



**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Declaro iniciada a 5ª 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, do Ministério do Esporte e ainda representantes do Tribunal de Contas da União, para discutirmos os indícios de irregularidades graves apontados pelo Tribunal de Contas da União — TCU, por meio do Acórdão nº 2.969, de 2013, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade dos órgãos supracitados, por solicitação do Deputado Afonso Florence, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, desta Comissão, para atendimento ao disposto nos arts. 94 e 97 da Lei nº 12.708, de 2012.

Pergunto ao Deputado Afonso Florence se deseja fazer parte da Mesa.  
(Pausa.)

V.Exa. está formalmente convidado.

Anuncio a composição da Mesa, sem prejuízo do convite previamente anunciado, cujos membros convido para imediatamente tomarem assento: Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves, Deputado Afonso Florence; Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, Sr. Roger Pêgas (*pausa*); Diretor-Presidente da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, Sr. José Lúcio Lima Machado, e o seu Diretor de Planejamento, Sr. Sérgio de Assis Lobo (*pausa*); Secretário Nacional de Esporte, Educação, Lazer e Inclusão Social, Sr. Ricardo Garcia Cappelli (*pausa*); e, finalmente, Secretário de Fiscalização de Obras Aeroportuárias e de Edificação do Tribunal de Contas da União, Sr. José Ulisses Rodrigues Vasconcelos. (*Pausa.*)

Tendo todos já tomado assento, anuncio ainda as seguintes presenças: Técnicos da VALEC, Sras. Silvia Schmitt e Lorena Duarte e Sr. Jair Galvão; Secretário de Fiscalização de Obras Rodoviárias do TCU, Sr. Arsenio José da Costa Dantas.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão, cada um, 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 do Tribunal de Contas.

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

Está aberta a lista de inscrição para os nobres Parlamentares.

Eu inicio passando a palavra ao Deputado Afonso Florence, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI. Com a palavra o Deputado.

**O SR. DEPUTADO AFONSO FLORENCE** - Obrigado, Sr. Presidente.

Boa tarde, senhoras e senhores. Serei objetivo, saudando todos da Mesa e todos os demais presentes, Deputados e Deputadas, Senadores e Senadoras.

Muito rapidamente, a título de informação, a LDO determina a realização de audiência pública para que sejam avaliados os prejuízos potenciais para a administração pública e para a sociedade em decorrência de paralisação indicada pelo TCU — art. 97, § 2º da LDO 2013, Lei 12.708, de 2012.

O TCU examina os aspectos formais, legais e aqueles relacionados a regular a eficiente aplicação dos recursos públicos. Cabe ao Congresso Nacional examinar a conveniência, a oportunidade, o interesse público decorrente da continuidade ou não da execução das obras.

A obrigação legal do Congresso Nacional é examinar os impactos econômicos, financeiros, sociais e ambientais de eventual paralisação. O art. 94 da LDO de 2013 determina:

*“Art. 94 O Congresso Nacional levará em consideração, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio (...), a classificação da gravidade do indício, (...), e as razões apresentadas pelos órgãos e entidades responsáveis pela execução, em especial:*

*I - os impactos econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;*



*II - os riscos sociais, ambientais e à segurança da população local decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;*

*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 dos 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 de contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas.”*

Como método de trabalho, o COI promove reuniões técnicas e audiências públicas. Já fizemos reuniões técnicas, hoje estamos realizando audiência pública com gestores e representantes do TCU. E também nós realizamos diligências aos locais das obras quando julgado necessário. Já fizemos uma visita à BR-448 e temos previsão de visitas à Vila Olímpica de Parnaíba e à FIOLE, em Barreiras.

A decisão do Congresso Nacional de bloquear ou não a obra não interfere no trâmite do processo no âmbito do TCU, espaço onde devem ser preservados o contraditório e a ampla defesa de gestores e contratados.

No ano de 2013 foram fiscalizadas 136 obras nas 27 unidades da Federação, com dotação orçamentária de 34 bilhões e 700 milhões. Temos, com indicação de paralisação para 2014, sete obras: construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, entre Caetité e Barreiras; implantação e pavimentação da BR-448, no Rio Grande do Sul; construção da ponte sobre o Rio Araguaia, na BR-153; esgotamento sanitário na cidade de Pilar, em Alagoas; Avenida Marginal Leste do Rio Poty, em Teresina, e a construção da Vila Olímpica de Parnaíba.



Sr. Presidente, vale registrar que, com relação à Ferrovia Norte-Sul, fomos notificados pelo TCU, posteriormente à visita técnica, da decisão de retirar o indicativo de paralisação, considerando o trabalho realizado no âmbito desta Comissão em parceria com o TCU e com a VALEC. Portanto, acaba de ser notificada esta Comissão do Congresso Nacional da retirada da indicação de paralisação da Ferrovia Norte-Sul, em Tocantins.

Finalmente, para concluir, das 22 obras com recomendação de paralisação em 2012, 17 delas, 77%, tiveram nesse exercício as pendências saneadas ou esclarecidas, ou o próprio TCU retirou a recomendação de paralisação em razão do avançado estágio de execução.

Esse fato demonstra que o trabalho articulado da CMO, do TCU e dos gestores do Poder Executivo Federal evitou os inevitáveis prejuízos caso as paralisações tivessem se concretizado.

Portanto, são informações de alta relevância, retirando essa notificação recentemente recebida pela CMO, enviada pelo TCU, da retirada da indicação de paralisação da Ferrovia Norte-Sul.

É isso, Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Obrigado, Deputado Afonso Florence.

Eu passo agora a palavra ao Diretor-Presidente da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias, Sr. José Lúcio Lima Machado, para que faça sua exposição, por 15 minutos.

Com a palavra o Sr. José Lúcio.

**O SR. JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO** - Boa tarde a todos, Srs. Deputados integrantes da Mesa, companheiros, demais Deputados presentes.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Para termos uma ideia, esse mapa demonstra a área de concessão da VALEC, e nele nós podemos perceber — eu não sei se há um sinalizador aqui...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Dr. José Lúcio, o Relator, Deputado Florence, sugere que seja alterada a condução desta audiência pública proposta pela Secretaria: ele imagina que seja mais inteligente darmos a palavra



primeiro ao TCU para que V.Sa. depois possa responder a assuntos tópicos e específicos levantados pela fiscalização do TCU. Eu acho que seria mais fácil do que nós expormos a sua situação e depois ele falar e V.Sa. ter que redarguir ao que for dito.

**O SR. JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO** - Perfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Passo a palavra, inicialmente, ao Sr. Arsenio José da Costa Dantas para sua exposição.

Convoco o Sr. Arsenio para fazer parte da Mesa. *(Pausa.)*

Com a palavra o Dr. Nivaldo Dias Filho, representante do TCU, Secretário específico do setor da VALEC.

**O SR. NIVALDO DIAS FILHO** - Eu gostaria de cumprimentar, na pessoa do Presidente da Mesa, Senador Lobão, os demais Parlamentares presentes e todos que participam desta audiência.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Já está projetado na tela ali. Esse eslaide é só para relembrar, todos com certeza têm conhecimento disso. De acordo com a LDO, constituem indícios de irregularidades graves todos aqueles que sejam materialmente relevantes em relação ao valor total do contrato; que também tenham a potencialidade de ocasionar prejuízos ao Erário ou a terceiros; que possam ensejar nulidade de procedimento licitatório ao contrato ou que configurem desvios relativos aos princípios a que está submetida a administração pública.

Esse é um comando com algumas sutis alterações que têm estado presentes nas últimas LDOS e que, conseqüentemente, pautam o TCU ao fazer essas recomendações.

No próximo eslaide nós vamos ter uma noção, por esse mapa ilustrativo, de onde fica o trecho em questão, da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, na Bahia. Vamos falar especificamente dos Lotes 5, 5A, 6 e 7, que ligam Caetité a Barreiras.

No próximo eslaide, nós temos uma ilustração um pouco mais detalhada disso e uma tabela que mostra os objetos que têm indicação de paralisação pelo Tribunal. Inicialmente estavam incluídos todos os lotes que fazem parte desse trecho — como eu comentei 5, 5A, 6 e 7 —, mas o Tribunal já suspendeu a recomendação de paralisação para o Lote 5. Portanto, falaremos dos Lotes 6, 7 e do 5A.



No próximo eslaide, nós temos a etapa da obra. Verificamos que essas obras estão com baixo percentual de execução. Basicamente, em alguns lugares, os canteiros ficaram prontos ou foram iniciados. Esses foram alguns dos casos em que o Tribunal apontou os problemas logo no início. Portanto, maiores prejuízos não se consolidaram a partir disso.

Nós verificamos no próximo eslaide que a decisão que recomendou a paralisação foi o Acórdão nº 2.371, de 2011, do Plenário do TCU, e também determinou a suspensão cautelar da execução dos contratos desses quatro lotes que estão relacionados aí. Logo em sequência, o Acórdão nº 3.301, de 2011, também do Plenário do TCU, relacionou as medidas corretivas, também em cumprimento aos comandos legais. Veremos na sequência que esses contratos não foram incluídos nos Anexos VI da LOA dos anos de 2012 e 2013.

Mais recentemente, em outubro, o Acórdão nº 2.770, também do Plenário do TCU, autorizou a continuidade do Contrato nº 58, de 2010, que se refere ao Lote 5, devido ao atendimento pelo gestor de determinações do acórdão que estabeleceu as medidas saneadoras.

