 620 mil, cerca de 40% do convênio, foi repassada em 20 de janeiro de 2010. Então, foram repassados até agora 60% do previsto. E foi identificado realmente que houve um adiantamento por parte da Prefeitura à empresa contratada para fazer a obra. A Prefeitura antecipou pagamentos. Então, tínhamos 60% da obra paga, com 20% dela concluída, quando isso foi identificado. E quando o TCU foi verificar, já tinha algo em torno de 31%.

Então, isso aí decorre do modelo de contrato, de convênio que a FUNASA faz, de modo que, até determinado momento, o conveniente tem certa liberdade de ação, antes de uma ação de supervisão por parte da FUNASA.

Então, isso foi notificado e, de acordo com a orientação do TCU, foram paralisados os repasses — a partir daí não houve mais nenhum tipo de repasse — e foram realizadas fiscalizações mensais pela FUNASA. Essa obra tinha uma pequena alteração nas unidades de reserva, a troca de local de reservatórios, o que já foi aprovado pela FUNASA. Era simplesmente um reservatório elevado sobre um reservatório apoiado, mas isso foi modificado e foram feitas as duas unidades separadas, mas com volume exatamente igual. Então, isso já foi aprovado.

Houve a suspensão, mas hoje a obra está em andamento normal, com percentual de execução de 60,9%. Já está compatível com os recursos liberados. Nós tivemos 60% dos recursos liberados e, a partir daí, a obra caminhou, já atingiu o volume de recursos pagos, e o Município já apresentou a prestação de contas da primeira parcela, que é o exigido no convênio. Nós temos, então, essa prestação de contas em análise na FUNASA.

Estas são algumas fotos da obra do reservatório elevado e alguns detalhes do assentamento da rede e da adução.

A sugestão da FUNASA para essa situação é que: hoje está em andamento normal, com percentual de execução compatível com os recursos liberados. Então, propomos a retomada normal dos repasses, a partir desse momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Queremos agradecer as presenças do Dr. Gilson Queiroz e do Dr. Eduardo Nery e damos por encerrado os questionamentos.

Quero saber se algum Parlamentar deseja pronunciar-se.

Com a palavra o Deputado Paulo Rubem Santiago.

O SR. DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, prezados membros da Mesa, há 8 anos um grupo de Parlamentares criou nesta Casa a Frente Parlamentar Mista de Combate à Corrupção, Frente hoje coordenada pelo Deputado Francisco Praciano, do PT do Amazonas, e eu a integro na condição de Secretário-Geral.

Muitos de nós já temos tido participação na Comissão Mista de Orçamento e observamos, ano após ano, os avisos do Tribunal de Contas da União relativos a obras consideradas com irregularidades graves, muitas daquelas que são levadas à paralisação, dada a gravidade das irregularidades encontradas.

Esses documentos que estão hoje à disposição dos Deputados revelam a permanência de um conjunto de comportamentos e de atitudes que continuam se reproduzindo ao longo do tempo. É como se não houvesse TCU, TCE, Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual, Polícia Federal, absolutamente. É como se o ato da incapacidade técnica associado à improbidade, à malversação do dinheiro público fosse tolerável, fosse um ato constitutivo da história da República, que veio da Colônia, veio do Império. E isso faz com que nós tenhamos que, na Comissão Mista de Orçamento, adotar atitudes mais rígidas em relação a essas ocorrências.

Eu tenho aqui em mãos as informações relativas à construção de trecho rodoviário Porto Alegre-Esteio-Sapucaia, BR-448, no Estado do Rio Grande do Sul. Três contratos: Contrato nº 484, de 2009; Contrato nº 491; Contrato nº 492 — todos com quatro indicações de superfaturamento decorrente de itens pagos em duplicidade, superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado, superfaturamento decorrente de quantitativo inadequado, *etc.*, *etc.* Ou seja, comportamentos que se repetem nos contratos e que revelam aqui, pelos valores estimados ou pelos valores informados, serem altamente lesivos ao patrimônio público e, evidentemente, indicadores disso em razão das investigações realizadas, das auditorias feitas pelo TCU e pelo



que nós já acompanhamos aqui em outros episódios. Na condição de ser um dos Subrelatores da CPI dos Sanguessugas e membro da Frente Parlamentar de Combate à Corrupção, fui convidado a ir a Estados e a Municípios acompanhar obras em situação de irregularidade. Creio que esta Comissão tem um papel fundamental, porque constitui parte da Comissão Mista de Orçamento o Comitê de Avaliação, Fiscalização e Controle de Execução Orçamentária e, conseqüentemente, o comitê de acompanhamento dos gastos feitos pelo Governo Federal. Evidentemente que isso aqui é um sintoma da contaminação do Estado pelo crime organizado.

Parece que eu estou olhando relatórios similares a outros. Eu estou nesta Casa já no meu terceiro mandato e, durante todos esses anos, repetem-se as condutas, repetem-se os atos que são nitidamente lesivos ao patrimônio público e comprometem inclusive os planos de ação inscritos no PPA, na LDO e na LOA, ao longo de vários e vários Governos. Parece-me que estamos chegando ao limite, Sr. Presidente. Chegamos ao limite.

Nós já testemunhamos aqui, na legislatura anterior, uma discussão infrutífera na Comissão de Orçamento para saber se passaríamos a relativizar ou não os avisos do TCU pertinentes às obras com irregularidades graves, como se esses avisos passassem a ter um caráter secundário. Nós os levaríamos para uma reunião de Líderes, chamaríamos as empresas, os contratados, os contratantes, etc. para rediscutir se nós adotaríamos automaticamente esse critério da suspensão da transferência de recursos.

Então, este é um fato grave que demonstra a fragilidade do Estado brasileiro. E eu não quero nem me referir agora às informações que circulam desde anteontem, com a Operação Porto Seguro, deflagrada pela Polícia Federal, prova evidente, ou pelo menos indício mais grave, de que o Estado contaminou-se *in totum* pelo crime organizado.

A inclusão de pessoas nas agências reguladoras, que, com os seus parceiros dentro de Ministérios da República, passam a fraudar certidões, documentos e passam a obter benefícios é a mais grave confirmação da contaminação absoluta do Estado pelo crime organizado.

E esta Comissão, que já viveu momentos cinzentos — quando aqui se constituiu a CPI dos Anões do Orçamento, quando foram mudadas várias normas de funcionamento desta Comissão —, tem que se expor ao País e tomar as atitudes necessárias para que fatos como esse não se repitam.

As comunidades reivindicam as obras, os Municípios reivindicam os investimentos, o Congresso Nacional é sensível, aprova o Orçamento, são transferidas as dotações para a execução pelos Ministérios, e o que nós vemos aqui é a atuação do crime organizado contra o patrimônio público.

É evidente que esse caso aqui dos contratos do trecho rodoviário Porto Alegre-Esteio-Sapucaia talvez não seja repetido em outras esferas, em outros órgãos da administração, mas isso aqui é uma indecência, é uma confissão de que o Brasil, apesar de completar 123 anos de República, ainda é uma República bichada, contaminada pelas oligarquias, pelo crime organizado, pelo desvio do patrimônio público.

Isso aqui tem que ser enfrentado e é por essa razão — e eu concluo, Sr. Presidente — que nós da Frente Parlamentar de Combate à Corrupção pleiteamos desde as legislaturas em que presidiram esta Casa o Deputado Arlindo Chinaglia, o Deputado Michel Temer, hoje Vice-Presidente da República, e o Deputado Marco Maia, atual Presidente, que nós temos entrado na pauta com os projetos de combate à corrupção prontos. São 14 projetos prontos para a deliberação na pauta, em um universo de quase 150 propostas de projetos de lei, de leis complementares e de emendas à Constituição.

A Câmara dos Deputados, o Congresso Nacional tem a responsabilidade de dar um basta a isso aqui para que nós até livremos da agenda do TCU, da agenda dos órgãos de fiscalização e controle esse tipo de função. Ninguém, em sã consciência, acha meritório propor a paralisação de obras. Obra parada, despesa dobrada, serviço protelado, postergado, negado à maioria da população. Mas me parece que a brandura da nossa legislação não tem sido suficiente para tolher os passos do crime organizado no desvio do patrimônio público.

Aqui fica esta manifestação, e falo também em nome do Presidente da Frente, o Deputado Francisco Praciano, do PT do Amazonas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Paulo Rubem Santiago, muito obrigado pelo seu pronunciamento.

Vamos encerrar essa etapa. Agradeço a presença dos senhores.

Vamos passar para a VALEC.

Eu gostaria de convidar a Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho, Secretária de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União, e também o Sr. Josias Sampaio Cavalcante Jr., Presidente da VALEC.



Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes dispõem de 15 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas, apesar dos indícios apontados pelo Tribunal de Contas da União.

Inicialmente vamos ouvir a Sra. Juliana Pontes Monteiro, do TCU.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Boa tarde novamente a todos.

Iremos tratar agora das obras ferroviárias com recomendação de paralisação pelo Tribunal.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aqui uma breve introdução do que seria o conceito de irregularidade grave com recomendação de paralisação, constante da LDO. Uma irregularidade grave do tipo IG-P é aquela que tem que preencher todos estes requisitos: tem que ser materialmente relevante em relação ao valor total contratado; tem que ter potencialidade de ocasionar prejuízos ao Erário ou a terceiros; tem que ensejar nulidade ao procedimento licitatório ou de contrato; ou configurar um grave desvio aos princípios da administração.

Os dois objetos hoje da nossa apresentação serão a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, o trecho Caetitê-Barreiras, porque para o trecho Ilhéus-Caetitê não há recomendação de paralisação pelo Tribunal; e a Ferrovia Norte-Sul, trecho Tocantins, os Lotes 13 e 14.

Nós iniciamos pela FIOL. Trouxemos um esquema para que os senhores entendam que os trechos da FIOL até então licitados e contratados se estendem de Ilhéus até Barreiras. Para o trecho entre Ilhéus e Caetitê, não há recomendação de paralisação; e, para o trecho entre Caetitê e Barreiras, existe a recomendação de paralisação pelo Tribunal. São fiscalizações distintas.

Os objetos nos quais o Tribunal recomenda a paralisação são os Contratos 58, 59, 60 e 85, todos de 2010, que compreendem os Lotes 5 a 7 e o Lote 5-A, que é uma ponte sobre o Rio São Francisco.

O percentual de execução desse trecho da FIOL até o momento é de 1%, com apenas parte dos canteiros construída. O Tribunal esteve lá, a primeira vez, em 2010 e fiscalizou o edital. Naquela ocasião, ele fez uma grande fiscalização que abrangeu todos os lotes, tanto da parte de Ilhéus-Caetitê quanto da parte Caetitê-Barreiras.

Posteriormente, em 2011, o Tribunal separou a fiscalização dos dois trechos em duas auditorias. Na auditoria do trecho entre Caetitê e Barreiras, foram constatadas várias impropriedades relativas ao projeto básico da obra.

A parte de Ilhéus até Caetitê, o Tribunal somente fiscalizou no início de 2012, este ano. Então, as recomendações que eu trago para os senhores referem-se a esse trecho, mas se repetem também no trecho de Ilhéus até Caetitê.

A grande diferença é que essa primeira etapa da obra, que vai de Ilhéus até Caetitê, já estava com um percentual de execução um pouco mais acelerado do que o final da obra, entre Caetitê e Barreiras. E o Tribunal resolveu que, por conta do percentual de execução elevado, não iria propor a recomendação de paralisação para o primeiro trecho. Então, essa é a diferença básica.

Quais são as principais irregularidades associadas a essa obra? Em relação a projeto, há problemas de sondagens. As sondagens durante a realização do projeto básico foram feitas de forma extremamente deficiente, a ponto de não se poder configurar quais seriam as quantidades de material de escavação de primeira, de segunda e de terceira categorias de forma precisa.

Além das deficiências de sondagem, também havia deficiências na elaboração dos projetos de obras de arte especiais, que seriam as pontes e os viadutos. Essa deficiência se caracteriza pela falta de detalhamento da quantidade da armação, do projeto estrutural de todas essas pontes.

O que foi feito? Mesmo com o projeto básico e o executivo contratado, deixou-se para o executor da obra, a empresa contratada, fazer esse detalhamento. Vejam que só essas duas questões que já pontuei, deficiências na sondagem e falta de detalhamento do projeto estrutural das pontes e viadutos, já permitem que o valor dessa obra não seja, de fato, sabido pela administração.

Licitei e contratei uma obra por um valor, e, a qualquer momento, os limites de aditivos podem superar aquilo que determina a Lei de Licitações. Isso pode provocar uma série de circunstâncias na execução da obra que redundam principalmente no atraso da entrega desses projetos. São projetos extremamente importantes para o País, que geram emprego, renda e desenvolvimento por onde passam essas ferrovias.

O que vimos na Ferrovia Norte-Sul, trecho entre Tocantins e Goiás, foi uma grande deficiência na gestão e na execução da obra, causada exatamente por conta da deficiência desses projetos. Isso provocou o



atraso de alguns contratos, da execução de alguns lotes, de até 10 anos. Há contratos que estão se encerrando agora, licitados em 2001, na Ferrovia Norte-Sul Tocantins.

Fora isso, esses problemas de projeto, extremamente semelhantes aos que nos deparamos na FIOL, causaram a entrega de trechos da Ferrovia Norte-Sul Tocantins pelos quais não vai poder passar nenhum trem. A linha não tem continuidade.

Em uma reportagem do *Valor Econômico*, a própria VALEC coloca que cinco contratos, salvo engano, da Ferrovia Norte-Sul Tocantins, com execução em torno de 90% a 99%, vão necessitar de mais 400 milhões de reais, para serem, de fato, colocados em operação.

Isso tudo é propiciado pela deficiência desses projetos. Uma vez que não tenho saldo para arcar com os aditivos acima de 25%, para entregar a obra como um todo — quando falo em obra como um todo, é uma obra que funciona plenamente, sem restrição de uso e sem problema de utilidade —, para fazer frente a esses aditivos, começo a excluir desse contrato serviços que são essenciais para o funcionamento da obra, a exemplo da drenagem e da hidrossemeadura. Se não temos uma obra com a drenagem feita, na hora que as chuvas passarem, elas vão carregar toda a obra. Se não temos a hidrossemeadura, o plantio feito, sabemos quais são os efeitos da erosão. Afora outros problemas, como baixa qualidade na execução de aterros e problemas de fiscalização, que também decorrem, muitas vezes, desses problemas de projeto, porque é muito mais difícil gerir uma obra em que é necessário fazer modificações a todo o momento, do que gerir uma obra que está com o projeto bem feito.

As medidas corretivas associadas a todos esses problemas, que incluem não só os problemas de falta de sondagem e falta de detalhamento de projetos, até problemas de traçado, como trouxemos aqui, ano passado, todas as medidas corretivas, já foram listadas. A VALEC tem-se empenhado bastante em cumprir todas.

Ao longo deste ano, pude acompanhar, durante várias reuniões, a boa disposição e o bom planejamento da VALEC no sentido de tentar resolver todas essas pendências. Uma obra licitada com um projeto ruim, de fato, traz uma série de medidas a serem tomadas, que demandam um esforço muito grande, para corrigir problemas.

A VALEC, de fato, se esforçou, trouxe alguma coisa até o tribunal, entregou algumas medidas que já vinha implementando, mas não foi suficiente, em razão da complexidade dessas questões, para sanear tudo.

Entre as medidas corretivas que o Tribunal apontou para a VALEC, apenas a última, que seria a exclusão dos itens de serviços por administração da planilha orçamentária, foi de fato realizada e entregue pela VALEC. Então, resta pendente ainda, completamente, a entrega das outras medidas. Muito foi feito, mas, de fato, a VALEC ainda não conseguiu cumprir tudo de forma efetiva.

A situação processual hoje da FIOL, trecho Caetité-Barreiras, no Tribunal, está na seguinte fase: o Tribunal já apontou para a VALEC quais as medidas corretivas que ela tem que adotar, como eu já disse para os senhores, para poder reverter essa situação. O último acórdão até incluiu mais uma consideração, que foi que a VALEC promovesse estudos com vistas a alterar as especificações de uma norma de estudos geotécnicos para projetos. A VALEC já fez essa alteração, e os documentos estão em fase de análise pela unidade técnica.

Então, de todas as pendências relacionadas, a questão da normatização dos estudos geotécnicos para projetos e a questão dos serviços de administração já foram cumpridas pela VALEC. As demais questões, ou seja, a verdadeira quantificação de material de primeira, segunda e terceira categorias; as questões do detalhamento do projeto estrutural das obras de arte especiais; os estudos para a definição de jazidas, também, de areia e brita — porque se licitou a obra sem fazer um estudo adequado, mas quando se iniciou a obra viu-se que se estava pegando material, areia e brita, não daquela jazida mais distante, mas de uma jazida mais próxima. Isso influi no custo da obra, porque isso impacta na distância de transporte desses materiais, e o custo é relevante.

Por tudo isso, apesar de a VALEC já ter demonstrado boa vontade e ter entregado parcialmente algumas coisas em relação às medidas saneadoras, o Tribunal ainda entende que não está na hora ainda de recomendar a continuidade dessa obra, porque, até o momento, não se pode precisar — com o que o VALEC apresentou, por óbvio — qual seria o real valor dessa obra. E isso é temerário, porque eu posso mais uma vez ver acontecer com a VALEC aquilo tudo que aconteceu com a Ferrovia Norte-Sul, trechos Tocantins e Goiás.

Eu vou passar agora para a Ferrovia Norte-Sul, Tocantins, Lotes 13 e 14. Os Lotes 13 e 14 ficam exatamente no trecho entre Palmas e Uruaçu. A irregularidade com recomendação de paralisação desta ferrovia não diz respeito ao projeto, ao contrário do que aconteceu na FIOL, mas sim a sobrepreço.



Nós temos sobrepreço nesses dois contratos. A análise do Tribunal se dá nos preços de 2007. Então, é no contrato, ou seja, como ele foi licitado e contratado. Temos, até o momento, 15,5% de sobrepreço no Lote 13 e 17,82% de sobrepreço no Lote 14.

Quando eu falo que esses valores são iniciais, é porque não fizemos ainda a análise com os aditivos. Muito provavelmente, com todos os aditivos inseridos a esses contratos, esse sobrepreço poderá ficar maior.

A preços iniciais, o sobrepreço nesses dois contratos, nesses dois lotes, soma cerca de 82 milhões, a preços de abril de 2007. Esses preços não estão atualizados.

Vejam que tanto no Lote 13 quanto no Lote 14 o percentual de execução é elevado. Temos aí 93,37 em um e 90,57 em outro.

A situação processual desses dois objetos no Tribunal, atualmente, encontra-se na fase de análise, pela unidade técnica, de elementos adicionais encaminhados pela construtora.

Aqui nós dizemos: *“Com o intuito de complementar as informações apresentadas nos pedidos de reexames interpostos, a construtora encaminhou ao TCU documentação adicional com discriminação de despesas constantes da administração local.”*

Eu vou ser breve, mas eu preciso traçar um histórico em relação a esses dois contratos, para que os senhores entendam melhor.

O Tribunal, em 2008, fez a fiscalização da obra e determinou a retenção cautelar desses valores até que o Tribunal apreciasse o mérito da questão. Isso para quê? Para que a obra não fosse inserida no Quadro Bloqueio, sabendo da importância desse empreendimento para o Brasil.

Acontece que, especificamente nesses dois lotes, a empresa contratada não concordou com a retenção. Então, ela foi à Justiça, conseguiu uma liminar e, ao invés de IG-R — que é aquilo que eu explicava para os senhores, Irregularidade com Recomendação de Retenção —, a irregularidade passou a ser IG-P.

Essa obra, em que pese o Tribunal ter recomendado a sua paralisação, nunca foi para o Quadro Bloqueio. Sempre que ela vem ao COI, o COI, por conta dos aspectos sociais e econômicos da obra, de fato não a insere no quadro. Mesmo assim, o tempo que ela gasta para ser concluída, como eu havia dito para os senhores, faz com que a obra atrase. A obra está sempre atrasada. Até hoje, salvo engano, ela não foi entregue. Está com percentual elevado, mas a previsão de entrega era para 2010, 2011. Entretanto, como há uma decisão da Justiça no sentido de que a contratada não precisaria fazer a retenção, o Tribunal optou por manter a recomendação da irregularidade com paralisação.

O Tribunal já chegou ao mérito desse processo — os Acórdãos nº 1.922 e nº 1.923, de 2011 —, pedindo para que fossem repactuados os valores, ou seja, que a VALEC adotasse providências no sentido de repactuar os valores. A VALEC não obteve êxito junto à contratada. A VALEC também informou que instaurou uma TCE, Tomada de Contas Especial, para apurar o sobrepreço apontado pelo TCU. Merece destaque isso. A gente precisa ver como está o andamento dessa TCE.

Em relação a essa decisão que chegou ao mérito, pedindo para a VALEC adotar providências no sentido de repactuar os valores desses contratos para sanear o sobrepreço, foram interpostos recursos do tipo Pedido de Reexame, e, no momento atual, a construtora encaminhou uma documentação adicional a esses recursos que estão em fase de análise, para que se possa chegar a uma solução final acerca dos recursos interpostos.

Agradeço. Era só o que eu tinha a dizer.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra agora o Sr. Josias, Presidente da VALEC.

O SR. JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR – Boa tarde a todos, aos Srs. Deputados, a Sra. Juliana.

Quero agradecer as palavras aqui dirigidas à VALEC com relação ao seu empenho. Realmente, a VALEC tem se empenhado em resolver e em sanear as medidas aqui apontadas.

(Segue-se exibição de imagens.)

A gente está tratando aqui da Ferrovia Oeste-Leste, chamada de FIOL, dos Lotes 5 a 7, e da Ferrovia Norte-Sul, Lotes 13 e 14, conforme apontado.

Esse mapa, que tenta mostrar a malha toda, mostra a importância da FIOL e da FNS, da conexão da FIOL com a FNS. O trecho de que estamos falando vai de Caetité a Barreiras, naquela parte final, que é a região



produtora de grãos do oeste baiano, que integra a região do Matopiba, uma importante região produtora de grãos, nova fronteira agrícola do País.

Essa é a futura ligação nos Lotes 13 e 14, que também são apontados com indícios de irregularidades.

Afora as medidas pontuais de que vamos falar aqui, a VALEC também tem tomado medidas estruturantes na empresa. Aprovamos nova estrutura organizacional e realizamos o concurso público para prover de quadro próprio a implantação do escritório de gestão de projetos.

Está em elaboração o nosso planejamento estratégico, a instalação do escritório de processos e a reativação da Comissão de Ética.

Sobre a FIOL, são dois trechos: o trecho que está em obras, com mais ou menos 12% de execução dos Lotes 1 a 4, com 537 quilômetros; e o trecho que está paralisado é o dos Lotes 5, 5-A, 6 e 7, com aproximadamente 485 quilômetros, que liga a estrada ao oeste baiano. Nesse trecho não temos licença de instalação. As obras estão paradas. Foram apenas instalados canteiros. Não conseguimos a licença de instalação: primeiro, por problemas de gestão ambiental no primeiro trecho; e depois, em razão de encontrarmos uma região de cavernas no segundo trecho, Caetitê-Barreiras.

Em outubro, agora, conseguimos sanear todas as pendências que tínhamos junto ao IBAMA, e a licença foi novamente reestabelecida. Uma vez reestabelecida a licença ambiental, já solicitamos a ampliação da licença ao segundo trecho. Isso está em trâmite no IBAMA, uma vez aprovado o trecho de cavernas.

Aqui temos um esquema linear da obra. Aquela parte vermelha é a que está em obra, dos Lotes 1 ao 4. O trecho em branco é o da obra não iniciada ainda.

O Lote 5A é a ponte sobre do Rio São Francisco. Nós praticamente revisamos todo o projeto, que ainda está em etapa de revisão, evidentemente. Questionamos o tipo de fundação utilizado, o método construtivo, o tamanho dos vãos — se eram de 25, 30 ou 35 metros — e qual a engenharia mais adequada, de modo a atender ao que o Tribunal de Contas recomendou.

O Lote 6, que é o que está mais expressamente citado nos acórdãos, teve 3 problemas de variantes. O traçado foi alterado em 48% na sua extensão. Com isso, não se tinha ainda a exata definição de quanto custaria. Nisso, reconhecemos que o Tribunal de Contas tem razão. Mas nesse tempo não ficamos inertes, estamos trabalhando para sanear isso aqui.

A última pendência que está listada ali é o trecho da região de cavernas, em São Félix do Coribe, com 6,2 quilômetros. Lá ainda não tínhamos o traçado definido. Então, eu só podia fechar orçamento quando conseguisse aprovar junto ao IBAMA o traçado. A nossa equipe técnica de espeleólogos foi com a equipe do IBAMA ao trecho. Percorremos o trecho e foi aprovado qual o melhor traçado que impacta menos o meio ambiente. Já temos uma posição do IBAMA quanto a isso. Agora estamos detalhando esse trecho para podermos fechar o orçamento e apresentar ao Tribunal de Contas.

No Lote 7 havia uma questão também com relação ao pátio de Barreiras, à locação do pátio de barreiras. As medidas saneadoras já foram adotadas, como eu falei. Houve a reavaliação da ponte do Rio São Francisco e no Lote 6 houve a variante das cavernas. Então, obtivemos lá a aprovação junto ao IBAMA, com a melhoria considerável do nosso traçado.