No próximo eslaide, nós verificamos um trecho do relatório do COI, que justamente balizou a decisão de não incluir essas obras no Anexo VI. Isso porque a VALEC se comprometeu a não dar prosseguimento à obra e a implementar as correções apontadas pelo Tribunal, e a VALEC foi tomando essas medidas, como veremos um pouco mais adiante.

No próximo eslaide, nós temos a relação das irregularidades — estão relacionadas a um grupo maior — concernentes a projeto básico deficiente, conforme foi identificado em 2011. Então, o Tribunal apontou essas deficiências relativas ao projeto básico. Não vou entrar em detalhes: temos escritas ali.

No próximo eslaide começamos a ver as medidas que ainda estão pendentes por parte do gestor. Como o Lote 5 já teve as medidas atendidas, conforme deliberado pelo Tribunal, restam aquelas medidas corretivas que dizem respeito aos outros três lotes. Verificamos que concluíram os projetos executivos dos Lotes 5A, 6 e 7, definiram o traçado dos trechos 6 e 7, inclusive contemplando a decisão com respeito à chegada a Barreiras, porque existia um traçado alternativo.



Vemos a necessidade de quantificar os materiais de escavação — primeira, segunda e terceira —, porque eles são bastante impactantes no custo da obra, e para isso, seria necessário realizar sondagens, concluir os projetos executivos em consequência da nova informação obtida e conseqüentemente conseguir calcular finalmente o preço da obra e ter também um prazo mais firme para a conclusão. Verificamos a necessidade de excluir os Serviços para Administração das planilhas contratuais — essa era uma rubrica específica, sem uma definição, mas já está consolidado na jurisprudência do Tribunal que esse tipo de item não deve ocorrer nas planilhas — e também de apresentar as conclusões com respeito à continuidade ou não dos contratos.

Quanto à situação processual da FIOL dentro do TCU, dos Lotes 5 a 7, como eu comentei, o Acórdão nº 2.700, de 2013, autorizou a continuidade do Lote 5. Ficaram pendentes, portanto, os Lotes 5A, 6 e 7.

As últimas informações foram entregues pela VALEC em 27 de novembro de 2013, e o processo está na pauta da sessão plenária de amanhã para uma decisão sobre o Lote 5A.

Em relação aos Lotes 6 e 7, no dia 2, ontem, foram solicitadas informações complementares à VALEC, porque, da análise da documentação que havia sido enviada pela VALEC, na realidade, em várias etapas, no último mês principalmente, sentiu-se a necessidade de informações complementares.

É importante ressaltar que essas obras nunca foram iniciadas, como nós vimos ali na evolução física. Um aspecto importante é que bem recentemente é que elas tiveram a licença ambiental — há cerca de 2 meses — e que também, quanto ao Lote 5, mesmo depois de ter sido liberado pelo Tribunal, notícias que temos mais recentes dão conta de que esse lote não se iniciou por problemas contratuais.

Eu tenho prevista a apresentação para a Extensão Sul, mas acho que, diante da comunicação de que o Tribunal não mais recomenda o indicativo de paralisação, não seria mais oportuno comentá-la.

Só avançando, na última apresentação, nós temos a cópia do comunicado que o Presidente do TCU fez à CMO.

Era isso o que eu tinha a dizer.

*(Pausa.)*



**(Não identificado)** - *(Falha na gravação.)* ... esclarece às pessoas como funciona esse sistema de inclusão e retirada da notificação para paralisação.

**O SR. NIVALDO DIAS FILHO** - Perfeito. Seguindo orientação do nobre Deputado, vou apresentar alguns eslaides sobre a Norte-Sul.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Nós temos aí, a exemplo do que fizemos para a FIOL, uma indicação ilustrativa de onde se localizam os Lotes 13 e 14. Eles ficam na proximidade de Palmas, ao sul de Palmas, no Estado do Tocantins.

No próximo eslaide, nós temos uma localização mais precisa. Os Lotes 13 e 14, que tinham respectivamente os Contratos nºs 36 e 37, tinham recomendação de paralisação por causa de sobrepreço.

No próximo eslaide, nós veremos que o Tribunal confirmou esse sobrepreço, que totaliza 82 milhões de reais, em valores de abril de 2007. Os dois contratos foram assinados com a mesma construtora — ela ganhou esses dois lotes —, e eles encontram-se atualmente encerrados, já foi emitido o Termo de Recebimento Definitivo pela VALEC, em março de 2013. Foi celebrado um contrato para complementar a execução das obras que ficaram inacabadas, que envolviam os Lotes 12, 13 e 14 — gerou o Contrato nº 5, de 2013. As últimas informações que temos datam de agosto deste ano. A execução desse contrato complementar indicava uma execução de 97,98%. Portanto, até agosto, de acordo com a execução contratual, como nos informado, os Lotes 12, 13, e 14 não haviam sido concluídos, não estavam aptos para serem utilizados.

Sobre a situação processual, estão no próximo eslaide os números dos processos no Tribunal que são relativos a cada um deles. Como eu comentei, o Tribunal deliberou, no mérito, pela existência de sobrepreço. Os Acórdãos nºs 1.922 e 1.923, de 2011, do Plenário do Tribunal, confirmaram isso e recomendaram à VALEC a repactuação dos contratos. A VALEC informou que a contratada não aceitou a repactuação e entrou com um pedido de reexame no Tribunal.

Logo que o Tribunal deu o indicativo, que originalmente era de retenção e não paralisação, a empresa ingressou no Judiciário e obteve uma medida liminar que desonerou a VALEC de fazer as retenções. Isso gerou uma situação peculiar, porque o mérito não foi decidido no Judiciário, e o Tribunal, mesmo já com a obra





estando em avançado estágio de execução, continuava com indicativo de IG-P, com indicativo de paralisação, justamente por causa do impacto que causa não só nas contas no Congresso Nacional, mas também no Judiciário, e uma decisão diferente disso poderia indicar ao Judiciário que a situação estava resolvida perante o Tribunal.

No último eslaide, nós vemos que o TCU, até por conta da atuação do Congresso na reunião técnica que tivemos há alguns dias, deliberou por comunicar ao Titular do Tribunal no Judiciário a situação processual e também comunicar ao Congresso Nacional, à CMO, que o indicativo de paralisação não se justificava por restrição orçamentária. E aí, conseqüentemente, o encaminhamento aqui ao Congresso Nacional foi de reclassificar de Irregularidade Grave com Recomendação de Paralisação, para Irregularidade Grave com Recomendação de Continuidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Agradeço ao Dr. Nivaldo e passo a palavra agora ao Presidente da VALEC, Dr. José Lúcio Lima Machado.

**O SR. JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO** - Sr. Presidente da Mesa, Exmo. Sr. Deputado Afonso Florence, demais membros, meus senhores, minhas senhoras, eu queria, primeiro, mostrar no mapa do Brasil a área de concessão da VALEC, para geograficamente nós nos situarmos em relação aos problemas que nós vamos debater aqui no Congresso.

Infelizmente estou sem um salientador aqui, mas o primeiro trecho ali da Norte-Sul está concluído, sendo operado pela VALEC, que é o trecho que vai basicamente até Figueirópolis, de Açailândia a Figueirópolis. Esse trecho está em operação. De Figueirópolis até a divisa de Tocantins, estão os dois lotes que estavam inclusos na cautelar sugerida pelo Tribunal de Contas. A seguir estão os trechos que estão em execução, com previsão de conclusão em 2005. Até Anápolis, nós pretendemos entregar todo esse trecho em condições de operar no primeiro semestre do ano que vem, possibilitando à região de Goiás e adjacências um novo porto para embarque de seus produtos.

O trecho da FIOL é basicamente dentro do Estado da Bahia. De Ilhéus até Barreiras são os trechos que estão em execução ou paralisados. Basicamente, os trechos paralisados vão, ali naquele mapa, de Caetité até Barreiras.



O próximo mapa mostra especificamente esse trecho, Caetité até Barreiras, onde estão inclusos os quatro lotes com medida cautelar: o Lote 5, o Lote 5A, o Lote 6 e o Lote 7.

Eu diria que o lote 5, como já foi dito aqui pelo TCU, já foi liberado. O lote 5-A tem o parecer técnico, que vai ser apreciado amanhã pelo plenário do TCU, com possibilidade, pelo parecer técnico, também de ser liberado. Então, desses quatro lotes, dentro desse trecho, há possibilidade muito grande de que neste ano estejam já os dois lotes totalmente liberados.

Os lotes 6 e 7 estão com pendências de informações ao Tribunal de Contas, recentemente recebidas. Pretendemos, num máximo de 30 dias, entregar ao Tribunal de Contas todas as informações necessárias com o objetivo de, no primeiro trimestre do ano que vem, tudo estar devidamente analisado. Por uma análise de risco que eu vou demonstrar aqui aos senhores, há expectativa muito grande de que também esses lotes venham a ser liberados.

O Relator do Tribunal de Contas salientou — eu também queria dar ênfase — que, para todos esses quatro lotes que tiveram paralisação, nós já temos licença de implantação concedida pelo IBAMA.