Eu poderia, pela legislação, destruir duas cavernas para ter que me afastar de uma. Mas conseguimos um traçado que não interfere em nenhuma caverna. Então, acho que foi uma vantagem ambiental e técnica também.

Evidentemente, isso nos dá uma obrigação junto ao IBAMA de monitorar essas cavernas com relação a vibrações.

Temos aí duas outras variantes, como eu falei.

No Lote 7, há o pátio intermodal de Barreiras. No pátio de Barreiras, o traçado fazia aquela curva que está ali embaixo. Naquela ponta, naquela parte mais baixa do mapa, há uma região calcária também. Ali foram cadastradas 68 cavernas, quando nosso especialista parou, porque havia tanta caverna que não valia a pena continuar estudando. Então, aquele traçado estava inviabilizado.

Através de sobrevoos e inspeção em campo, ele verificou uma nova posição para que pudéssemos passar o traçado, que é aquela linha tracejada lá de cima. Isso dá um encurtamento de 55 quilômetros no traçado.

Aquela última pontinha ali é o Lote 7; em azul é o Lote 8, lá embaixo; subindo, está o Lote 9 — que não estão em obras. Então, a interferência no Lote 7 é naqueles 15 quilômetros finais após o pátio. Nós estamos



revendo o orçamento para apresentar ao Tribunal de Contas e eliminar aquele trechinho que está na sequência, sem detalhamento ainda.

Medidas saneadoras já em andamento: realização de estudos com vistas à seleção do melhor método para produção de concreto nas obras de arte — isso já está sendo implantado pela VALEC; realização de sondagens, além de contar com nossas apoiadoras, que já temos contratadas, nós vamos fazer em paralelo o contrato específico para sondagem para a FIOL; exclusão dos itens serviços por administração, que era um cheque como se fosse em branco para o pessoal de campo, isso já foi excluído da nossa planilha; criação de uma comissão para avaliação e recebimento dos projetos e, eventualmente, apuração de responsabilidades; revisão da especificação de estudos geotécnicos; criação da comissão especial para proceder à revisão da norma que trata do projeto básico; exclusão da expressão “por determinação da fiscalização”. Então, esse poder discricionário que era dado à fiscalização de campo foi retirado da nossa norma, principalmente com relação ao item “Colchão Drenante”.

Por que a VALEC entende que não se deve paralisar a obra? Primeiro, porque a obra está paralisada. A VALEC entende que tem condições, até abril do ano que vem, de ter todos os problemas saneados e apresentar ao TCU. Se, por acaso, o orçamento vier a ser cortado, nós perderemos essa possibilidade, a partir de abril, de dar continuidade à obra. Também há um comprometimento nosso de não tocar a obra até que isso esteja saneado, até que tudo isso seja saneado.

Então, a VALEC adotou medidas efetivas para sanear os problemas. Algumas ainda não estão documentadas. E a Juliana tem razão, porque ela tem que se pautar pelo andamento processual. Algumas ainda não estão protocoladas, porque não temos condição ainda. Não temos tudo fechado ainda, mas não estamos parados. E, uma vez que tivermos os documentos, vamos protocolizá-los.

Impacto econômico: devido ao atraso na fruição da obra, há riscos socioambientais devido a isso. Esse é o cronograma que a VALEC pretende para sanear tudo. Então, até o final de abril, teremos todas essas pendências saneadas e protocoladas junto ao TCU.

Com relação à Ferrovia Norte-Sul, eu queria destacar que é justamente o trecho onde futuramente a FIOL se conectará com a Ferrovia Norte-Sul. Esses trechos estão praticamente prontos — estão 99,9% prontos.

Entendo até as razões por que o TCU aprontou a paralisação, mas a VALEC formou uma comissão, que ainda está em andamento, para apurar. A VALEC, em um primeiro momento, fez a retenção, mas depois, por determinação da Justiça, não pôde fazer essa paralisação.

Essas são algumas fotos da obra, que praticamente estão concluídas, razão pela qual entendemos que não cabe paralisação.

Era isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Tribunal de Contas quer pronunciar ainda mais alguma coisa? Gostaria de tirar alguma dúvida?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Eu só gostaria de colocar que o Tribunal recomendou a paralisação para o segundo trecho, entre Caetitê e Barreiras, mas a obra não tinha de fato condições de prosseguimento, porque não tinha licença ambiental. Conforme ele disse, a licença ambiental foi obtida agora, em outubro?

O SR. JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR - Não. Não temos ainda.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Eles ainda não têm. Não é?

O SR. JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR - Nós reestabelecemos no primeiro trecho e pedimos a ampliação do segundo trecho.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Certo.

Então, veja que, por mais que o Tribunal tenha adotado a medida de recomendar a paralisação para corrigir tudo e só então iniciar, mesmo assim não houve prejuízo, porque a VALEC não teria condições de iniciar esse trecho, porque não tinha a licença ambiental.

Então, eu acho que foi realmente a melhor medida a ser tomada.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Entre os Parlamentares presentes, há algum que queira fazer um pronunciamento?

Paulo Rubem Santiago com a palavra.

O SR. DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO - Sr. Presidente, vou retomar parte das preocupações anteriores que já citei aqui, inclusive porque me parece que as coisas se repetem de tal forma que nós perdemos



a noção da grandeza dos prejuízos que o Tribunal de Contas da União indica como dano potencial ao Erário — eu me refiro aqui à Ferrovia Norte-Sul, no trecho Palmas, em Tocantins, a Uruaçu, em Goiás — de 82 milhões de reais.

Cotidianamente nós assistimos, nos Estados brasileiros, praticamente todas as semanas, a notícias de operações da Polícia em busca de assaltantes de carros- fortes. Às vezes, nos jornais, vejo que foram levados 80 mil reais. É como se nós enfileirássemos mil carros-fortes, e esses recursos todos desaparecessem. Nós não estamos saindo do Império, nós estamos em pleno século XXI. A engenharia nacional é uma referência mundial em obras, em iniciativas, em procedimentos.

Eu assisti, há quase 14 anos, a problemas similares na duplicação da rodovia BR-232, no meu Estado, em Pernambuco, especialmente nessas questões das sondagens, material de primeira. Isso continua se repetindo. É como se nós passássemos uma borracha nas nossas escolas de engenharia, nas faculdades, na experiência acumulada pela engenharia nacional. Parece que se começa uma obra cometendo-se os mesmos erros, deixando-se em aberto as mesmas lacunas de exercícios anteriores. É como se tudo aquilo que o Tribunal de Contas já produziu para o País do ponto de vista de fiscalização não existisse.

Então, os senhores se debruçam, a cada ano, sobre as mesmas questões, que são básicas: as sondagens, as obras de engenharias, os projetos. Começam uma obra sem saber quando ela vai terminar. Parece-me que essa situação é mais indicativa da gravidade disso que estamos enfrentando aqui.

Como não me balizo pela lei da inércia, espero que não continuemos isso a cada ano. Virou rotina. É como o batimento cardíaco de quem faz exercício, que se eleva. Vem o TCU, vem a empresa pública — quiçá alguns queriam que viessem até os contratados para que expusessem as suas razões —, aquilo vai-se repetindo, e não acontece nada.

Sabe o que é um prejuízo estimado de 82 milhões de reais numa única obra, num só trecho? É num trecho, não é na obra toda. São 82 milhões de reais. É porque nós não sentimos a mordida no bolso de cada um de nós. Se nós Deputados sentíssemos, a cada mês, o desconto no nosso contracheque parlamentar dessa parte do Erário que é desviada, certamente a conduta seria outra.

Então, quero reiterar as preocupações de vários Parlamentares desta Casa, Parlamentares desta Comissão, da Frente Parlamentar Mista de Combate à Corrupção, de que nós não podemos mais compactuar e permitir que determinadas obras continuem.

Eu sou daqueles que me alinho com a tese de que obra parada é despesa dobrada. Mas também não podemos computar como prejuízo aquilo que nós não tínhamos. É como os Governadores que dão incentivo fiscal de ICMS e dizem que não há perda de receita, porque está se concedendo um benefício de algo que não existia. Como é que eu posso estimar que haja prejuízo, se a obra continuar parada, até que seja regularizada? Ou como é que eu vou continuar uma obra que não atendeu ainda plenamente ao ver zero, ou seja, às exigências do Tribunal de Contas da União? Como é que eu vou andar de bicicleta e, ao mesmo tempo, consertar o pneu? Só se for artista de circo.

Como isso não é comédia — é trágico que estejamos vendo ainda em pleno segundo ano do século XXI ações dessa natureza —, repetem-se os mesmos problemas. Talvez fosse bom, numa outra vinda do TCU, colocar aqui uma memória, uma linha do tempo, com problemas como sondagens, projetos etc., e passar esse filme para que nós víssemos. Vindo assistir a essa sessão, perceberíamos o quanto se lesa do patrimônio do País e o quanto se pede que se continuem as obras em nome do desenvolvimento.

Pelo que eu entendi da explicação do Presidente da VALEC, as preocupações, as sugestões e as exigências do TCU não foram plenamente atendidas: *"Estamos estudando, estamos providenciando"*. Não sei do ponto de vista da técnica, da cautela do Tribunal de Contas da União, até que ponto esse *"em andamento"* responde às ponderações do Tribunal de Contas da União. Não sei se há essa tolerância de parte do TCU ao recomendar a paralisação de uma obra, a suspensão da transferência de recursos.

E que aqui não se venha fazer aquela falsa dicotomia de que nós queremos o desenvolvimento, que quem quer paralisar a obra é contra o desenvolvimento, porque algumas coisas que nós já ouvimos aqui não são expressão do desenvolvimento. São expressões do crime organizado em obra pública. Isso já sabemos. Esta Casa já tem essa memória. O Senado a tem, a Câmara a tem. Vimos que tentaram aprovar medidas na LDO para 2013 aqui no Plenário, e, graças ao bom senso e à serenidade de Parlamentares, nós conseguimos impedir no Plenário determinadas facilidades que levariam a situações muito mais graves no futuro. Lembro-me aqui da intervenção até de membros da Câmara e do Senado quando da apreciação em Plenário do relatório final da LDO.



Queria ponderar e, se possível, ouvir do TCU mais uma vez se contemplam as exigências do TCU as explicações dadas ao Presidente da VALEC: "*Estão em estudo, estamos providenciando.*" "*Então vamos liberar, vamos continuar e, no meio do caminho, vamos tentando acertar.*"

Se se contemplam, se o TCU atesta que não há risco de esse sobrepreço acontecer, que se continue e se apure a fiscalização até o final. Se isso não está de acordo com as exigências, não há porque nós transigirmos aqui, porque onde passa um boi passa uma boiada e nós não queremos que isso aqui fique como uma marca permissiva da Comissão Mista de Orçamento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Faça o questionamento do Deputado Paulo Rubem.

Com a palavra o Presidente da VALEC.

O SR. JOSIAS SAMPAIO CAVALCANTE JÚNIOR - Reconheço muitas das palavras do Deputado com relação à boa técnica. A VALEC está tentando se reestruturar para buscar novamente essa boa engenharia, a boa engenharia que constrói o País.

Reconhecemos boa parte das irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas. Elas têm a sua origem, tanto na extensão da Norte-Sul, quanto na FIOEL, na concepção, na sondagem, naquilo que é básico e não foi atendido inicialmente. Agora, temos a opção de voltar à estaca zero ou tentar arrumar como está. Foi esta a opção que nós adotamos: tentar arrumar a casa do jeito que está.

Já apresentamos isso. Temos mostrado a nossa cara ao Tribunal de Contas, reconhecido as nossas falhas, pedido a oportunidade. Tivemos esse pedido acatado por diversos Ministros e, no embate franco, direto, com a SECOB, temos mostrado os nossos erros e buscado sanear-los, tanto é que os próprios Ministros reconheceram a atuação da VALEC nesse sentido.

A gente não pede aqui para continuar uma obra irregular. O que a gente pede é o seguinte: se a gente conseguir sanear os problemas, se a VALEC for capaz de sanear-los até abril, a gente pede a oportunidade de continuar com a obra. Eu acho que é razoável o nosso pedido. Infelizmente — e é bom que aconteça —, a gente é julgado também pelo espelho da Ferrovia Norte-Sul. Eu acho que a engenharia é isso, a gente aprende e deve aprender com os erros do passado para tentar não cometê-los mais.

Então, o que a VALEC está pedindo é a oportunidade de, uma vez saneados esses problemas, lógico, com o debate com o Tribunal de Contas, ter a chance de poder continuar a obra, que é relevante para o País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra a representante o Tribunal de Contas.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Penso que V.Exa. tem muita razão no que diz, mas eu gostaria de pontuar algumas coisas.

Primeiro, o Tribunal já se manifestou no sentido de que, enquanto a VALEC não entregar as medidas corretivas de forma a saber quanto custa essa obra, não há como liberá-la. Esse é o entendimento do Tribunal. Em contrapartida, há de se colocar aqui o empenho da VALEC em tentar entregar, de forma final, de forma concluída, todas as medidas corretivas de que ela precisa realizar para poder chegar ao valor final dessa obra.

Como eu disse, uma obra licitada e contratada, sem um projeto básico, de fato, bem construído, gera uma série de problemas posteriores que são muito mais difíceis de consertar. Talvez por isso a VALEC tenha tentado, ao longo deste ano, entregar-nos algo conclusivo, e de fato ainda não conseguiu.

Só que, depois da reestruturação da VALEC — acho que isso merece ser dito —, o contato da VALEC com o Tribunal melhorou bastante. Nós nos reunimos, até por determinações dos relatores desses processos ao longo deste ano, e eles sempre nos trouxeram as medidas que estão providenciando. O fato é que ficar sempre no gerúndio de "*estamos fazendo*", "*estamos providenciando*" não traz aos autos — e nós estamos lidando com o processo; no Tribunal nós temos um processo —, os elementos que de fato precisariam estar ali para que o Tribunal se pronunciasse, já que trabalhamos com fatos trazidos aos autos.

De todo modo, ela já nos trouxe muitas informações e muitos indícios de que de fato está trabalhando nisso. Eu vejo com muitos bons olhos o fato de a VALEC se comprometer a não iniciar essa obra antes da entrega completa desse valor.

Veja que o que eu estou pedindo, o que o Tribunal está pedindo, é o valor da obra, porque é isto que é temerário: não saber quanto vai custar essa obra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Até para saber quanto vai pagar, não é?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Exatamente.

Nesse sentido, eu gostaria de dizer que, de fato, todas as ações empreendidas pela VALEC merecem louvor. Eu louvo a iniciativa da VALEC. A VALEC nos procurou, os técnicos nos procuraram, o relator possibilitou



esse contato. Tivemos várias reuniões ao longo deste ano, mas os problemas são grandes. Problemas complexos exigem de fato soluções complexas.

Entendo que esse compromisso dela tenha que ser de fato pontuado aqui, o compromisso de não iniciar a obra, não colocar a bicicleta para andar enquanto o pneu está por consertar.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o Deputado João Leão.

O SR. DEPUTADO JOÃO LEÃO - Eu queria dar os parabéns ao Tribunal de Contas da União, na pessoa da Dra. Juliana Pontes, e gostaria de dar os parabéns à VALEC, que mudou, viu, irmão? À VALEC, Josias, meus parabéns. Eu tenho acompanhado a Ferrovia Norte-Sul, desde o seu nascedouro, e realmente você mudou aquela estrutura da VALEC. Então, eu quero lhe dar os meus parabéns, a toda a sua equipe que está lá, à sua equipe de campo. Vou lá, entro no carro, vou correr trecho, olho. Vou a Ilhéus, vou cá a Barreiras, vejo os canteiros. Realmente, mudou.

Eu venho do setor ferroviário. A minha vida se iniciou fazendo ferrovia. Eu fiz a Ferrovia Carajás, fiz a Pera Ferroviária da Mina. Fiz mais de 400 quilômetros de trecho na Ferrovia Carajás. No setor de ferrovia, há um mote que diz que trem não tem desvio. Ou se faz uma obra bem-feita, perfeita, ou vai haver problemas no futuro. A ferrovia tem que estar lá com uma estrutura boa. E a estrutura boa da ferrovia está embaixo, ela começa desde a sua base e vai até a sua estrutura final.

Então, o que acontece? Por exemplo, às vezes, um técnico do TCU, que vai fiscalizar uma ferrovia, acha que os mesmos preços de rodovia devem ser aplicados em ferrovia. Não é não, gente. Começa pela base. A compactação de uma ferrovia é totalmente diferente da compactação de uma rodovia. Nas tubulações de concreto, para as rodovias, o tubo de concreto aplicado numa parede pequena é o CA-1, o CA-2, o CA-3, o CA-4; já numa ferrovia é totalmente diferente, o tubo é o F1, o F2, o F3, o F4. Então, é uma concepção de engenharia idêntica, porém diferente. Os preços de ferrovia realmente são diferentes dos preços de rodovia.

A VALEC tem procurado ver essas questões no campo de qualidade de serviços, principalmente nesse trecho. Eu tenho acompanhado esse trecho que está em andamento agora. Há fiscalização nesse trabalho da VALEC.

Se houver paralisação dessa obra, o que vai acontecer? Parou a obra, parou tudo. A VALEC vai ficar sem poder resolver os problemas da obra. Quando a obra para, a dotação orçamentária é zero para esse determinado trecho. Tudo aquilo que poderia ser feito para corrigir aquilo que não foi feito a VALEC não vai poder fazer. Então, a paralisação dessa obra, meu caro Presidente, Deputado Mauro Lopes, não pode acontecer.

O TCU tem que ficar lá de lupa, olhando e fiscalizando. A VALEC tem, cada vez mais, que fazer o que está acontecendo, melhorando a sua qualidade no trabalho. Isso já está acontecendo no primeiro trecho, de Ilhéus até Caetitê. Agora, daí para frente, vamos continuar esse trabalho do trecho Ilhéus-Caetitê, porque, se a obra for paralisada, fica tudo paralisado. Se a obra é paralisada, cancelam-se todos os contratos, haverá novas licitações de projetos disso e daquilo, serão necessárias novas dotações, e nós vamos perder aí mais um ano. Então, não há sentido.

Eu acho que essa obra deve continuar, porém com olho de lupa do Tribunal de Contas da União. A obra não pode parar. Eu sou radicalmente contra paralisar uma obra desse porte nessa situação. É uma questão de bom senso. É aquilo que V.Exa. disse, meu caro Deputado: *"Uma obra paralisada é prejuízo certo"*. É prejuízo.

Agora, vamos continuar o trabalho de olho de lupa.

Parabéns à VALEC por esse belo trabalho que vocês estão fazendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o nosso nobre Deputado Paulo Pimenta, Presidente da Comissão Mista de Orçamento.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Presidente, nosso Coordenador, Deputado Mauro Lopes; Dr. Josias, Dra. Juliana, eu acho que nós temos que fazer uma discussão, Deputado Paulo Rubem, Deputado João Leão, mais conceitual.

Eu estou cada vez mais convencido de que, em que pesem a seriedade e importância do trabalho que o Tribunal de Contas desenvolve, esse instituto do pedido de paralisação das obras acabou sendo de tal forma banalizado, que hoje ele não pode — ou não consegue — ter a importância e a relevância que a opinião de um órgão como o Tribunal de Contas deveria ter.

Veja, por exemplo, Deputado Paulo Rubem, o ano passado o Tribunal de Contas pediu a paralisação de 27 obras. O Congresso Nacional não acatou 22 delas. Destas 22, doze hoje já estão cem por cento resolvidas.



Ou seja, a vida demonstrou que a posição do Congresso Nacional de entender que deveriam ser feitos ajustes do contrato, que deveriam ser cumpridas as exigências do Tribunal sem paralisar a obra, estava certa.

Agora, eu pergunto aos senhores: se nós tivéssemos simplesmente recebido a solicitação do Tribunal de Contas e determinado a paralisação dessas obras, quem teria arcado com esse prejuízo? Doze obras já estão cem por cento resolvidas, obras sobre as quais o Tribunal dizia que, se não fossem paralisadas, não teríamos como resolvê-las. E aí? As obras não foram paralisadas, as obras continuaram, e os problemas foram sanados.

Então, entendo que um instrumento de um órgão como o Tribunal de Contas, pela sua importância, que diz que uma obra tem que ser paralisada não pode ser feito de uma forma tão corriqueira.

E eu digo mais: eu acho que nós temos que entender bem do que estamos falando aqui. O Deputado Paulo Rubens, por exemplo, falou de desvios, de corrupção. Nós estamos falando de obras com indícios de corrupção. Se for isso, estamos, inclusive, no lugar errado. Se aquilo que o Deputado Paulo Rubens disse aqui sobre obras com indício de corrupção, sobre desvios de 82 milhões de reais, bom, então, tem que ser mandado para a Polícia Federal! Quer dizer, o Tribunal de Contas não deveria nem mandar para nós — entendem? Eu não estou falando disso.

Pelo que eu entendo — e me corrijam-me os senhores e as senhoras se eu estiver errado —, o que existem muitas vezes são divergências de metodologia, existem divergências conceituais.

A PETROBRAS veio aqui e disse que tem conseguido, com a sua metodologia, reduzir o custo da obra da refinaria em 480 milhões de reais. O Tribunal de Contas vem aqui e diz que tem um sobrepreço de 1 bilhão e 300 milhões de reais. Por que razão eu vou entender que o técnico do Tribunal de Contas, que tem a sua opinião e a sua metodologia, é um anjo e o engenheiro e os técnicos da PETROBRAS, que têm outra metodologia, estão tramando um mecanismo para desviar 480 milhões de reais dos cofres públicos? Pelo amor de Deus! Não é esta a discussão que esta Comissão tem que fazer. Isso tem que ser feito na Polícia Federal, não sei onde, mas não aqui.

Eu acredito que nós não podemos tratar aqui como se estivéssemos tratando de indícios de corrupção, de desvio de dinheiro público. Até porque — repito — eu acho que se o Tribunal identificou isso, ele tem que mandar é para Polícia Federal, ele tem que mandar para outro lugar.

Agora, vejam bem: eu parto do pressuposto de que tanto o técnico da VALEC quanto do Ministério da Saúde ou do Tribunal, todos são funcionários públicos concursados, todos querem fazer o seu trabalho da melhor maneira possível e todos têm o mesmo nível de honestidade e credibilidade. Não acho que nenhum seja mais ou menos honesto do que o outro. E acho que não há nenhuma razão para alguém aqui pensar o contrário. Assim como os nossos consultores. Não é porque alguém passou no concurso do Tribunal de Contas ou do Ministério Público que vai ser mais honesto do que ninguém. Todos são funcionários públicos que têm suas obrigações, seus deveres e procuram cumpri-los da melhor maneira possível. Parto desse pressuposto.

Nós temos que avançar no sentido de desenvolver uma metodologia que seja de comum acordo entre todos. Porque a lei coloca o Congresso Nacional... Eu quero aqui de novo recorrer a uma questão que eu já abordei, Deputado Paulo Rubem Santiago. Olhe aqui: o que diz a LDO? O Tribunal de Contas levará em consideração, na deliberação pelo bloqueio e o desbloqueio, convênios, etapas, parcelas, obras com indícios de irregularidades, a classificação da gravidade e indícios etc.

Muito bem. E que diz a LDO? Ao Congresso Nacional caberá analisar:

I - os impactos econômicos e financeiros decorrentes do atraso das obras;

II - os riscos sociais, ambientais e à segurança da população decorrentes do atraso da obra;

III - a motivação social e ambiental do empreendimento;

IV - o custo da deterioração ou perda das parcelas executadas;

V - as despesas necessárias à preservação das instalações e serviços já executados;

VI - as despesas inerentes à desmobilização e ao posterior retorno às atividades;

VII - as medidas efetivamente adotadas pelo titular do órgão ou entidade para o saneamento dos indícios de irregularidades apontados; e



VIII - o custo total e o estágio de execução física e financeira dos contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas.

Então, a lei determina que *"cabe ao Congresso Nacional"*. Aqui não existe nenhum artigo ou parágrafo que fale em obra com indício de corrupção ou desvio de dinheiro público. Não há nada no Capítulo 10 da LDO que diga que nós estamos tratando desse tipo de obra.

O SR. DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO - Deputado, poderia me conceder um aparte?

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Com todo o prazer.

O SR. DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO - Bom, eu acho importante que possamos evoluir nessa discussão, primeiro porque me parece que não é o TCU que é corriqueiro com a proposta de paralisação de obra. O que são corriqueiras são as irregularidades — ou não?

É só consultar a memória das audiências que o TCU faz nesta Casa, seja na área ferroviária, seja na área rodoviária, seja na área portuária, seja na área aérea e por aí vai. Nós sabemos muito bem que não é o TCU que vem aqui, de forma inoportuna, e propõe que se paralise uma obra e que se façam ajustes. Corriqueiras são as irregularidades, que levam à demissão de diretorias de empresas públicas, que levam à mudança da nomenclatura de empresas do Governo Federal — o ex-DNER virou DNIT. Então, o aspecto da tradicionalidade não é relativo ao TCU, que cumpre o seu papel. A verdade é que há setores que não se emendam e repetem as mesmas irregularidades.