Nós praticamente atendemos a todas as recomendações desses três acórdãos do Tribunal de Contas da União, acatamos todas as determinações e realizamos todos os procedimentos necessários. Como eu relatei aqui, já obtivemos o parecer favorável e pretendemos, dentro de 30 dias, entregar todos os outros que o Tribunal ache que seja necessário para os esclarecimentos.

Em seguida, eu vou demonstrar um quadro, que é uma análise de risco que foi feita. De todos os procedimentos pedidos pelo Tribunal, o lote 5 apresentou a análise. Todos esses lotes foram licitados com projetos básicos. Nenhum deles tinha um projeto do Executivo. A lei permite licitar com projeto básico. É evidente que, no projeto básico, sempre tem uma margem de segurança, ou deve ter uma margem de segurança, para eventuais surpresas na definição do projeto do Executivo. Acredito que esse lote foi licitado dessa maneira. A análise de risco, já com todas as sondagens de projeto do Executivo praticamente definido, acusa que nós vamos ter uma redução de 8,8% no contrato, principalmente no estudo dos quantitativos de



materiais de escavação. A classificação, classe 1, classe 2, classe 3 e 4 permitiram uma redução da ordem de 75 milhões.

Nesse lote, o risco, porque quando o Tribunal, salvo engano, determinou essa medida cautelar, ele se espelhava muito no que ocorreu na Norte-Sul, onde os contratos tiveram um aditivo da ordem de 25%, com risco de não serem concluídos com os 25% ou necessitarem de recurso adicional para a sua conclusão.

Então, no lote 5 da FIOL, a conclusão é que o objeto da licitação deverá ter uma redução no seu contrato, nos itens mais relevantes, da ordem de 8,8%. Em termos de valores, da ordem de 63 milhões.

A mesma análise de risco foi feita no lote 5-A, que nós temos a expectativa que seja liberada agora, na reunião de amanhã. Nesse lote, nós temos uma expectativa de um acréscimo de 1,8%, bem aquém dos 25% permitidos por lei.

No lote 6, a mesma análise de risco. Praticamente todas as sondagens estão concluídas, o que é um dos itens principais. O lote 6 indica que nós deveremos ter um acréscimo de contrato na ordem de 4,7%.

Por fim, no lote 7, a mesma análise foi feita. Há um indicativo, nos nossos cálculos, de uma redução da ordem de 15%. É bem verdade que nesse lote nós estamos fazendo, no primeiro item, uma redução de 15 quilômetros de trecho de ferrovia, por conta do que se deu no Lote 8, a ocorrência de cavernas, que vão modificar o traçado da ferrovia. Então, a decisão é deixar os 15 quilômetros finais desse trecho sem executar, até que se defina o melhor caminhamento no trecho de cavernas do Lote 8, que se encontra em projeto.

Basicamente, concluída essa análise de risco, isso nos dá uma tranquilidade em relação a um dos principais riscos apontados pelo Tribunal de Contas. Os diversos trabalhos que nós fizemos, por conta das oitivas do Tribunal, das dúvidas, etc. e tal, permitiram com segurança a gente chegar a esses números que eu relatei aos senhores.

O segundo ponto que eu queria destacar nessa apresentação é o voto do Ministro Relator no Acórdão nº 2.700/2013, referente ao Lote 5. Permitam-me ler:

*Constata-se que essas ações empreendidas pela VALEC, em cumprimento aos Acórdãos 2371 e 3301, ambos de 2011, do Tribunal de Contas da União, ainda*



*não representam o cumprimento integral — isso naquela época, outubro de 2013; eu diria que falta ainda um pequeno complemento — do que foi determinado. Reduziram-se as incertezas e os riscos anteriormente mencionados a um nível que, a meu ver, considerando os benefícios advindos da continuidade das obras, justifica a revogação da medida cautelar, de forma a possibilitar à VALEC dar segmento à execução contratual.*

Basicamente, é do trecho Oeste-Leste, da FIOL, que eu gostaria de mostrar aos senhores.

Agora eu passo a comentar sobre a Ferrovia Norte-Sul, que também tem medida cautelar nos Lotes 13 e 14, com extensão, no Lote 13, de 109 quilômetros e, no Lote 14, de 102 quilômetros. Quero dizer, basicamente, o que já foi dito aqui também pelo Relator do TCU, que as obras nesses trechos foram concluídas e os contratos estão extintos. O que nós temos hoje nesse trecho são apenas contratos de manutenção da ferrovia, que esperamos em breve entrarem em operação, ainda no primeiro semestre do ano que vem. Como foi relatado aqui também, existem pendências judicializadas, e a VALEC aguarda a decisão da justiça.

Pelo que tivemos oportunidade de expor aos senhores, nós entendemos que essas obras elencadas não devem ser incluídas no rol do Anexo 6 da LOA de 2014.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Agradeço ao Presidente da VALEC, Dr. José Lúcio Lima Machado.

Passo a palavra ao Dr. Nivaldo, para que possa se manifestar em relação às exposições feitas aqui pelo Presidente da VALEC.

**O SR. NIVALDO DIAS FILHO** - Acho que a apresentação da VALEC demonstrou o trabalho que vem sendo feito. O TCU vem reconhecendo o esforço que a VALEC teve nos últimos 2 anos, desde que os problemas foram apontados, em de fato resolvê-los. A própria VALEC, à época, reconheceu que de fato o que foi apontado pelo Tribunal eram problemas e prontamente buscou resolvê-los, porque sabia que, da resolução dessas pendências, dependeria a plena execução da obra, envolvendo conhecer o preço, conhecer previamente as soluções, para que os



problemas que foram enfrentados nos vários lotes da Ferrovia Norte-Sul não se repetissem na FIOL.

Nós verificamos aqui que as pendências atualmente residem basicamente nos Lotes 5-A, 6 e 7; o 5-A está para ser deliberado pelo TCU amanhã, com respeito à alteração ou não da recomendação. Quanto aos Lotes 6 e 7, a VALEC fez a análise de risco, conforme demonstrado ali, e é justamente nessa análise que residem algumas diferenças de entendimento entre a VALEC e a unidade técnica do TCU.

Eu não vou entrar em detalhes, porque talvez não seja oportuno para o momento, mas, da análise, os técnicos não estão certos de que os riscos apontados pela VALEC são daquela ordem. Como a VALEC realizou uma quantidade reduzida de sondagens, as estatísticas, conforme calculadas pelo Tribunal, não indicam riscos tão baixos assim. Só para se ter um exemplo, no Lote 6, onde a VALEC aponta um indício de redução do valor, porque a tendência é uma redução do valor, a mesma análise feita sobre 37% das sondagens, se eu não estou enganado, chega à conclusão de que existe um risco de variação de volumes que supera 50% no caso de material de terceira categoria, rocha, que é justamente o mais caro. Certamente os esclarecimentos que a VALEC vai enviar na sequência vão possibilitar que se faça um juízo final acerca desse risco real que está envolvido nesses dois lotes.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Obrigado, Dr. Nivaldo.

Retorno a palavra ao Dr. José Lúcio, para que possa se posicionar também.

**O SR. JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO** - Só um pequeno esclarecimento: a nossa análise de risco foi feita em cima de 93% das sondagens. É possível que o Tribunal, na continuidade da análise dele, chegue ao mesmo número, mas nós temos a convicção de que é algo em torno da grandeza que nós chegamos e que vocês deveram também chegar. É evidente que falta a análise de vocês. Nós vamos aguardar a conclusão final.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Eu gostaria que os presentes prestassem atenção ao fato de que nós estamos aqui em busca de resolver pendências técnicas entre o Tribunal de Contas e os órgãos pertinentes, seja DNIT, seja VALEC. O Relator, atento a todas essas explicações e às colocações do



Tribunal, fará o seu relatório para ser submetido a esta Comissão, no sentido de paralisar ou não as obras.

É claro que o Relator tem preocupações políticas pertinentes não só à questão técnica, mas à questão financeira, social, ambiental, o prejuízo ao Erário, ao dano, se é significativo, relativo ou não. Então, são preocupações pertinentes e características desta Comissão. É importante esta audiência pública para que ambas as partes possam chegar a um denominador comum.

Eu pediria que não só o nosso Secretário de Fiscalização do Tribunal de Contas, bem como os Presidentes ou representantes dos órgãos aqui participantes da audiência pública buscassem facilitar o trabalho do Relator, no sentido de trazer já um prévio acordo, já uma solução possível de qualquer pendência ou dúvida que o Tribunal de Contas porventura tenha.

Eu perguntaria ao Deputado Domingos Sávio se gostaria de fazer uso da palavra.

**O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO** - Sim, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Apesar de haver uma ordem de inscrição, que eu já abri, se V.Exa. quiser falar...

**O SR. DEPUTADO DOMINGOS SÁVIO** - Agradeço a V.Exa. Julgo muito oportuno, pela fala que V.Exa. acaba de apresentar e após ouvir as exposições do Diretor-Presidente da VALEC, Dr. José Lúcio, a quem cumprimento, os demais membros da Mesa e também após ouvir o Sr. Nivaldo Dias, representando aqui o TCU, obviamente, também com todo o respeito ao nosso Relator, que está estudando a matéria.