Toda obra é importante, é evidente, senão ela não teria sido proposta, senão ela não mudaria a paisagem, até para que se apresentasse aqui um gráfico de uma obra rodoviária, de uma obra portuária, um aeroporto, uma usina hidrelétrica, uma grande refinaria, como lá no meu Estado, em Pernambuco.

Outra questão é que é interessante se falar da divergência de métodos. Eu nunca vi nesta Casa divergência para menos; sempre são para mais. Eu sonho com o dia em que vou chegar aqui e vou ver o TCU dizendo às empresas e aos contratantes: *"Podem aumentar! Vocês merecem ganhar mais! Por que vocês estão cobrando tão pouco? Por que vocês contrataram uma obra num valor e a estão executando 60% mais barata? Aumentem! Ampliem as obras! Contratem mais! Expandam!"*

A divergência de método é sempre contrária ao Erário público. Então, não é uma coisa tão simples. É uma tradição, é uma história, é um hábito, é um costume — um mau costume.

Outra coisa, concordo com o Deputado Paulo Pimenta: muitas das obras foram se corrigindo ao longo do tempo. É verdade, eu já acompanhei isso aqui. Mas muitas outras, talvez em igual ou até em maior quantidade, ficaram pelo meio do caminho.

Vou citar aqui uma da minha Região Nordeste: Projeto de Irrigação Pontal Sul. Já passou por aqui, mas já escorregou por aqui mais do que pedra que rola dentro do rio. Eu visitei as obras do Pontal Sul. A cada 700, 800 metros, uma tomada d'água clandestina no canal de irrigação.

Não satisfeitos com o Pontal Sul, propuseram o Pontal Norte, e levaram a que a CODEVASF, uma empresa pública, ainda no segundo mandato do Presidente Lula, fosse aos sítios que seriam desapropriados e ameaçasse os agricultores com a Polícia Federal caso eles não assinassem a anuência às desapropriações. Pois agora, há cerca de 6 meses, a empresa que havia sido contratada com assessoria da IFC, do Banco Mundial, para uma sociedade de propósito específico, caiu fora. E está lá o Governo Federal, que enfiou mais de 200 milhões no Pontal Norte e agora vai ter de começar tudo da estaca zero.

Então, a preocupação do Deputado Paulo Pimenta procede. Algumas obras foram se corrigindo, foram se ajustando e, ao final, elas se concluíram de forma benéfica à sociedade, mas muitas, em igual quantidade, ficaram pelo meio do caminho. É só pedir que o TCU nos traga aqui aquelas que nunca conseguiram se corrigir.

Eu lembraria isso, para que nós não invertêssemos a questão. O que é corriqueiro não é o TCU propor paralisação; corriqueiras são as irregularidades, são os vícios que não se emendam. Parece que é uma sina, um carma. O Brasil vai conviver ainda, não sei por quantas décadas, com irregularidades em obras públicas, repetindo aquilo que foi dito aqui.

Obrigado.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Acho que esta discussão sobre a necessidade de cada vez mais as obras serem licitadas com projetos executivos e não com projetos básicos vai, a médio prazo, significar um avanço muito importante para o País em termos disso que estamos aqui discutindo, mas nós temos um saldo de obras que estão aí.

E eu quero concluir dizendo que fiz questão de falar isso porque eu não quero que paire aqui nenhuma dúvida sobre o tipo de obra que estamos discutindo, que discussão estamos fazendo.



Deputado Paulo Rubem e Deputado João Leão, há poucos dias, visitei uma obra da Transposição do São Francisco no trecho que está sendo executado pelo Exército em Pernambuco, próximo a Paulo Afonso, na divisa com a Bahia. É uma imensa obra de engenharia, um canal de aproximação. E o engenheiro nos explicou que, quando já havia lá um bom percentual da obra executada — o Deputado Josias estava junto —, choveu 130 milímetros num dia. Fazia quase 2 anos que não chovia e choveu 130 milímetros num dia. E toda a água daquela bacia hidrográfica, daquela região toda, correu de maneira acumulada, pegou o lado da obra e atirou tudo o que já havia sido feito pelo Exército de volta, para dentro do canal. O engenheiro nos explicou, de maneira muito tranquila, que o projeto original não previa a necessidade de um sistema de drenagem que pudesse evitar que a água da chuva corresse para o canal. E, por conta disso, foi necessária uma nova obra, quase tão grande quanto a primeira: um sistema de coleta de água de toda a bacia hidrográfica naquela região que joga toda essa água para dentro de outro canal, que leva a água de volta para o rio, para evitar que essa água caia no canal principal e possa, mais uma vez, danificá-lo.

Ninguém questionou. Todo mundo concordou, porque, de fato, como não havia uma previsão original, e como haveria uma previsão original... Inclusive, pode ser que nunca mais aconteça isso — foram 130 milímetros num dia, o que acontece uma vez a cada 10 ou 20 anos.

Agora, pergunto aos senhores o seguinte: e se não fosse o Exército que estivesse fazendo aquela obra? E se fosse uma empresa, que chegasse aqui e dissesse: *"Infelizmente, o projeto original não previa o que aconteceu, e nós precisamos fazer um aditivo, ou uma nova licitação, o que significa 40%, 50%, 60% do valor da obra original"*.

E se não fosse o Exército que estivesse fazendo aquela obra? Então, não é possível nós partirmos do pressuposto de que, pelo fato de que era o Exército... *"Então, está bem. Nós temos que entender: não estava previsto, trata-se de uma obra de engenharia complexa, isso pode acontecer."* Isso pode acontecer com qualquer obra.

O que eu não aceito é a ideia de que, sempre que se tem que fazer uma discussão técnica apresentada por profissionais de tanta ou mais qualidade que os técnicos do Tribunal de Contas, engenheiros e profissionais de órgãos de Governo que muitas vezes encontram alternativas que reduzem custos — sabemos disso —, isso seja tratado como se nós estivéssemos aqui discutindo obras com indícios de corrupção ou coisa do gênero.

Isso é o que eu gostaria de dizer muito mais como uma resposta para, digamos assim, não passar como verdade especialmente algumas questões colocadas pelo colega.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o Deputado Josias Gomes.

O SR. DEPUTADO JOSIAS GOMES - Sr. Presidente, Deputado Mauro Lopes, Srs. Deputados, eu gostaria que o Deputado Paulo Rubem estivesse aqui agora para nós colocarmos algumas questões nos seus devidos lugares. Nós temos em execução no País, só do PAC, cerca de 30 mil obras, entre pequenas, médias e grandes.

Ora, vieram para esta Comissão 22 obras com pedido de paralisação. Então, não há esse grande problema, nem técnico, nem de corrupção, nas obras que estão havendo no País. Alguém está superestimando — e não sei com que interesse — alguns problemas, como, por exemplo, o pontuado aqui pelo Dr. Josias Sampaio, a quem quero parabenizar por estar fazendo um trabalho excelente, sobretudo, Deputado Leão, numa das obras que V.Exa. conhece como ninguém e que terá uma importância social para um Estado encravado numa região que tem 68% do seu território no Semiárido nordestino, a Bahia. Essa obra vai, sim, mudar a economia de toda uma região e vai incluí-la no processo de desenvolvimento do País.

E aqui louvo a iniciativa da VALEC. A humildade do Dr. Josias Sampaio me parece ser um indício muito forte de que nós estamos num caminho muito correto para atingir um dos grandes feitos do nosso Governo que é impor uma linha de desenvolvimento no interior do País.

Então, essa obra não pode ser paralisada. Não há razão para isso, e as razões já foram aqui listadas pelo Deputado João Leão e pelo Deputado Paulo Pimenta.

E digo mais: na própria fala da Dra. Juliana, ela reconhece que a VALEC tem feito um esforço extraordinário no sentido de buscar uma linha que afirme a obra como necessária e os custos como factíveis.

Nesse sentido é que eu, como membro da Comissão, creio que nós temos o dever, não só para com o Estado da Bahia, mas para com o desenvolvimento do País, de tocar essa obra, nas condições, inclusive, que ele, o Presidente da VALEC — e nós temos que dar crédito à sua fala —, está propondo: não quer recomeçar a obra enquanto não forem solucionadas as pendências a que o Tribunal de Contas aludiu.



Ora, se está em curso um processo, dito pelo próprio Presidente e atestado pelo Tribunal, que se refere a uma situação nova e séria, nós não temos razão aqui para a continuidade dessa obra não ser liberada, a despeito da palavra de nosso Presidente ter sido no sentido de que só o fará quando as imperfeições, digamos assim, apontadas pelo Tribunal de Contas forem corrigidas.

Era essa a minha fala, Deputado Mauro Lopes. Quero ver se nós deixamos essa obra ser tocada. Eu lamento o fato de o Deputado Paulo Rubem Santiago não estar aqui para fazermos esse debate, porque, senão, acaba parecendo que aqui há um bando de doidos com obras cheias de corrupção, de desvios, de erros e o diabo a quatro. Estou falando de 30 mil obras do PAC e de 22 que o órgão pediu que não fossem continuadas, seja por problema de corrupção, seja por problema técnico.

Então, nós não vamos aqui fazer um debate enviesado sobre um tema de tamanha importância não só, no nosso caso, para a Bahia, mas para o Brasil como um todo, que são as outras obras que foram colocadas aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado, Deputado Josias.

Encerramos o debate sobre a VALEC. Eu agradeço muito à Dra. Juliana, do TCU, e ao Dr. Josias.

Vamos agora ao debate sobre o DNIT.

Para compor a Mesa, eu gostaria de convidar, com muita alegria, o Dr. José Ulisses Rodrigues Vasconcelos, do TCU, o Dr. Eduardo Veras, do DNIT, e o Dr. Eloi Angelo Palma Filho. *(Pausa.)*

Sras. e Srs. Deputados, membros do TCU, considerando que nós teremos muitas obras do DNIT a serem discutidas aqui, nós vamos ser breves, uma vez que cada palestrante terá 15 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas, apesar dos indícios apontados pelo Tribunal de Contas da União.

Realmente são muitas obras, e nós queremos, com a maior brevidade possível, dar andamento aos nossos trabalhos.

Inicialmente, passamos a palavra ao Dr. José Ulisses, do Tribunal de Contas da União, para seus questionamentos.

O SR. JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS - Exmo. Sr. Deputado Mauro Lopes, Deputados, senhoras e senhores, boa tarde.

Começaremos, relativamente ao DNIT, pelas rodovias. Ao todo, seis rodovias foram indicadas com IGP, sendo que, dessas, apenas uma é IGP nova. Cinco dessas seis, desde o ano passado, foram recomendadas à IGP no Congresso Nacional. Vou detalhar agora, uma a uma, essas seis recomendações de paralisação.

Em primeiro lugar, começando pela BR-116/RS, num custo global estimado de 968 milhões de reais, foi apontado o sobrepreço de 72 milhões de reais. No caso concreto dessa obra, concluímos hoje o procedimento de inspeção no DNIT, já que não havia chegado informações novas, e, mediante essa inspeção, foi comprovado que o DNIT repactuou esses contratos alterando o valor e diminuindo esse sobrepreço para 66 milhões de reais. Destaco que, nesse caso concreto, a ação do TCU trouxe um benefício efetivo, porque já fazem parte dos contratos os 66 milhões de reais. Dada essa alteração contratual, concluímos o relatório de inspeção e o encaminhamos ao Relator ainda hoje com a proposta de que essa obra não seja mais incluída no quadro de IGPs. Então, para a BR-116, que, inicialmente, estava sendo indicada para paralisação, devido a essas novas alterações por parte do DNIT nos contratos, a recomendação é a de não mais paralisar a obra, por conta de que as questões restantes não seriam materialmente relevantes, conforme as disposições da LDO.

Dando seguimento, passo agora para a BR-448/RS. Trata-se de um empreendimento com custo global estimado em 854 milhões de reais e um dano potencial Erário de 91 milhões de reais. O TCU, no mês de outubro, mais precisamente no dia 24 de outubro, determinou ao DNIT uma série de correções nos contratos, justamente para corrigir esses sobrepreços levantados. Cientes e comunicados dessa decisão tanto o DNIT quanto as empresas, o DNIT informou que iria cumprir a decisão do Tribunal, não obstante as empresas terem entrado com embargo de declaração desse acórdão, o que tem caráter suspensivo perante o Tribunal. Então, o que resta por enquanto é a indicação de paralisação pelo TCU.

É importante ressaltar que, nesse caso concreto, tanto o DNIT como as empresas tiveram pelo menos três oportunidades de se manifestarem nos autos, e, a partir dessa linha de argumentação produzida tanto pelas empresas quanto pelo DNIT, a SECOB-2 voltou a instruir os autos, submetendo, ao final, uma proposta de decisão ao Tribunal, que, conforme disse anteriormente, em 24 de outubro de 2012 determinou a correção dos pontos levantados.



A terceira obra é a BR-440/MG, um contrato antigo que começou inicialmente com um convênio com a Prefeitura de Juiz de Fora, com um custo estimado em 117 milhões de reais e um dano potencial ao Erário de 14 milhões de reais. Comunicado da decisão do TCU, dos trabalhos realizados e dos pontos levantados, o DNIT acordou por somente executar as obras suficientes a não causar eventuais danos ao que já tinha sido realizado. O que resta fazer, nessa linha de pensamento e raciocínio, é uma galeria de concreto. E isso também foi feito por sugestão do próprio Relator, no caso, o Ministro Raimundo Carreiro, que determinou que somente essa galeria poderia continuar, e o restante da obra, onde havia sobrepreço, seria objeto de uma nova licitação, uma nova contratação.

Embora tenha o DNIT informado ao TCU que concorda com isso e que vai fazer somente a galeria, ainda não comprovou efetivamente a alteração contratual, apenas informou que parte da galeria será concluída em fevereiro de 2013. O Tribunal aguarda novas informações com relação ao restante dos itens do contrato, para, se for o caso, informar o Congresso Nacional.

A próxima obra é uma ponte sobre o rio Araguaia, na BR-153/TO, que liga a cidade de Xambioá, no Tocantins, a São Geraldo do Araguaia, no Pará. Essa obra, inicialmente, foi objeto de convênio com o Governo do Estado e, posteriormente, o contrato firmado pelo Governo do Estado foi assumido pelo DNIT. Ao fiscalizar a obra, ainda no ano passado, o TCU levantou uma série de impropriedades relativas a preço e também a questões de projeto. E, informado dessas questões, mais recentemente o DNIT comunicou ao TCU sua pretensão de rescindir esse contrato e firmar uma nova licitação diante de novo projeto que está sendo desenvolvido, já que o projeto original não seria adequado à realização da obra. Não obstante, até agora, o DNIT não comprovou a rescisão desse contrato. E, por conta disso, a indicação de paralisação continua.

Relativamente à quinta obra, a BR-080/GO, que também é objeto de convênio com a Agência de Transportes do Estado de Goiás — AGETOP, quando o TCU a fiscalizou, notou, além das questões de sobrepreço, um problema mais grave ainda: como são vários lotes contratados, o que ocorreu é que um dos lotes estava sendo executado fora do traçado original, de forma que o próximo lote não coincidissem com esse lote, perdendo-se todo o serviço executado. O DNIT, ciente dessas impropriedades, informou ao Tribunal, que já oficiou à Agência Goiana, para que apresente justificativas, dada a alteração de traçado; e também informou ao Tribunal que pretende denunciar o convênio, e ele próprio dar continuidade à obra.

Não obstante, mais uma vez, não houve comprovação documental ainda dessas providências. O Tribunal aguarda a finalização dessas ações pelo DNIT, para, se for o caso também, informar o Congresso Nacional.

Por fim, a BR-163/PA, que apresenta questões de superfaturamento relativas a preço, a questões de projeto, a quantitativos. São vários lotes de obra, e as indicações de paralisação são somente relativas a dois lotes. Nesse caso, também já há decisão do Tribunal. O DNIT, mais uma vez, informou que iria ajustar os contratos, e, não obstante, as empresas recorreram da decisão do Tribunal. Isso está sendo objeto de análise agora pela Secretaria de Recursos do Tribunal, que aguarda do DNIT a comprovação da efetivação daquelas medidas determinadas em acórdão do Tribunal.

Sr. Presidente, basicamente são essas as informações. Estarei à disposição para maiores esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado.

Ouviremos agora o representante do DNIT, Dr. Carlos. *(Pausa.)*

O SR. CARLOS EDUARDO VERAS - Boa tarde a todos. Desculpem-me o pequeno atraso.

Vou apresentar as obras classificadas com IGP pelo Tribunal de Contas da União e as providências que o DNIT vem tomando para o saneamento de cada uma delas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Temos ali a primeira lista em que constam obras que já têm as soluções devidamente apuradas pelo DNIT, conforme determinações do Tribunal de Contas da União.

Reiterando o que disse o Dr. Ulisses, para a BR-440, por exemplo, já aprovamos o relatório final de revisão de projeto em fase de obras, em que houve a redução no contrato de 55,2%, e já estamos providenciando a rescisão do contrato, tendo em vista que as obras das galerias pluviais foram devidamente concluídas. Seguiu-se estritamente a determinação do Tribunal de Contas da União. No acórdão, o TCU determinou que executássemos as obras estritamente necessárias, para garantir que as galerias fossem devidamente executadas, de forma que não houvesse mais prejuízos para a população local.



Essa rescisão contratual, inclusive, já está em análise na nossa Procuradoria Federal Especializada e, saindo de lá, vai para a deliberação da Diretoria Colegiada. Portanto, na visão do DNIT, não há mais por que essa obra ser configurada como irregularidade grave, tendo em vista que o DNIT tomou todas as providências necessárias para seu saneamento.

Passando para a BR-163/PA, o TCU havia determinado a retenção cautelar de 18,3 milhões em um dos contratos e de 13,3 milhões em outro contrato, ou, alternativamente, poderíamos fazer o reforço dessas cauções no mesmo valor. Isso o DNIT fez. E também fez tratativas junto às empresas de forma que tivéssemos o reforço dessas cauções justamente nesses valores. De qualquer modo, o DNIT ainda irá discutir com o Tribunal de Contas da União, durante a execução do contrato, sobre todas essas irregularidades. De qualquer maneira, para prevenir qualquer eventual dano ao Erário, já foi feito esse reforço de caução, atendendo às determinações do Tribunal de Contas da União. Portanto, novamente, essa obra não deveria configurar como IGP.

Temos ali, na BR-153/TO, a obra na ponte sobre o Rio Araguaia. Da mesma forma, o DNIT, inicialmente, informou ao Tribunal de Contas da União que iríamos dar continuidade ao contrato após a aprovação do projeto executivo dessa obra. Porém, já agora no FISCOBRAS 2012, percebemos que o TCU fez indicação de vício de origem. Portanto, o DNIT considerou pertinente procedermos à rescisão do contrato, aguardarmos a aprovação do projeto executivo, que está em análise, para fazermos nova licitação e darmos continuidade à obra.

Sob essa ótica, entendemos que seria bastante temerário termos a obra com IGP mantido, pois não teríamos mais recursos para isso. Então, se o DNIT resolvesse licitar essa obra já no primeiro semestre de 2013, não poderíamos executá-la, porque, com certeza, iria gerar muitos prejuízos para a população local.

Passando-se para a BR-80, conforme bem explicitou o Dr. Ulisses, o achado mais grave ali foi um desvio de traçado com relação ao projeto executivo. Essa obra encontra-se paralisada desde o momento em que o TCU fez a auditoria. Portanto, não temos mais nenhum novo quantitativo sendo medido — absolutamente nada! Na verdade, o DNIT ainda não procedeu à denúncia do convênio, pois abrimos espaço para que a AGETOP apresentasse as devidas justificativas tanto para o desvio de traçado quanto para os supostos sobrepreços apontados pelo Tribunal de Contas da União. Esse convênio está com data de encerramento prevista para o final de dezembro, e, de qualquer modo, ele não será prorrogado.

Qual vai ser a linha de ação do DNIT, já que a obra está paralisada e o convênio não será prorrogado: o DNIT tentará oficializar, na verdade proceder com as ferramentas administrativas necessárias para reaver todo o indício de irregularidade e todo o sobrepreço apontado pelo tribunal. Caso não haja sucesso por essas vias, será aberto processo de tomada de contas especial.

No caso dos terminais hidroviários, o DNIT já revogou o Edital nº 70/2012 no qual ele iria contratar as obras de construção em Anori, em Alvarães e em Anamá. Entendemos então que o relatório perdeu o seu objeto, tendo em vista que já não há mais editais. Da mesma maneira, com relação a Barcelos, o DNIT não mais procederá a qualquer repasse para a CODOMAR. Além disso, o DNIT revisará todo o orçamento e o projeto, de maneira que a obra só retorne sua execução depois de apuradas todas as irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União.

Portanto, não há mais essa irregularidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado...

O SR. CARLOS EDUARDO VERAS - Sr. Presidente, ainda há mais uma...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Há mais uma?

O SR. CARLOS EDUARDO VERAS - Com relação à BR-116, o Dr. Ulisses, na verdade, já apontou que o tribunal resolveu não gravar mais essa obra com IGP, tendo em vista que o DNIT tomou todas as providências necessárias.

Passaremos agora à discussão da BR-448/RS, que, sob a ótica do DNIT, hoje é uma obra que ensejaria maior discussão junto ao Tribunal de Contas da União. Tendo em vista a importância dessa obra para a Região Sul do País, entendemos que vale discutir um pouco mais sobre ela. Trata-se, no caso, de uma obra de 22 quilômetros de extensão que representa uma alternativa à BR-116/RS. Entendemos que essa obra é demasiadamente importante para a Região, tendo em vista que representa alternativa à BR-116. Hoje, o volume diário médio é de 130.000 veículos por dia, o que tem ocasionado imensos congestionamentos. Os Deputados que estiveram na Região, esta semana, verificaram isso *in loco*. Temos a expectativa de que com a obra da BR-448 possamos aliviar em pelo menos 40% o volume de tráfego da BR-116.



Em termos logísticos, a BR-448 tem potencial de tornar viável a circulação de mercadorias no Rio Grande do Sul, pois 80% hoje da carga transportada no Rio Grande do Sul são transportados pela BR-116. Sendo a BR-116 um gargalo, isso aumenta consideravelmente os custos logísticos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aqui vemos a imagem do viaduto de acesso, uma obra extremamente complexa, com muitas obras de arte especiais. Ela se destaca justamente por isso. O Lote nº 3 é um lote de pequena extensão, mas de grande valor devido à grande quantidade de obras de arte especiais.

O DNIT tem hoje um projeto embrionário que seria no Escritório de Gerenciamento de Projetos, onde nós estamos fazendo a análise de valor agregado de todos os nossos empreendimentos. Nós temos já alguns empreendimentos mapeados: BR-448, BR-101/AL, BR-163/PA. Empreendimentos importantes já têm a curva de valor agregado devidamente montada.

O que essa curva de valor agregado nos transmite? Por que ela é uma ferramenta de análise bastante importante para o DNIT, principalmente quando pensamos no caso de eventual paralisação dessa obra?

A curva acima representa o andamento previsto para essa obra. Logo quando nós licitamos a obra, aquele era o ritmo idealizado para ela. Mas nós sabemos que uma coisa é o projeto, outra coisa é a obra. Naturalmente vai haver alguma diferença.

A curva alaranjada, logo abaixo de outra, representa o ritmo da obra hoje. Quando comparamos essas duas curvas, verificamos que a nossa curva hoje, a alaranjada, está muito assemelhada à curva planejada, o que indica o correto andamento da obra, o andamento adequado.

Na nossa realidade, hoje, são poucas as obras que nós podemos verificar que de fato estão com andamento adequado. Isso já seria um grande indicativo de que a paralisação dessa obra poderia ser bastante prejudicial. Na verdade, nós podemos, por meio dessa curva de valor agregado, verificar que, se nós tivermos a paralisação dessa obra agora, com a natural translação daquela curva ali... Nós temos, por exemplo, um patamar — a curva, em vez de permanecer com aquela curvatura suave, ela vai virar um patamar, ficando paralela ao eixo X —, nós vamos ter o prolongamento dessa obra e naturalmente nós poderemos incorrer em aumento de custo dela simplesmente pelos reajustes. Nós temos ali uma obra de quase 1 bilhão de reais. Então, nós podemos naturalmente imaginar que uma paralisação no contrato e reajustes anuais poderão ser bastante danosos para o Erário. Às vezes, podemos chegar até a conclusão... Dependendo de quanto tempo essa obra vai permanecer paralisada, podemos pensar que só em reajustamento teremos quase o mesmo valor de sobrepreço apontado pelo TCU, extrapolando um pouco essa análise.

Pois bem, os impactos de uma eventual paralisação.

Nós temos uma obra com 62% executada. O investimento total estimado inicial era de 854 milhões de reais. Hoje, estamos perto de 1 bilhão de reais, considerando os aditivos feitos. A SECOB havia apontado inicialmente um sobrepreço de 115 milhões. Após o início das discussões com o DNIT, esse sobrepreço baixou para a ordem de 92 milhões de reais.

Então, nós vemos com isso que, tecnicamente, existe margem para discussão com relação a cada um dos sobrepreços apontados pelo TCU.