Sr. Presidente, todos nós vivemos uma sobrecarga de trabalho, mas uma matéria tão relevante como esta não teria de nossa parte a displicência de não analisá-la. Estamos empenhados na análise, e com esse mesmo espírito de V.Exa. Não é propósito do PSDB paralisar obras de interesse público, mas é absolutamente claro e inegociável que nós possamos paralisar irregularidades, saná-las e até mesmo tomar as providências cabíveis, quando já tenham imposto prejuízos aos cofres públicos.

Nós estamos preocupados. Nós estamos falando de obras de montantes extremamente significativos. Nós estamos falando de obras cujo volume analisado



pelo Tribunal de Contas chega próximo a 2 bilhões de reais. Nós vivemos um momento em que nós temos razão para estar preocupados. É bom que o Dr. Nivaldo saiba de uma atitude que nós tomamos em defesa dos instrumentos que o Tribunal precisa ter para exercer com plenitude a sua eficiente fiscalização em defesa do interesse público brasileiro, quando, na LDO, por exemplo, nós evitamos, num último momento, que fosse incluída uma emenda que retirava do Tribunal de Contas, e até mesmo desta Casa, a possibilidade dos instrumentos de análise de custo unitário, para fins de acompanhamento da execução de obras de infraestrutura no setor de transporte. Ora, isso inclui todo o setor ferroviário, aeroportuário, rodoviário. Felizmente, alertamos, defendemos a retirada e conseguimos construir entendimento com o Relator. Com o apoio dos colegas aqui presentes, essa tentativa não prosperou. Os mecanismos que são necessários para que isso se dê em benefício do País, em benefício da própria VALEC, que também tem um orçamento robusto... Nós entendemos que é nosso dever estar acompanhando, como uma empresa de capital misto, com a presença significativa do Governo, embora de capital aberto, mas com a nossa responsabilidade direta de acompanhamento.

Aí é que vem a minha preocupação. Eu já antecipo para que nós tenhamos a oportunidade de construir um entendimento. Eu vejo, na página 56 do material que recebemos agora recentemente do Tribunal de Contas, fazendo uma reflexão de forma conclusiva sobre a Ferrovia Norte-Sul, que o relatório, as notas que nos chegam do Tribunal de Contas: *“Permanece o entendimento de que se deve comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamento e Fiscalização do Congresso Nacional que subsistem os indícios de irregularidade formados anteriormente...”* Etc., etc., etc., como foi, inclusive, mencionada e mostrada a carta que aqui veio.

Então, nessa sequência, a gente percebe que continua havendo problemas a serem resolvidos. Também, com relação à Ferrovia Oeste-Leste, que envolve um volume de recursos substanciais, a principal constatação desse trabalho foi a de que isso foi benéfico à VALEC, possibilitando que ela reveja critérios de elaboração de projeto. Eu até aproveito para dizer — o próprio Presidente da VALEC ali lembrava — que as licitações podem ser feitas com projetos básicos ou com projetos preliminares, preocupação que manifestamos quando se votou aqui o regime



diferenciado de contratação. Eu acho que é um instrumento que pode agilizar as coisas, de algum aspecto pode representar avanços, mas devemos estar atentos para termos mecanismos de controle sobre isso.

Nós estamos vivendo o paradoxo de que a licitação pública, que é um mecanismo de controle para que o poder público garanta qualidade e bom preço, pode virar uma absoluta perda de controle. Você licita grandes, megaobras sem ter projetos executivos. Isso aí, em algumas situações, pode virar, literalmente, um tiro no escuro, pode virar um tiro no pé. No pé de quem? Do povo brasileiro, porque é o dinheiro do povo brasileiro que está jogado nisso. Nós estamos falando de licitar obras de bilhões de reais em que nós não temos projeto. Pelo andar da carruagem é que você vai ver como vai ficar. Então, isso precisa ser mais bem avaliado.

Referindo-me a esta análise sobre a Oeste-Leste, na página 70, o Tribunal conclui:

*“A conclusão deste trabalho é que, decorrido o período de 1 ano e 3 meses, desde a edição do Acórdão nº. 3.301/2011, do TCU, Plenário, até março de 2003, a VALEC não evidenciou ter agido no sentido de sanear as irregularidades apontadas, cumpridas as determinações do referido acórdão e, conseqüentemente, elaborar...”*

E assim por diante. Ou seja, eu estou estudando isso. Estou absolutamente à disposição também, não só à disposição, mas interessado em receber mais informações da VALEC. Aqui nós recebemos uma síntese. Eu não tenho a pretensão de conseguir apreender todas as informações em tão poucos minutos, mas nós estaremos atentos para acompanhar o relatório que, não tenho dúvida, irá ao encontro do interesse público. Espero eu não seja para paralisação, porque não queremos paralisar, mas estejam certos de nós queremos nos aprofundar neste tema, para que nós não corramos o risco de ser coniventes com qualquer irregularidade, seja ela cometida por um desconhecimento do problema, seja ela, na pior das hipóteses, feita em prejuízo ou de forma que fira os princípios de transparência e da boa gestão pública. É nosso dever, Sr. Presidente!

Então, não é possível declinar disso sob o argumento de que é muito volumoso, trabalhoso, de que há um conjunto grande de informações. Ainda que





requeiramos a colaboração da Assessoria desta Casa, nós temos esse dever, até para preservar a imagem da VALEC, que tem uma responsabilidade muito grande sobre ela, em relação à condução de obras que são a esperança do povo brasileiro.

Nós não podemos deixar, aqui, irregularidades que foram apontadas pelo Tribunal de Contas da União, que insiste em dizer que elas ainda existem, e passar aqui pela a Comissão Mista de Orçamentos e dizer: “*não, tudo bem, continuam as obras*”. Eu acho que continuar as obras, sim, mas com irregularidades em hipótese alguma. Nós vamos nos aprofundar nessa matéria.

É essa a referência que eu quero fazer em um tom extremamente respeitoso, mas não estamos convencidos, até o presente momento, pelas informações que aqui estão, de que essas irregularidades foram saneadas, até porque o Tribunal de Contas da União disse exatamente o contrário, que não foram sanadas. E se não foram sanadas, obras não podem continuar antes que elas o sejam. Esse é o pensamento, embora nós queiramos que essas obras andem o mais rápido possível, mas não com irregularidades.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Muito obrigado, Deputado Domingos Sávio. Abstraindo o posicionamento, no mérito, do Deputado Domingos Sávio, filosoficamente o Deputado traduziu, de forma perfeita, a posição desta Comissão. Nossa responsabilidade é para com o País, na defesa do povo brasileiro. Dessa responsabilidade não abriremos mão.

Eu peço ao Deputado Weliton Prado que me substitua, na condução desta audiência pública, para que eu possa ir à Presidência do Senado por alguns minutos.

Então, passo a Presidência ao Deputado Weliton Prado para que ele possa conduzir os trabalhos a partir de agora.

Pergunto ao Deputado Afonso Florence se gostaria de se manifestar.

**O SR. DEPUTADO AFONSO FLORENCE** - Posteriormente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Lobão Filho) - Passo a Presidência, neste momento, ao Deputado Weliton Prado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Weliton Prado) - Boa tarde a todos e a todas, dando continuidade aos trabalhos, passo a palavra ao Deputado José Rocha.



**O SR. DEPUTADO JOSÉ ROCHA** - Ilustre Presidente Weliton Prado, que, neste momento, substitui o Presidente Lobão Filho, quero cumprimentar o Deputado Afonso Florence, ex-Ministro, Coordenador do COI; o Presidente da VALEC, José Lúcio Lima Machado; o Diretor de Planejamento, Dr. Sérgio de Assis; o Diretor de Infraestrutura do DNIT, Roger Pêgas; o Secretário do TCU, Nivaldo Dias Filho.

Primeiro, quero dizer que é uma satisfação muito grande nós estarmos, aqui nesta sessão, recebendo autoridades importantes, como o Presidente da VALEC José Lúcio Lima Machado. Aliás, eu tenho a honra de conhecer o seu trabalho profissional, em todos os órgãos que ocupou, de relevância, não só no nosso, mas em outros Estados. Foi Presidente da empresa de águas e saneamento do nosso Estado, onde fez um trabalho elogiável. Trabalhou em Manaus, no Distrito Federal, ultimamente exercia a Presidência de um dos órgãos mais importantes de infraestrutura do nosso Estado, a CONDER. Agora, assume a VALEC, com certeza à altura de bem dirigir essa empresa que todos nós sabemos que está passando por problemas. Com certeza, o Presidente Jose Lúcio, ao lado de Sérgio de Assis Lobo e de outros Diretores, haverão de solucioná-los e colocar a empresa nos trilhos, como todos nós desejamos e com a velocidade que seja do desenvolvimento do nosso País.

Também o nosso ilustre Diretor Roger, pessoa da mais alta qualificação, que tem honrado o DNIT na sua Diretoria, juntamente com todos os colegas que compõem a Diretoria; nosso Nivaldo Dias, com quem temos tratado em diversas audiências do problema da VALEC, tivemos umas quatro audiências no TCU, e devo dizer que temos encontrado a boa vontade do TCU de acordo com sua disponibilidade de tempo, de celeridade para analisar esses processos que têm ido da VALEC.

Devo dizer também que, de mais de cem obras, 136 obras que foram apontadas pelo TCU com irregularidades, apenas temos uma obra hoje na VALEC que está com indícios de paralisação, pendente apenas de que a VALEC apresente as exigências solicitadas pelo TCU, apenas uma obra da VALEC. Eu acho que isso é de grande relevância, temos que aqui enfatizar, e que certamente estará sendo resolvida essa questão.