A Agenda 2020, composta por uma série de entidades, deu o seguinte parecer: a perda de área pela falta da BR-448/RS é de 2,6 milhões por dia, chegando a 624 milhões por ano. Ora, o sobrepreço potencial que o TCU está apontando é inicialmente de 92 milhões. Nós estamos falando de 1 ano: fora o que teríamos de custo para o Erário devido a reajustamento, um prejuízo potencial de 624 milhões para a região.

Além de tudo, nós teremos riscos de ordem social e ambiental e para a segurança dos usuários: é uma região com tráfego bastante intenso e muitos acidentes. Além disso, nós teremos custos decorrentes da deterioração ou perda das parcelas executadas. Nós temos muitas obras de arte especiais, nós temos muitas estruturas pré-moldadas já aguardando somente a instalação no local. Então, sem a devida execução da obra, nós vamos ter essas peças simplesmente abandonadas no canteiro e, obviamente, vai haver a deterioração delas.

Aqui nós trouxemos alguns dos apontamentos que o Tribunal de Contas fez. Nós destacamos ali três para percebermos como o sobrepreço apontado pelo Tribunal de Contas da União é passível de discussão sob o ponto de vista técnico.

Quanto ao fornecimento, preparo e colocação de formas de aço em CA-50, a primeira coisa que nós podemos perceber ali é que temos peças densamente armadas. Isso é uma peculiaridade da obra, pois nós temos a obra de arte especial, estruturas muito robustas.



O TCU indicou inicialmente que a adoção do preço de referência, considerando a composição de corte e dobra ocorrendo na obra, estaria equivocada. Que na verdade isso já viria feito da fábrica, e nós só instalaríamos. Ou seja, não haveria corte e dobra no canteiro.

Em visita ao local, o próprio TCU pôde verificar que existe, sim, corte e dobra sendo realizados na obra. Então, nós temos uma situação que deve, sim, ser equacionada e melhor estudada, tanto pelo DNIT como pelo próprio Tribunal de Contas da União.

E é questionável também a metodologia adotada pela equipe do Tribunal na composição do preço de referência, aquela que foi utilizada para o cálculo do sobrepreço. Nós vemos que foram mescladas composições de bueiros, obras de arte especiais e dados de aços industrializado da PINI.

Bem, como nós temos muitas obras de arte especiais e como o próprio DNIT sabe que o SICRO é um sistema que está defasado, nós firmamos um contrato para atualização do SICRO, para implantação do novo SICRO, com uma série de composições de custos unitários de obras de arte especiais, que nós sabemos que isso é um ponto fraco do nosso sistema de custo e que enseja esse tipo de observação pelo TCU. Como nós não temos a composição do SICRO, isso aí dá margem para que discutamos tecnicamente, sim, qual seria a composição de custo unitário mais adequada para aquela determinada obra. E, considerando que são obras de arte especiais com muitas peculiaridades, é importante que se seja cauteloso na hora de montar uma composição de custo de referência.

Movimentação e lançamento de vigas pré-moldadas também é uma composição de custo unitário que não existe no SICRO, e novamente deu margem a discussão. O TCU indicou que o preço unitário adotado para o serviço possuiria uma produtividade inferior àquela que poderia ser observada na prática. Poderia ser observada na prática.

Nós vemos o seguinte: para o cálculo da execução do serviço, coisa que o TCU não considerou à época, devem ser considerados também o transporte, o içamento, o lançamento e a amarração dessa viga. Não podemos trabalhar somente com o içamento dela. Afinal de contas, dependendo da forma como a estrutura pré-moldada está no local da obra, eu posso ter a obra sendo transportada diretamente do canteiro para o local onde ela será instalada, ou ainda posso ter, por exemplo, uma bacia intermediária, onde eu transporto as obras da usina de pré-fabricados, loco aquela obra no berço e, posteriormente, eu iço.

Então, qual seria a melhor maneira que o DNIT enxerga para se chegar, enfim, a um resultado quanto a isso? Seria a verificação, a aferição da composição *in loco*, pois é assim que deve ser feito.

O DNIT entende o seguinte: nós podemos trabalhar sim com composições de referência, mas efetivamente o que está sendo executado tem que ser medido em campo. E, por conta disso, nós temos muita diferença entre aquilo que está na obra e aquilo que o TCU propõe, porque assim como o DNIT propõe, na época de projeto, composições de referência, o TCU também trabalha com composições de referência. E aí vem a pergunta: quem está certo? DNIT? TCU? Ambos são técnicos e ambos têm a capacidade de dizer o que estaria mais adequado para aquela obra.

Também no caso do colchão drenante, que foi discutido no âmbito desse relatório, nós temos aqui um caso claro em que o próprio Tribunal de Contas verificou, quanto àquele apontamento que havia inicialmente, após se fazerem aferições de campo, que o DNIT estava certo quando colocou que a perda por contração do material, no caso colchão drenante, não era de 5%, como o TCU apontado, e, sim, de cerca de 20%, como estava previsto no projeto. O TCU foi lá, aferiu em campo e viu que a perda na verdade era de 27%.

A linha na qual o DNIT trabalha é a seguinte: diante dessas controvérsias que existem junto ao Tribunal de Contas da União com relação à BR-448, considerando as peculiaridades dessa obra, nós vemos que, sim, saem dos padrões que o DNIT está acostumado a executar e também dos padrões que o TCU mesmo está acostumado a fiscalizar. Portanto, o DNIT se coloca à predisposição, inclusive agora. Considerando que nós temos uma obra que está em andamento, uma obra que está num bom andamento e que é de grande importância para a região, nós propomos que essa obra não seja paralisada, e sim que nós possamos, junto com o TCU, como técnicos que somos, ir a campo, aferir e tirar todas essas questões a limpo. A verdade é essa. É isso o que o DNIT propõe. Afinal de contas, o DNIT não concorda com várias das conclusões do TCU, e aí fica uma discussão sobre quem está certo e quem está errado, e quem vai dizer isso é a técnica, é a aferição em campo.

Na verdade, o DNIT possui em seus quadros servidores tecnicamente tão capazes quanto os do Tribunal de Contas da União — e também abertos para essa discussão sadia junto ao Tribunal. Aqui, como o Deputado ressaltou, nós não estamos numa discussão entre anjos e demônios, e sim entre técnicos. Nós do



DNIT queremos o tecnicamente mais adequado para as nossas obras. E é assim que nos visualizamos a BR-448. É uma obra que possui, sim, inicialmente, indícios de irregularidades graves, só que são potenciais indícios de irregularidades graves. E justamente por esse potencial é que nós estamos dispostos a discutir isso junto ao Tribunal de Contas da União, sem qualquer problema.

Por fim, uma coisa que é importante nós visualizarmos... O DNIT tem se preocupado bastante com o equilíbrio global do contrato. Não adianta nada nós querermos que a empresa que está em campo só perca. Nós sabemos que existem determinadas composições de custos unitários do DNIT que pagam menos do que aquilo que é efetivamente executado, assim como nós temos também composições que eventualmente podem pagar a mais. O que nós, enquanto DNIT, queremos? Que seja pago o justo: onde eventualmente o contratado estiver perdendo, nós faremos o contraponto onde ele está eventualmente ganhando, para daí nós chegarmos ao valor justo para aquela obra.

Era só isso, Deputado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado, Dr. Carlos.

Com a palavra o Dr. Eloi Angelo Palma.

O SR. ELOI ANGELO PALMA FILHO - Só quero complementar dizendo que a BR-448 é mesmo uma obra muito complexa. Ontem os Deputados tiveram a oportunidade de subir no mastro da ponte estaiada, a 54 metros de altura. Eu e o Ulisses preferimos ficar ao nível do chão — a minha área é mais subterrânea mesmo. Então, é uma obra complexa — não vai haver no SICRO outras peculiaridades. Lá há cura térmica e guindastes gigantescos que não estavam no custo e estão sendo utilizados.

Com isso queremos tentar demonstrar que há uma compensação ao longo da obra. Não seria possível, no momento da obra, ter toda essa perfeição de orçamentação, mas nós entendemos que o orçamento foi feito de acordo com a lei, que diz que temos que usar o SICRO. A nossa visão é que temos que receber o produto, o concreto 30 MPa, temos que receber o aço cortado e dobrado, e ir pagando o preço pactuado com a empresa.

Obviamente que aprendemos com as experiências que o Tribunal nos apresenta, e para outras obras futuras o DNIT está já preparando composições de concreto usinado. Então, que se chegue ao meio-termo e que se diga que, a partir deste momento, muda a regra do jogo. Até então, nós temos convicção de que seguimos a regra do jogo, a utilização do SICRO. Em momento nenhum foi feita aquela maneira de cálculo para obter alguma vantagem para alguém. Utilizou-se a engenharia e o conhecimento da Casa, que já tem 70 anos de rodoviarismo, e o SICRO, que, com mais de 20, 30 anos, é um sistema em aperfeiçoamento. O Sistema foi utilizado naquele momento assim como em outras obras já inauguradas — a BR-324, na Bahia, e a ponte do Rio Madeira —, obras tão complexas quanto essa em que foi utilizado o mesmo sistema de custo e que foram executadas com sucesso.

Então, é essa a abertura que nós queremos ainda deixar ao Tribunal, queremos conversar mais, porque é uma questão realmente técnica. Como o Deputado Pimenta falou, é metodologia: nós temos que ter um entendimento único. Mas nós temos convicção daquilo que falamos, porque o órgão executa rodovias há mais de 50 anos. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado, Dr. Eloi.

E, para a sua conclusão, o Dr. José Ulisses.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - O senhor vai abrir a palavra depois?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Sim.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - O.k.

O SR. JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS - Sobre os pontos levantados pelo DNIT, quero em primeiro lugar ressaltar que, como eu disse desde o início, nesse processo tanto o DNIT quanto as empresas tiveram oportunidade de se manifestar, e, no caso, ocorreu mais de uma vez. Só para exemplificar, o processo, no primeiro semestre, foi submetido ao exame do Relator e, estando no gabinete do Relator, tanto o DNIT como as empresas entraram com nova documentação. O processo retornou à Secretaria para nova instrução, que foi feita.

A última instrução produzida no âmbito da Secretaria ressaltou, em vários pontos, a ausência de evidências para os argumentos produzidos tanto pelas empresas como pelo DNIT e, também, a ocorrência de algumas inconsistências. Trazendo o ponto específico, a título de exemplo, de corte e dobra de aço, foi informado pelas empresas que utilizaram 700 mil horas de armador. O mesmo dado trazido pelo DNIT informa 500 mil horas de armador. Ou seja, há inconsistência entre o dado trazido pelo DNIT e o dado trazido pelas empresas. Mas vale ressaltar que nenhum dos dois casos se fez acompanhar de uma evidência que



comprovasse o afirmado. O que, de certa forma, impossibilita também à equipe técnica do TCU convalidar aqueles números.

Há também outros pontos que, como o Dr. Eloi falou agora, são inquestionáveis. O concreto produzido na obra é usinado, não é um concreto em betoneira, até porque, dada a quantidade de concreto prevista para a obra, acho que há muito tempo nenhum engenheiro pensaria em utilizar betoneira fazer esse concreto.

Bem, submetido, depois de mais de uma instrução produzida no âmbito da Secretaria, ao Relator, o Relator produziu um voto e um acórdão que foram submetidos ao Plenário. E o Plenário do TCU, diante dos argumentos trazidos pelas empresas, pelo DNIT e pela Secretaria, tomou uma decisão: hoje nós temos uma decisão do Tribunal, não mais uma opinião da Secretaria. E é uma decisão baseada nos elementos constantes do processo.

Evidentemente que o TCU pode reavaliar isso. Mas uma reanálise, primeiro, hoje se dará em fase de recurso — já há um acórdão do Tribunal e existem embargos de declaração impetrados pelas empresas, não pelo DNIT, com relação à decisão proferida pelo Tribunal. A equipe técnica também está sempre, a qualquer tempo, disponível para avaliar os elementos produzidos. Mas é importante ressaltar que esses elementos probantes devem ser acompanhados, para que se possa realmente fazer uma análise adequada.

Era o que eu gostaria de destacar no momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Com a palavra o nobre Deputado Paulo Pimenta, Presidente da Comissão Mista de Orçamento.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Em primeiro lugar, eu quero registrar aqui, Deputado Mauro Lopes, a importância da sua liderança, do seu trabalho junto ao COI. Também ressalto a importância da visita que fizemos ontem ao Rio Grande do Sul. Bom seria que nós pudéssemos visitar mais obras. Desde o início do ano, eu imaginei que a nossa Comissão poderia ter um trabalho muito mais itinerante, mas, infelizmente, por questões políticas, é difícil tomar decisões na Comissão. Mas, por mim, a gente estaria sempre visitando obras. Eu acho que todos participaram ontem — Eloi, Dr. Ulisses, Romiro — têm sempre, quando fazem a visita *in loco*, a possibilidade de ter uma leitura muito mais abrangente.