No DNIT, nós temos também duas obras com indicativo de paralisação, o que está sendo resolvido; e no Ministério do Esporte apenas uma obra.

Nós temos apenas quatro obras, sendo que duas já estão paralisadas, uma da FUNASA e outra do Meio Ambiente. Então, dessas com indicativo de paralisação apenas quatro obras, o que acredito se deva ao esforço muito grande não só dos órgãos de infraestrutura do Governo, como da celeridade que o TCU tem dado na análise desses processos.

Portanto, eu quero neste instante dar este meu depoimento e dizer que, com certeza, meu caro Coordenador Afonso Florence, baiano, e nosso Presidente Weliton Prado, esses órgãos estão muito bem dirigidos, em boas mãos, com competência, com seriedade, sobretudo com o zelo do bem público, e isso que nos dá essa certeza e essa confiança. Também quero dizer que a disposição deles para trabalhar é muita, pelo que conheço, e não tenho receio nenhum de dizer que avalizo totalmente essa Diretoria da VALEC, pelo o que eu conheço, como também a do DNIT, e com certeza essas obras serão realizadas dentro da expectativa de todos e dentro daquilo que o Tribunal de Contas também deseja.

Portanto, queria fazer esse registro e cumprimentar todos que estão nesta audiência pública.

Muito obrigado!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Weliton Prado) - Quero agradecer ao Deputado José Rocha.

Passamos a palavra ao Deputado Oziel Oliveira, do PDT da Bahia, e na sequência ao Deputado Carlos Magno, do PP de Rondônia.

**O SR. DEPUTADO OZIEL OLIVEIRA** - Sr. Presidente, quero cumprimentar os nossos queridos Parlamentares que participam desta audiência pública; o Dr. José Lúcio, esse querido baiano que está hoje à frente da VALEC; e também o Dr. Sérgio, o Dr. Roger, e também o Dr. Nivaldo, que aqui representa o TCU.

Quero cumprimentar o nosso ilustre Deputado Florence, que tem uma responsabilidade muito grande aqui à frente dos trabalhos, e também quero dizer ao Deputado Domingos Sávio, que acabou de fazer o seu pronunciamento, sobre toda a preocupação que esta Casa tem em relação a essas obras, que tanto este



Parlamento tem a obrigação de fiscalizar, mas que também o TCU tem tido todo o cuidado, e é o que queremos em relação às obras.

Hoje, posso aqui falar tanto quanto os que já puderam se manifestar, Deputado José Rocha e tantos outros que aqui já passaram e falaram sobre a matéria, da importância das obras que estão em andamento. Nós sabemos, em especial, sobre a Ferrovia Leste-Oeste. E o Deputado Florence também tem o pleno conhecimento do desenvolvimento dessa obra e do que ela significa para o País, não somente para a Bahia, nosso Estado, e para a Frente e a VALEC, que toca essa obra, ela tem um significado muito importante no cenário econômico e social no Estado da Bahia.

E também, das obras que estão em pleno andamento, que, por determinação e por fiscalização do TCU poderiam estar com alguma irregularidade prevista, e prevista nos seus relatórios, nós sabemos que dentro do quadro tanto do TCU quanto do próprio Ministério e também da VALEC essas pequenas irregularidades ou falhas de Orçamento são notadamente passíveis de solução, como temos acompanhado diariamente em audiências no próprio TCU.

E sabemos que uma equipe técnica tanto do TCU quanto da VALEC tem se manifestado, certo, Deputado José Rocha, em todos os momentos, na hora da parte ambiental e na parte técnica de execução de engenharia, e ela traz essa tranquilidade também para este Parlamento. Nós sabemos que o andamento das obras significa para todos nós o desenvolvimento de uma região tão importante no cenário econômico como é a Bahia e também o desenvolvimento social e industrial para nosso Estado.

Portanto, eu fico aqui registrando também a importância que ela terá, principalmente nesse trecho que compõe a FIOLE especial, no trecho que vai compondo o oeste da Bahia, entre Caetité e Barreiras, onde está o grande polo, tanto do aço quando da produção do agronegócio brasileiro no nosso Estado.

Hoje nós sabemos, e aqui muito mais o DNIT sabe, do envolvimento das nossas cargas de soja, algodão e milho, enfim; da matéria-prima que vai de Salvador com destino oeste, já que só temos uma via de escoamento, que é a BR-242. Isso traz para nós produtores rurais já um grande problema no trânsito entre essas cidades que compõem essa malha das estradas federais no nosso Estado.



Hoje, a nossa única solução de desenvolvimento é fazer com que essa ferrovia chegue definitivamente à região de Barreiras, onde, através do Porto Seco, poderemos diminuir nossos preços de produção e também fazer com que mais de 10 milhões de hectares de terra possam receber agricultores de todo o Brasil para a produção e geração de empregos. O PIB do agronegócio brasileiro tem sustentado este País e gerado milhões de empregos no campo.

Nós sabemos que tanto as duas partes técnicas e nós no Parlamento temos a responsabilidade de fiscalizar e de cuidar do patrimônio público brasileiro, que são os recursos que estão sendo investidos lá.

Portanto, Sr. Presidente, fico também atento a essa discussão. Sabemos que nosso apelo é para que esse relatório possa ser aprovado dentro das condições preestabelecidas aqui. Nós sabemos que o Dr. José Lúcio e toda sua equipe da VALEC têm tido a preocupação de responder ao TCU e de responder àqueles que têm feito análises das suas planilhas.

Portanto, Deputado Florence, colocamo-nos à disposição, fazendo também um apelo para aprovação e dando também a nossa contribuição para esta audiência pública.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Weliton Prado) - Agradecemos ao Deputado Oziel Oliveira e passamos a palavra ao Deputado Carlos Magno.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO** - Quero cumprimentar o Presidente Weliton; o colega Deputado Florence pela Coordenação; pela responsabilidade de estar nesta discussão também, o Tribunal de Contas, a VALEC, o Dr. Roger, o DNIT.

Não excluindo a função nossa de Parlamentar, que é de fiscalizar através das Comissões, gostaria de abrir um parêntese até para discordar do Deputado Domingos Sávio e concordar com o Deputado Oziel em relação à paralisação das obras.

Em razão disso, temos a Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara, onde se constituíram duas Comissões para acompanhamento das obras do PAC: a do Programa Minha Casa, Minha Vida, da qual fui Relator, e a Comissão específica para as obras da Copa durante o ano de 2012. Tive oportunidade de visitar o País e



ver a importância das obras para o desenvolvimento do País, mas também pude ver o lado social das obras, o resultado social de benefício ao cidadão.

No meu relatório, tirei uma conclusão, e eu gostaria de questionar o Nivaldo Dias, que é Secretário do Tribunal de Contas da União. Cheguei à seguinte conclusão: há obras que, por deficiência de elaboração de projetos Executivos ou por qualquer outra pendência detectada pelo Tribunal de Contas da União, foram paralisadas em razão dessa irregularidade. Mas, no meu relatório, eu me convenci de que o prejuízo financeiro para o Estado é muito maior ao se paralisar uma obra, há um prejuízo social para o cidadão.

E direciono-me ao Deputado Afonso Florence em relação às situações dos canais do Nordeste que transportam água. São obras belíssimas, mas que, por alguma irregularidade, estão com trechos paralisados. Mas, devido ao volume de recursos e ao tempo de execução durante aquele período, essas pendências apresentadas pelo Tribunal de Contas poderiam ser solucionadas; são casos em que, muitas vezes, decidiu-se pela paralisação. Seria possível glosar pagamentos, como garantia nos casos de irregularidade de contratação ou de execução, quer dizer, desde que não houvesse o vício da contratação durante a execução. Nivaldo, é o que eu senti por este País afora.

Nós não somos técnicos, mas sentimos muito por ver o atraso dessas obras do PAC, o atraso para o desenvolvimento do País, tipo a Ferrovia que foi citada aqui, que enfrenta a questão indígena, de quilombola ou ambiental, que está trazendo esses para fazer parte de um processo para o qual, até então, não estavam preparados; o próprio projeto não estava preparado para dividir recursos com esse segmento. O Dr. Roger sabe que, querendo ou não, viraram participantes diretos dos recursos as comunidades, a FUNAI, através da reação dos índios, o próprio IBAMA, na questão ambiental, para levarem vantagem financeira e não técnica. Cumprindo-se o que é determinado, há um segmento que é alheio, até então, na contratação da obra, e que aumenta o custo da obra.

Então, cheguei à conclusão de que a paralisação de obras significa maior custo para o cidadão, maior custo para o Governo e atraso na execução das obras. É o que eu senti, Nivaldo, e eu não sei se o Tribunal de Contas consegue vencer isso internamente, entendendo dessa maneira também, respeitando a legalidade do



processo, a aplicação correta do recurso, mas abrindo mão, muitas vezes, da questão técnica de paralisar as obras que estão irregulares.

Então, eu gostaria de dizer, por exemplo, graças a Deus, temos salvado a obra de saneamento no Estado de Rondônia em torno de 500 ou de 600 milhões de reais. Uma Capital no País, Porto Velho, que tem apenas 3% de esgotamento sanitário e tratamento, está com esse dinheiro já há quatro anos disponível para gastar e não consegue resolver o problema do projeto executivo. Aí, já é diferente, é uma situação diferente, é uma incapacidade de elaboração de projeto e de afirmação de aplicação correta do recurso. Isso está na origem, mas, durante a execução, creio que as adversidades fazem parte disso.