Quero cumprimentar também o Carlos Eduardo, pela sua apresentação.

Eu quero dizer que a BR-448 hoje é uma obra que está sendo executada no coração da região metropolitana de Porto Alegre. Eu não quero aqui ser repetitivo, mas está evidente, está claro, que se trata de uma discussão de metodologia. É uma discussão técnica. Em nenhum momento creio que qualquer pessoa de bom senso acredite que nós estamos aqui a discutir algo que vá além disso. São questões complexas, muito complexas. Ontem tivemos a oportunidade de ver algumas *in loco*, Deputado Mauro Lopes. A quantidade de lixo que foi encontrada quando da necessidade da remoção da terra para terraplanagem não prevista, pelo que me consta, no projeto original. Quer dizer, uma coisa é você ter que chegar lá e fazer uma remoção de terra; outra coisa são toneladas e toneladas de lixo. O projeto original previa que as famílias que seriam removidas teriam que ir para as casas. Mas as casas até hoje não estão prontas. Se não houvesse sido feita a Casa de Passagem, até hoje a obra estaria paralisada. E quanto isso teria impactado no custo da obra. Se até hoje ela não tivesse começado, qual a correção que já haveria no contrato? O DNIT tem culpa disso? As empresas têm culpa? Isso é responsabilidade da Prefeitura. A Prefeitura fez uma licitação para contratar as casas; deu-as zeradas. Ninguém se interessou em fazer as casas porque o preço proposto pela Prefeitura era muito baixo. Isso atrasou a construção. E como é que fica a situação de quem está executando a obra? Quer dizer, seria razoável que alguém aqui pudesse dizer que o projeto básico tinha que prever inclusive que a licitação na Prefeitura para a construção das casas ia dar zerada. Como é que se vai ter o nível de discernimento para poder prever situações que são absolutamente passíveis de serem demonstradas tecnicamente?

Então, eu acho que existe uma diferença muito grande entre ter-se um indício de irregularidade provocado por uma suspeita de mau uso do dinheiro público, de corrupção, de coisa do gênero, do que uma discussão técnica, de metodologia, de alternativas, de engenharia, propostas, de soluções encontradas, e assim por diante.

Eu estou convencido, Dr. Ulisses, em que pese a sua manifestação, de que, para o País, para a obra, o custo acessório da paralisação seria muito pior, exatamente baseado naquilo que a LDO nos obriga, que é exatamente analisar os aspectos, além daqueles que o Tribunal analisa, eu espero, Deputado Mauro Lopes, que se apresente o parecer pela não paralisação dessa obra, e que nós possamos aprovar isso no plenário da Comissão, para que não haja qualquer risco de essa obra ser paralisada. E as questões técnicas vão continuar



sendo discutidas, vão continuar sendo debatidas; essas, e certamente muitas outras que aparecerão no decorrer da execução da obra.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Antes de encerrar, para as considerações finais, eu gostaria de dar oportunidade à Dra. Juliana, caso queira. Pode falar daí mesmo.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Eu não entendi. V.Exa. quer que eu apresente as obras?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Não, não, não; só considerações finais.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Considerações finais para se despedir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Só para nós encerrarmos a reunião.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Ah, tá. Mas, Romiro, é para eu falar das obras do DNIT, que a gente está fazendo nas áreas fluviais?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Não, não. Não há necessidade.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Não há necessidade?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - São só considerações finais para encerrarmos.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Ah, tá.

Bem, em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer. As audiências públicas são uma previsão da LDO — a LDO prevê a realização dessas audiências. Eu acho que é um excelente momento para que o Tribunal e os gestores apresentem os seus argumentos e nós cheguemos a um consenso. Eu acho que a grande finalidade da audiência pública é essa.

V.Exa. mencionou as 27 obras cuja paralisação o Tribunal recomendou. Apesar de apenas parte delas ter sido indicada para o quadro-bloqueio — o que indicaria que, de fato, essa sistemática não tem mais efetividade, tal qual ela tinha quando foi criada —, eu gostaria de pontuar que, das 12 irregularidades que V.Exa. mencionou, grande parte foi corrigida pelo gestor antes mesmo do envio dessa informação pelo TCU ao Congresso. Isso vem demonstrar não que a sistemática esteja de fato ultrapassada, mas a postura dos gestores, até por conta desse dispositivo que está presente na LDO.

Então, o que vimos percebendo é que os próprios gestores, a exemplo do que o DNIT apresentou aqui — várias medidas sendo tomadas tempestivamente para corrigir as questões apontadas pelo Tribunal —, vêm usando essa sistemática em benefício da sua própria atuação. Eu vejo essa sistemática como válida e percebo que a hora de o Tribunal agir é na fase de edital, que é quando ele de fato consegue ter muito mais efetividade, porque nós não vamos lidar com um contratado, com um terceiro na relação jurídica. Entendo também que poderíamos fazer mais uso da IGR, que é a irregularidade com recomendação de retenção, uma vez que, enquanto aqueles valores não são apurados pelo Tribunal, no mérito, há esse depósito, há a apresentação dessa garantia para que a obra não vá para o quadro. São mecanismos que a própria LDO vem trazendo e atualizando a cada ano e para os quais podemos perceber que há retorno.

Outra questão que eu gostaria de pontuar é que de fato o Orçamento é uma peça técnico-política. A parte técnica cabe ao Tribunal, porque ele auxilia o Congresso nisso, e nós trazemos as informações. E a parte política, como a própria LDO prevê no art. 95, salvo engano, fica a cargo do Congresso Nacional, que avalia se as questões sociais, econômicas, de meio ambiente e outras afins, como V.Exa. leu, precisam ser mensuradas ou consideradas na hora de eu inserir ou não uma obra no quadro-bloqueio, o que é uma prerrogativa do próprio Congresso.

Então, o Tribunal, nessa medida, vem atuando e recomendando as obras que porventura ele, por meio da técnica e por meio da LDO, entende como classificadas como recomendação de paralisação. A lei indica o que é uma IGP, o Tribunal, tecnicamente, analisa o que é uma IGP, indica ao Congresso, e cabe aos senhores, por meio até desta audiência pública, aonde nós trazemos as informações, decidirem e analisarem se de fato essa obra deve ir para o quadro ou não.

Eu louvo a ação de todos e a nossa presença aqui, porque eu acho que isto contribui muito para a democracia, contribui muito para a formação da República, e me sinto muito feliz em dizer que eu acho que o Tribunal, a cada ano, vem cumprindo o seu papel e o vem entregando da forma como a LDO exige de nós.

Eu agradeço a presença de todos, agradeço a possibilidade de o Tribunal ter vindo até aqui, e desejo a todos boa noite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Muito obrigado.

Para suas considerações finais, tem a palavra o Dr. Ulisses.



O SR. JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS - Deputado, como consideração final, eu gostaria de ressaltar a importância do Congresso Nacional nesse trabalho todo de obras. Todas essas auditorias de obras são realizadas pelo Tribunal a pedido do Congresso Nacional, inseridas na própria Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Quero destacar também que não foi somente para essas obras que houve indicação de paralisação. Na verdade, o trabalho do Tribunal é muito mais amplo. Nós fizemos mais de 200 obras este ano, e muitas delas não chegaram como IGP porque, no curso da fiscalização, ou logo após a fiscalização, os órgãos tomaram a iniciativa de ajustar contratos, de ajustar editais de licitação. Então, o benefício proporcionado para a sociedade como um todo por esse trabalho do Tribunal em auxílio ao Congresso Nacional é muito relevante e alcança importâncias muito superiores a essas indicações de paralisação.

Eu destaquei aqui uma obra, a 116 Rio Grande do Sul, que apenas em um contrato houve a economia proporcionada, isso é, já efetivada no contrato de mais de 60 milhões de reais; isso é um custo muito maior do que essas equipes, porque a sociedade gasta pagando salário essa ação do Tribunal em apenas uma obra.

Eu gostaria de agradecer, ao final, esta oportunidade de vir aqui e também destacar, como foi destacada a ação da VALEC, aqui, anteriormente, e do DNIT também. Em 52 obras fiscalizadas pelo órgão, há uma discordância maior em apenas uma que, é a 448/Rio Grande do Sul; em todas as outras o órgão tem tomado as ações necessárias ou está em andamento para resolver as questões levantadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Obrigado.

Com a palavra o Dr. Carlos Eduardo.

O SR. CARLOS EDUARDO VERAS - Deputado, eu gostaria, em nome do Diretor Executivo, Dr. Tarcísio e do nosso Diretor Geral, General Fraxe, agradecer a oportunidade de estarmos aqui falando pelo DENIT, explanando o nosso ponto de vista sobre as nossas obras, tendo esse diálogo com o Tribunal de Contas da União, que cada vez vemos como importante, inclusive na figura do Dr. Ulisses, que sempre que o DENIT precisou conversar ele estabeleceu um canal livre de diálogo. Então, essa ação do TCU de se aproximar do gestor é muito louvável, é de extrema importância, não só ele como os auditores da SECOB-2, que sempre se dispuseram a conversar com os técnicos do DNIT. E eu acho que é a partir desse diálogo que temos o engrandecimento da administração.

Na verdade, vemos o seguinte: a ação do TCU eu acho que acima de tudo ela tem o poder pedagógico, eu diria, que de todas essas discussões, no âmbito dos relatórios o DENIT muitas vezes tira ótimas ideias para melhorar as sugestões.

Eu acho que as indicações do Tribunal são importantíssimas. Não obstante, é importante destacarmos o seguinte. Hoje, nós, enquanto gestores, estamos numa posição, eu diria que relativamente frágil. Veja: nós temos hoje, falando DENIT, um quadro muito pequeno de servidores, muitas vezes não conseguimos, como o próprio Dr. Ulisses falou, nas oportunidades que temos, manifestar-nos perante o Tribunal de Contas da União conseguir nos manifestarmos com aquela efetividade que gostaríamos, justamente pelo pequeno número de braços que temos para poder fazer o trabalho.

A verdade é esta: O Tribunal fiscaliza, nós executamos as obras, respondemos o Tribunal de Contas da União, o Ministério Público da União, a Controladoria-Geral da União e por aí vai.

Então, nós, enquanto gestores, temos uma gama enorme de atividades, e nós acreditamos piamente que, com a reestruturação do DNIT, inclusive a qualidade das nossas respostas junto ao Tribunal de Contas da União venha a melhorar bastante e que essas discussões técnicas não tenham que vir à CMO para serem resolvidas, e que, na verdade, consigamos, durante as próprias fiscalizações, como fizemos, por exemplo, na própria 163-Pará, o lote da empresa CCM; conseguimos junto ao Tribunal de Contas da União. Era uma obra que tinha... Todos os apontamentos do TCU eram por IGP; todos eles, baixamos para IGC — todos —, inclusive há de se ressaltar que alguns apontamentos eram baseados em evidências relativamente frágeis, e nós tivemos a oportunidade de demonstrar isso.

Então, esse é outro ponto que há de ser considerado; enquanto técnicos, temos que admitir que nós, enquanto DNIT, erramos, mas que também o Tribunal de Contas da União é passível de erro, e eu acho que é aí que temos que discutir; chegar a um acordo. Quem está errado? DNIT, Tribunal, nenhum dos dois? Temos um caminho do meio, que é o caminho do equilíbrio. Então, é justamente atrás disso que nós estamos. Junto ao Tribunal de Contas da União buscar o caminho do meio. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Dr. Eloi Palma.



O SR. ELOI ANGELO PALMA FILHO - Só agradecer a oportunidade e só pedir que tenhamos discernimento em nossas decisões, tanto de gestão quanto de auditoria, pois isso é mais importante para o nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Eu quero neste momento agradecer o comparecimento dos representantes do DNIT, da VALEC, da FUNASA, do Departamento Nacional de Obras Contra a Seca, do Tribunal de Contas e dizer que fiquei muito feliz com a viagem que fiz ontem ao Rio Grande do Sul e feliz ainda. Realmente, se me perguntarem neste momento quem sou eu, eu digo: sou um homem feliz. Trabalhei 33 anos no DNIT, e hoje estou aqui, na Comissão de Transportes do Congresso Nacional, defendendo e trabalhando hoje o desenvolvimento e a infraestrutura deste País.

E, para o encerramento, eu gostaria que fosse feito pelo nosso Presidente Paulo Pimenta, que muito nos honra e engrandece este Parlamento.

O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA - Muito obrigado Deputado Mauro Lopes.

Só quero agradecer também a participação de todos — acho que este é um espaço muito importante de debate, de discussão — e cumprimentar mais uma vez V.Exa. pelo trabalho que está fazendo. Amanhã teremos mais uma tarde de audiências.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Mauro Lopes) - Está encerrada a reunião.