Então, espero que possa haver esse entendimento entre os órgãos ambientais e entre os órgãos que têm o dever de zelar pelos direitos de quem quer que seja, para que seja respeitado o lado social e o lado do desenvolvimento do País. Não se trata de todo mundo tirar um pouco para levar vantagem. E o Tribunal de Contas, com muita propriedade, fiscaliza. Graças a Deus, temos o Tribunal de Contas da União, o Tribunal de Contas dos Estados, que, além de fiscalizarem, são orientadores a fim de que os gestores errem menos.

Mas certamente tenho essa dúvida com relação à paralisação de obras, que faz com que exista o COI, que é o Comitê para Obras Inacabadas, no qual, todos os anos, discutimos esse assunto.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Weliton Prado) - Agradecemos ao Deputado Carlos Magno e passamos a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, o Sr. Arsenio José da Costa Dantas, Secretário de Fiscalização e Obras e Patrimônios da União, por 15 minutos. *(Pausa.)*

Se o pessoal da VALEC quiser desfazer a mesa, pode ficar à vontade. Não tem problema nenhum.

Estão pedindo para controlar a iluminação e apagar aqui na frente.

Muito obrigado, Socorro, sempre competente. E aproveito para cumprimentar toda a Assessoria da Comissão. Inclusive, Afonso, há 2 anos, tive o prazer de ser Coordenador do COI. Estão aqui o Ramiro, a Socorro, enfim, Assessores realmente



muito competentes da Comissão, que ajudaram muito o nosso Deputado Afonso Florence.

Com a palavra o Sr. Arsenio, para sua exposição.

**O SR. ARSENIO JOSÉ DA COSTA DANTAS** - Sr. Presidente Deputado Weliton Prado; Deputado Afonso Florence, que saiu; Sr. Roger, Engenheiro do DNIT; Sras. e Srs. Parlamentares, no que diz respeito ao DNIT, a indicação do Tribunal para a inclusão no rol das obras com paralisação de Orçamento é a BR-448, no Rio Grande do Sul.

São três lotes dessa obra. Os principais apontamentos do Tribunal foram, no Lote 1, relativos ao serviço de escavação.

Essas questões todas foram decorrentes da licitação que foi feita com o projeto básico e na inadequação do projeto básico à obra que veio a ser executada.

No caso do Lote 1, tivemos problemas quantitativos de inadequação de equipamentos utilizados com relação ao serviço de escavação de carga e transporte de material. Com relação ao Lote 2, são problemas também com a escavação, maior quantidade do sobrepreço apontado, ou seja, da irregularidade que foi apontada pelo Tribunal no serviço de escavação, cargas e transporte relativo à distância média de transportes, de jazidas e de solos para a obra.

Com relação ao Lote 3, que é a parte do elevado e da ponte estaiada, o apontamento do Tribunal foi preponderantemente em cima do serviço de fornecimento de preparo de colocação de fôrmas. Enfim, no corte e dobra de aço há uma discussão de produtividade, se o projeto contemplava corte e dobra manual, se era inadequado para a magnitude dessa obra, além da questão de utilização no projeto de betoneira, em vez de central de concreto.

Com isso, o Tribunal, ouvidos os consórcios e o DNIT, prolatou o Acórdão nº 2.872, em 2012, praticamente 1 ano atrás, determinando ao DNIT ajustes dos contratos para adequar o projeto à obra.

Dessa deliberação do TCU, foram postos embargos de declaração pelos consórcios. Vieram a ser depois julgados, não lhes foi dado provimento, tendo sido mantidos os mesmos termos do acórdão que determinaram os ajustes nos contratos.





Tendo sido comunicados desses embargos, tanto o DNIT quanto os consórcios entraram com recurso, o pedido de reexame, que é o recurso cabível nesta fase.

De sorte que, tendo sido recorrido, o último recurso foi em junho deste ano, foi para nossa Secretaria de Recursos, onde está sendo analisado. Ainda não houve deliberação quanto ao provimento ou não do recurso por parte do Tribunal, razão pela qual não há, em princípio, que falar em saneamento da situação, porque está com efeito suspensivo dada à questão processual de recurso impetrado pelos interessados.

Em resumo, é isso. Estou à disposição, Deputados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Weliton Prado) - Eu queria agradecer ao Sr. Arsenio.

Até para fazer justiça, queria passar a coordenação dos trabalhos ao Deputado Afonso Florence, até pelo brilhante trabalho que realizou. A gente se reúne todas as terças-feiras. Sou testemunha realmente do empenho, do compromisso e da grande responsabilidade com que o Deputado Afonso Florence assumiu fazer o relatório com extrema responsabilidade, ética e transparência.

Quando fui Coordenador do COI, inclusive, eu coordenei os trabalhos. Então, acho que é mais do que justo, Deputado Afonso, que V.Exa. coordene, assuma a Presidência e dê continuidade aos trabalhos aqui para fechar seu trabalho com chave de ouro.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Afonso Florence) - Quero agradecer ao Deputado Weliton a gentileza.

Passo rapidamente a palavra ao Diretor de Infraestrutura do DNIT, o Sr. Roger Pegas, que disporá de 15 minutos para sua apresentação e suas respostas.

Obrigado.

**O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS** - Inicialmente, quero cumprimentar o Presidente da Mesa, Deputado Afonso Florence, Coordenador do COI, em nome de quem cumprimento todos os demais Parlamentares presentes; Dr. José Lúcio, da VALEC; Dr. Arsenio; Dr. Ulisses, do TCU; demais autoridades presentes.



A abordagem que o DNIT irá fazer é com relação realmente à BR-448. Inicialmente, havia duas obras indicadas, uma é a Ponte Xambioá, mas praticamente estão todas ajustadas.

Falta ainda uma correspondência final do DNIT ao TCU, mas o próprio TCU já também tomou conhecimento da anulação do processo licitatório feito pelo Estado de Tocantins, em junho de 2013, o que torna todo o processo de licitação e de contrato da ponte, que estava indicada com sobrepreços, inexistente e anula-se todo o processo.

Então, vamos passar à BR-448, que é o mote. A Comissão esteve presente, inclusive, na obra. Não tivemos a satisfação de poder acompanhá-los. A gente tinha feito uma divisão de tarefas dentro da Diretoria. Apesar de eu ser o representante gaúcho da Diretoria, o Tarcísio, Diretor-Executivo, ia acompanhando a Comissão — o TCU e a SecobRodovia estiveram presentes lá —, mas de última hora foi chamado pelo nosso Ministro e não teve a oportunidade de acompanhar a Comissão.

Dados do empreendimento: a BR-448 é uma rodovia com 22,34 quilômetros, dispõe de construção de 15 obras de áreas especiais, a maior delas é uma ponte estaiada sobre o Rio dos Sinos. Temos, um pouco antes da ponte, uma elevada grande também. O valor hoje vigente das obras é de 1 bilhão de reais.

O prazo estimado para conclusão da linha geral da obra, do principal, é agora em dezembro de 2013, mas alguns serviços, alguns acessos às cidades... A BR-448 atende na Região Metropolitana de Porto Alegre, ao menos 5 Municípios, facilitando o trânsito da BR-116. É uma alternativa à BR-116. Alguns acessos a alguns desses Municípios terão continuidade ao longo dos primeiros meses do ano de 2014.

Então, como o Secretário Dr. Arsenio citou, a rodovia é dividida em 3 lotes. O primeiro, com 9 quilômetros, faz o entroncamento da BR-116 até a BR-386. O Lote 2 são 5,3 quilômetros. E o Lote 3, que é um lote que contempla mais obras viárias, são quase 8 quilômetros.

A BR-448 é conhecida inicialmente na região como Rodovia do Parque. O projeto dela objetiva basicamente dar uma solução para os problemas dos constantes engarrafamentos da BR-116, o grande gargalo hoje, se não do Estado do Rio Grande do Sul, da Região Metropolitana de Porto Alegre.



Os dados de projetos citavam que a BR-116 tem 130 mil veículos. Mas os últimos levantamentos feitos ao longo do ano de 2013 já elevam esse número para 172 mil veículos. Hoje é uma das 5 rodovias do Brasil com mais movimento. São poucos os pontos hoje — e alguns desses pontos perdem até a característica de rodovia, como a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro — que ultrapassam esse número.

Na conclusão da obra da BR-448, a estimativa de projeto era que 40% do tráfego da BR-116 passaria para a BR-448, passaria a ser preferencialmente da BR-448. Só que os levantamentos fizeram uma estimativa de que 80% desse tráfego seria de veículos pesados. Então, pela característica dela de via expressa, ela ganharia 80% dos caminhões e ônibus dessa rodovia.

A BR-448 vai funcionar talvez como um dos mais importantes eixos de escoamento do Rio Grande do Sul. Também faz parte do processo — acho importante citar — o trabalho social realizado na construção da rodovia, com o reassentamento de 600 famílias. Hoje, a rodovia é responsável pela ordem de 2.700 empregos.

Dados e estudos levantados pela Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul — FIERGS dão conta de que os danos causados à economia gaúcha pelos engarrafamentos e acidentes na BR-116 equivalem ao valor de uma BR-448 por ano. O valor de danos à economia por excesso de prazo na BR-116, pelo tráfego na região, pelos atrasos constantes, é da ordem de mais de 2 milhões de reais por dia, segundo dados da FIERGS.

Então, é importante ressaltar que a BR-448 é uma rodovia que está praticamente em sua reta final. Hoje, está-se na execução dos lotes. O Lote 1 tem 93% de execução; prática e pontualmente, há trechos de 200 metros em que a terraplenagem está em conclusão; o restante já está todo em obras de pavimentação, adiantadas. Capas já estão sendo colocadas, e obras como defensas de concreto, postes de iluminação, tudo isso está em andamento e adiantado. O Lote 2 está com 97%, e o Lote 3, com 98%, com uma média de 97% da obra toda em andamento. O Lote 3 já apresenta praticamente 50% das obras.

A liberação da faixa de domínio já foi toda feita. A obra hoje funciona em três turnos, e as obras de arte estão todas em fase de conclusão, praticamente na sua fase de acabamento.



Os apontamentos do TCU indicam pouco mais de uma dezena de itens, mas esses cinco itens que se repetem em todos os lotes representam aproximadamente 75% da indicação de sobrepreço pelo TCU na obra. Em todos eles, a gente aborda alguns pontos. A gente trata da questão do fornecimento em aço, que foi citada pelo Dr. Arsenio; é predominante no Lote 3. Há um entendimento. Foi utilizado na ocasião do projeto o sistema referencial de custos do DNIT. Existe realmente uma parcela de aço da obra que está sendo recebida com corte dobra industrial. No entanto, não é 100% desse aço. E também, quanto aos custos indicados pelo TCU para a composição do item de corte dobra industrial, o DNIT tem feito questionamentos.

No caso do concreto, 35, 40mpa. Da mesma forma também existem algumas questões quanto a consumos teóricos do cimento editivo. O Dr. Arsenio citou também a questão do concreto betoneira. Mas, no caso dos Lotes 1 e 2, não há um volume de concreto. Apesar de existirem obras de arte, não há um volume de concreto suficiente nesses lotes que justificassem a mobilização de uma central de usinagem de concreto. Isso só seria justificável no Lote 3.

A escavação, carga e transporte também hoje tem vários questionamentos, e o DNIT tem tentado responder ao TCU com relação às distâncias médias de transporte e a formatação desse transporte comercial ou local, que inclusive está sendo corrigida no novo sistema referencial que o DNIT está aprontando, no novo ciclo. O DNIT já resolve essa questão no novo ciclo que está sendo lançado.

Ainda existe também uma questão de movimentação de vigas pré-moldadas, com treliça. No caso, está sendo usado um guindaste de alta capacidade, o que aumenta a eficiência da empresa. E aí, por esse aumento de eficiência, há um questionamento em relação a isso.

Estacas pré-moldadas. Aqui temos uma indicação nos três lotes. Como eu citei, aqueles itens da página anterior são os mais representativos.

Aí vemos uma distribuição do sobrepreço indicado no Acórdão nº 2.872, de 2012.

É importante ressaltar que, hoje, com a execução de 98%, quanto ao que se fala em termos de paralisação da obra, os valores seriam irrisórios. A maior parte dos serviços foi executado ao longo desse período de obra que tem rodado.



Situação processual. Como bem citado pelo Dr. Arsenio, os efeitos do Item 9.1 do Acórdão nº 2.871 estão suspensos em decorrência de recursos interpostos pelo DNIT e pelas empresas. Houve um pedido de reexame.

A comunicação do TCU ao DNIT, do efeito suspensivo, foi feita por um ofício de julho de 2013, notificando o recurso conhecido como efeito suspensivo.

Então, essa é a situação hoje do processo da 448, e aqui passamos a mostrar algumas fotos.

Vejam, esta é uma foto de linha geral. A obra, realmente, como podem ver, foi construída dentro de uma região que é afetada por enchentes, como Porto Alegre. A ação social feita foi sobre a chamada Vila do Dique, que era a vila que funcionava sobre o dique, dando condições de passagem de água para essa região. São praticamente arrozais.

Aí vemos a intersecção com a BR-116, bem no início do trecho. É um trecho em que pontualmente ainda temos alguns serviços de terraplenagem, muito pontuais, encabeçamento de uma ou outra obra de arte, por conta de atrasos de desapropriações que ocorreram no primeiro semestre deste ano. Mas está praticamente em fase final.

Aí vemos a ponte estaiada sobre o Rio Gravataí, que foi concluída há duas semanas. Ela já está recebendo a capa asfáltica para sua conclusão. Ela hoje já está dando passagem para um lado e para o outro, passagem essa da obra. Imagino que o Deputado deve ter passado na ponte, já deve ter andado nela.

Aqui o entroncamento do acesso a Esteio.

No entroncamento com a BR 290, cujo acesso também está em fase final, num ou noutro ponto de acesso a pavimentação está sendo executada.

A próxima foto mostra a instalação de postes de iluminação. Pode-se ver aí a defesa metálica no bordo, uma estrutura de concreto no eixo. A sinalização já está em andamento, placas já estão sendo colocadas. Já há muitas placas colocadas na obra.

Essa outra foto demonstra o reassentamento das 599 famílias, que fizeram parte da ação da BR-448, caso houvesse necessidade de realocação dessas famílias.



Tendo em vista o exposto, a gente subsidiou a Comissão de elementos necessários, demonstrando o avanço da obra e a necessidade ainda de continuidade de alguns serviços remanescentes que vão ser feitos no ano que vem. Esses serviços remanescentes serão feitos, se forem necessários, em novos contratos.

Nós não temos hoje elementos suficientes para paralisar um empreendimento desse tamanho, que tem todo um custo social numa região que hoje concentra quase 50% da população do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre hoje é a quinta região metropolitana do País. Quer dizer, é uma obra que está dando solução a todo esse conflito que existe hoje no trânsito dessa região. Por isso, somos de opinião de que essa obra não deveria ser indicada dentro do Anexo 6 da LOA, do ano que vem.

Muito obrigado, Deputados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Afonso Florence) - Agradeço ao Sr. Roger Pêgas, Diretor de Infraestrutura do DNIT.

Algum Parlamentar nos pediu inscrição para falar?

Deputado Paulo Pimenta, do PT do Rio Grande do Sul, por favor.

**O SR. DEPUTADO PAULO PIMENTA** - Prezado Coordenador, Dr. Roger; Dr. Arsenio; Dr. Sérgio; demais senhores Parlamentares integrantes da Comissão, em primeiro lugar, quero saudar a iniciativa de V.Exa. de ter ido ao Rio Grande do Sul, de ter feito a visita à BR-448, juntamente com o representante do Tribunal de Contas. Sem dúvida alguma, essa oportunidade de ver o trecho *in loco*, conhecer a obra permite uma percepção diferenciada.

Eu tenho certeza de que, por tudo aquilo que foi demonstrado aqui pelo Dr. Roger, pelo atual estágio da execução da obra, seria de difícil compreensão para a sociedade brasileira se esta Casa acatasse a sugestão do Tribunal de Contas.

Imaginem os senhores e as senhoras se esta Casa decidisse acatar o que está propondo o Tribunal de Contas, e nós tivéssemos uma obra fora da possibilidade de receber recursos do orçamento do ano que vem, uma obra com seu trecho principal pronto, com vários acessos a Municípios, a saídas, mas impedida de ser realizada — imaginem o prejuízo que isso traria para o Estado do Rio Grande do Sul, para a economia do Estado, para a população!



Portanto, eu entendo que esta Casa não deve acolher a indicação do Tribunal de Contas. Mas, mais do que isso, Dr. Arsenio... Eu tive a oportunidade de falar isso com o senhor em Porto Alegre. Quero aqui repetir, na Comissão, que, do meu ponto de vista, isso é, mais uma vez, revelador do equívoco que nós cometemos aqui nesta Casa quando, na LDO, estabelecemos parâmetros e critérios distintos entre a Casa e o Tribunal de Contas para se analisar indícios de irregularidades graves ou pedir a paralisação de uma obra. Porque o Tribunal de Contas faz uma leitura fria, digamos assim, a partir dos seus parâmetros, dos seus critérios, a partir de uma interpretação que tem da lei.

Então, cabe a esta Casa analisar os aspectos sociais, o custo da paralisação, os custos ambientais, as consequências, enfim, que uma eventual paralisação poderia provocar. Isso, muitas vezes, para uma pessoa menos avisada, permite inclusive uma interpretação equivocada do trabalho desta Comissão. Quando se observa uma manchete de um jornal, como nós observamos as do *Jornal Nacional* ou da imprensa do Estado... Por exemplo: “*O Tribunal de Contas pede a paralisação de obra com 98 milhões de sobrepreço*”. E aí nós lemos uma notícia que diz que o Congresso Nacional permite que a obra continue. Isso faz com que uma pessoa que não conheça a matéria entenda que nós estamos permitindo que uma obra que tem irregularidades, desvio de dinheiro ou coisa do gênero continue sendo executada. Quando nós nos sentamos aqui para discutir, nós percebemos que não é isso, que é uma discussão técnica, que são interpretações distintas de soluções de engenharia que foram executadas pelas empresas, pelo DNIT; e que os engenheiros do DNIT têm uma compreensão daquilo que é o melhor, e os técnicos do tribunal têm outra. Mas em nenhum momento existe aqui — pelo menos eu nunca vi — uma suspeita de que tenha ocorrido desvio de dinheiro ou coisa do gênero, como muitas vezes esse tipo de assunto é tratado.

A propósito, é muito importante a emenda que foi aprovada este ano pela LDO. Ela faz com que, a partir do ano que vem, o Tribunal de Contas, quando analisar, tenha que também dizer a esta Casa qual será o custo da paralisação de tal obra, quais as consequências sociais que essa medida trará, qual a custo da manutenção de uma obra parada, quantos empregos vão deixar de existir num canteiro de uma obra paralisada, e assim por diante. Eu acho que esse seria um



avanço importante. Nós vamos achar um ponto de equilíbrio na própria relação desta Comissão com o próprio Tribunal.

Portanto, Sr. Coordenador, eu acho que nós temos todas as condições de manter essa obra no orçamento, respeitando, mas não acatando a sugestão do Tribunal de Contas, porque temos a capacidade de fazer uma leitura mais ampla do significado e das consequências, dos prejuízos que traria para o Brasil um eventual acolhimento por parte desta Casa da opinião do Tribunal de Contas.

Então, a minha posição é no sentido de que a gente acolha os argumentos aqui apresentados pelo DNIT, comprovados pela nossa visita à obra, e que possamos manter o orçamento do ano que vem para essa obra, com condições de receber talvez poucos, mas importantes recursos para a complementação total desse importante empreendimento para o Estado do Rio Grande do Sul e para o Sul do Brasil, Sr. Coordenador.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Afonso Florence) - Obrigado, Deputado Paulo Pimenta. Antes de proceder à finalização da audiência, eu gostaria de perguntar se tem mais algum Parlamentar querendo se pronunciar. *(Pausa.)*

Eu ia fazer os procedimentos finais, mas ainda temos de falar da obra da Vila Olímpica de Parnaíba.

Gostaria de convidar o Técnico do Tribunal de Contas Sr. Ulisses para fazer a apresentação do TCU. Se já tiver chegado o representante do Ministério do Esporte, peço que se apresente. Senão, para fins de procedimento da audiência, vamos ouvir a apresentação do TCU. Se, em tempo, chegar o representante do Ministério do Esporte, será convidado à Mesa. Senão, posteriormente, vamos ver se há alguma consideração final dos participantes e prosseguir com a audiência pública.

Se os senhores quiserem se sentar aqui embaixo, podem ficar à vontade.

**O SR. JOSÉ ULISSES RODRIGUES VASCONCELOS** - Exmo. Sr. Deputado Afonso Florence, por meio de quem saúdo todos os presentes, passo à apresentação das constatações feitas pelo Tribunal em relação à Vila Olímpica de Parnaíba, Piauí, cuja auditoria foi realizada este ano.

*(Segue-se exibição de imagens.)*





Eu vou, primeiro, apresentar o histórico da auditoria; depois, os principais achados do TCU; e, finalizando, os requisitos preliminares à continuidade da obra.

Quanto ao histórico, quero dizer que a Vila Olímpica do Piauí compõe-se de instalações esportivas, em dois terrenos contíguos de 98 mil metros quadrados, compreendendo estádio olímpico, ginásio, piscina olímpica, piscina de saltos, duas quadras poliesportivas, quatro quadras de tênis, duas quadras de vôlei de praia, oito quiosques, pista de *cooper*, arquibancadas, vestiários e sanitários, estrutura geral e estacionamento.

Valor da obra.

O valor de todo o empreendimento ficou em torno de 200 milhões de reais, destacando-se um estádio olímpico, para 35 mil pessoas, que corresponde a mais de 180 milhões de reais.

Os recursos foram passados pela União, pelo Ministério do Esporte, por meio da Caixa Econômica Federal. Atualmente, há dois contratos de repasse: um para o projeto básico do estádio, de 1 milhão e meio de reais; e outro para o projeto e obras da Vila, em torno de 16 milhões de reais.

Quanto aos contratos, a Fundação dos Esportes do Piauí — FUNDESPI — firmou quatro contratos até o momento. Um contrato para o projeto básico do estádio, em torno de 1 milhão e 500 mil reais; contratos para projetos da Vila, em torno de 500 mil reais; um contrato para terraplanagem da Vila, em torno de 800 mil reais; e outro contrato para cerca, quadras esportivas e arquibancadas, em torno de 2 milhões e 700 mil reais.

As situações do contrato.

O contrato para o projeto do estádio está 100% executado e 60% pago. Os contratos de terraplanagem, de projetos da Vila e de obras da Vila estão em parte executados, mas, até o momento, nada foram pagos. Eles não foram pagos em razão de a Caixa Econômica Federal ter entendido que essas licitações foram feitas mediante pregão e não caberia o pregão.

A situação, no momento, é de auditoria. É importante dizer que, quando a equipe do TCU se dirigiu às obras, ela já encontrou essas obras paralisadas há mais de 1 ano. Então, essas obras estão paralisadas não por conta de alguma sugestão



do Tribunal. Elas se encontravam paralisadas antes mesmo de o Tribunal fazer qualquer trabalho nessas obras.

Os principais achados que o TCU encontrou foram: estudos de inabilidade técnica e socioeconômica; impropriedades na execução dos contratos de repasse; perda potencial dos serviços realizados; contrato com objeto amplo e não definido; fiscalização deficiente dos contratos a cargo da Fundação de Esportes do Estado do Piauí.

Atualmente, há dois julgados no âmbito do Tribunal, que, por sua vez, determinou: a suspensão cautelar de repasses e o encaminhamento da indicação de IG-P ao Congresso Nacional; a oitiva dos órgãos envolvidos; a determinação à Caixa no sentido de adotar providências para viabilizar a conclusão dos contratos e das obras paralisadas — ou seja, ao contrário da Caixa, que entendeu que havia motivos para não pagar, o TCU entendeu que não há óbice à conclusão dos contratos em vigor, tanto em termos de obra quanto em termos de pagamento, condicionando isso, evidentemente, à medição dos serviços e à aferição da qualidade desses serviços executados, e exigiu que a Caixa adotasse essas providências; recomendou ao Ministério do Esporte o aprimoramento dos processos de seleção de empreendimentos que contarão com recursos federais; e a realização de audiências dos responsáveis e oitivas das empresas contratadas.

Esse processo foi objeto de embargos de declaração a que deu entrada a construtora responsável pelas obras. Também houve o pedido de dilação de prazo para as respostas tanto à FUNDESPI como ao Ministério do Esporte.

O TCU, quanto aos embargos de declaração, informou mais uma vez que não havia óbice à conclusão dos contratos firmados até agora, bem como ao pagamento das obras executadas, desde que — mais uma vez ressaltando — sejam aferidas tanto a quantidade executada quanto a qualidade dos serviços.

Quanto ao estádio, cujo projeto está em execução e importa em mais de 800 milhões de reais, o TCU trouxe alguns requisitos para a continuidade dessa obra — ou seja, para a contratação da execução dessa obra, porque não há contrato ainda para a obra do estádio —, que seriam: o esclarecimento de qual será o órgão ou a entidade responsável pela administração e operação do complexo; as estimativas de custos de operação e manutenção; a programação de atividades e eventos a serem



realizados; a estimativa de público e de renda para essas atividades e eventos; e a inserção dessas atividades no contexto do esporte local, regional e nacional. Isso porque a cidade de Parnaíba tem em torno de 150 mil habitantes e a previsão da capacidade do estádio é de 35 mil pessoas.

Ao final, trago algumas fotos das obras.

Esta é a foto do projeto, do complexo. Ali é uma foto da situação atual do terreno. Estas são as obras já prontas, já executadas. E estes são os problemas que foram verificados em relação à terraplanagem.

Então, a determinação é que se adotem providências imediatas no sentido de não perder esses serviços executados, que se meçam os serviços, que se afira a qualidade e que se pague o executado.

Obrigado pela atenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Afonso Florence) - Agradeço ao Dr. José Ulisses a apresentação.

Pergunto se há algum Parlamentar que queira se pronunciar. (*Pausa.*)

Não havendo, gostaria de informar ao Plenário que, em virtude da aprovação do Requerimento nº 8, de 2013, ocorrido na 10ª Reunião Ordinária realizada no dia 19 de novembro de 2013, quando foi requerida a diligência de membros do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI aos locais de execução de obras em que o TCU identificou indícios de irregularidades graves, com recomendação de paralisação, da minha autoria, será realizada visita à construção da Vila Olímpica, em Parnaíba, Piauí, no dia 5 de dezembro próximo — depois de amanhã, portanto —, para que o COI conheça a real situação do empreendimento sob enfoque, bem como as providências eventualmente já adotadas pela Secretaria Nacional de Esporte, Educação, Lazer e Inclusão Social do Ministério do Esporte.

E no dia 9 de dezembro, segunda-feira, será realizada a visita à obra da FIOLE, no Município de Barreiras.

Não havendo mais quem queira se pronunciar, agradeço aos Srs. Parlamentares e aos representantes do DNIT, da VALEC e, especialmente, do Tribunal de Contas da União, o comparecimento.

Declaro encerrada a presente reunião.



Muito obrigado a todos. Boa noite.