



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 DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0897/13	DATA: 03/07/2013
INÍCIO: 11h41min	TÉRMINO: 13h08min	DURAÇÃO: 01h27min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 01h27min	PÁGINAS: 35	QUARTOS: 18

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA - Diretor do Departamento de Infraestrutura de Logística da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão — SEPAC/MPOG. OSMAR HENRIQUE COSTA PARRA - Assessor da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão — SEPAC/MPOG.

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre defeitos graves em obras recém-concluídas em 11 rodovias federais, localizadas em 9 Estados, constantes do PAC, conforme apontou recente Auditoria do Tribunal de Contas da União.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro declaro abertos os trabalhos desta reunião de audiência pública destinada a prestar esclarecimentos sobre defeitos graves em obras recém-concluídas em 11 rodovias federais, localizadas em 9 Estados, constantes do PAC, conforme apontou recente Auditoria do Tribunal de Contas da União, objeto dos Requerimentos nºs 402/13, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, e 177/13, da Comissão de Viação e Transportes, ambos de autoria do Deputado Vanderlei Macris e Carlos Sampaio.

Convido para tomar assento à Mesa os Srs. Marcelo Bruto, Diretor do Departamento de Infraestrutura de Logística do PAC, Osmar Henrique Parra, Assessor do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Gostaria de registrar a presença do nobre e atuante Deputado da área de infraestrutura deste País, mais especificamente de ferrovias, o colega Jaime Martins. Seja bem-vindo não somente hoje, mas sempre. A Comissão está à disposição de V.Exa.

Gostaria de agradecer, em nome de todos os membros da Comissão, a presença dos senhores que aceitaram o convite para comparecer e prestar esclarecimentos nesta reunião.

Antes de iniciar as exposições, quero fazer os seguintes esclarecimentos, de acordo com o art. 256 do Regimento Interno desta casa.

O tempo reservado para cada convidado é de 20 minutos, prorrogáveis, não podendo ser aparteado. Cada Deputado inscrito para interpelação poderá fazê-lo por 3 minutos. O convidado terá igual tempo para responder, facultada a réplica e a tréplica no mesmo prazo.

Passo a palavra ao Sr. Marcelo Bruto, Diretor do Departamento de Infraestrutura de Logística do PAC.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Em primeiro lugar, bom dia a todos. Gostaria de agradecer o convite destinado à Secretaria do PAC, em nome do Secretário Maurício Muniz, e congratular esta Comissão, através do Presidente, Deputado Edinho Bez, bem como dos requerentes, Deputados Vanderlei Macris e Carlos Sampaio, pela relevância do tema que nós fomos convidados a



discutir aqui, na Comissão. O tema é de extrema relevância, e eu vou destacar dois aspectos iniciais que pautam um pouco a minha apresentação.

O acórdão do TCU de que a gente trata tem dois aspectos que chamam a atenção e que vale a pena atentar para eles. Em primeiro lugar, trata de obras voltadas para manutenção de rodovias federais existentes e não de contratos para duplicação. O primeiro aspecto é este.

O acórdão trata de 11 obras de restauração e manutenção de rodovias existentes e não de construção, de pavimentação, ou de duplicação e adequação. Portanto, não são obras novas. Isto é de suma relevância porque, de fato, na manutenção de rodovias federais — e a gente precisa atentar para isso para corrigir os procedimentos e as práticas —, o objetivo almejado é a entrega de rodovias de boa qualidade, com boas condições de pavimentação e sinalização.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Em relação aos programas federais hoje existentes, que já datam de algum período, o principal deles diz respeito aos Contratos de Restauração e Manutenção — CREMAs, que são contratos de mais longo prazo que visam justamente preservar os indicadores de desempenho dessas rodovias pelo prazo de 2 anos, no caso do CREMA I, ou pelo prazo de 5 anos, no caso do CREMA II.

A auditoria do TCU — este é o segundo ponto que eu queria destacar — foca exatamente a entrega dos produtos. O grande questionamento e as grandes recomendações constantes do acórdão se voltam para a melhoria de práticas de gestão em relação à entrega dos produtos desses contratos. Nem todos ali são CREMA, são contratos de restauração, mas uma auditoria — é aí que eu quero chegar — deve ter o mérito de olhar para o desempenho, para a entrega de produtos.

É um pouco disso que se almeja no atual programa de manutenção que está no PAC e que a gente vai discutir aqui, primeiro, mostrando a lógica deste programa, como ele dialoga com o acórdão do TCU e quais as práticas que o TCU está recomendando e que o DNIT está adotando, bem como as principais discussões em torno deste acórdão.

Para tratar do programa de manutenção, como eu disse, os 11 contratos a que se refere o acórdão dizem respeito a contratos de manutenção no sentido



amplo. A parte de manutenção no PAC é um dos pontos mais importantes da área rodoviária do PAC. Ele tem uma previsão de investimentos de 23,6 bilhões para o quadriênio 2011/2014, envolvendo não só a manutenção propriamente dita das rodovias, mas também a sinalização, o controle de peso e de velocidade.

Este esforço envolve mais de 700 contratos realizados pelo DNIT para uma malha rodoviária que está sob controle e gestão do DNIT — a maior parte da malha rodoviária está sob concessão —, mas para uma malha rodoviária que tem em torno de 54 mil quilômetros de rodovia. Então, estamos tratando de 700 contratos. O acórdão do TCU analisou 11 desses contratos, todos eles em fase final ou vencidos.

O programa de manutenção, como eu disse, tem hoje como objetivo central contratos de mais longo prazo que garantam a qualidade da rodovia através de indicadores de desempenho por esse prazo até onde alcança o contrato, que são o CREMA I e o CREMA II.

Essa experiência do CREMA teve início no fim da década de 90 e no início da década de 2000, a partir da concepção do Banco Mundial de que se tinha que migrar para manter a boa qualidade das rodovias para contratos de mais longo prazo que focassem indicadores de desempenho e transferissem maiores riscos contratuais para a empresa contratada, e não fizessem a gestão da malha rodoviária com base em contratos tapa-buraco e intervenções pontuais, o que gerava certa instabilidade da malha.

Então, o CREMA começou a ser implementado no Brasil ainda no Programa Avança Brasil, no Governo Fernando Henrique Cardoso. Ele vai crescendo, sendo expandido a partir do Governo Lula e hoje alcança a maior parte da malha rodoviária federal. Dos 54 ou 55 mil quilômetros, nós temos hoje mais de 60% de cobertura com contratos de CREMA I ou CREMA II, como eu disse, contratos de mais longo prazo: o CREMA II, com intervenções estruturais; o CREMA I com intervenções mais funcionais.

Hoje, portanto, a gente saiu de 2008, mais no início do PAC, a partir do segundo ano do PAC, de uma malha rodoviária que tinha 14 mil quilômetros de CREMA para uma malha hoje que tem 34,4 mil quilômetros de CREMA, mais de 60%, sendo que temos quase 40 mil quilômetros de editais publicados de 1 ano para cá e mais 3 mil para este ano. Devemos ter neste ano, até meados do fim do ano, no



segundo semestre, uma cobertura de contratos CREMA de 70% da malha rodoviária.

Esta é basicamente a cobertura, hoje, dos contratos de manutenção que cobrem a malha rodoviária federal. Nós temos uma parte de restauração, uma parte de conserva e uma grande parte de CREMA I e CREMA II. O CREMA II, que corresponde a contratos de mais longo prazo, de 5 anos, que são de intervenções estruturais do pavimento, tratado no acórdão do TCU a ter esse tipo de intervenção estrutural, hoje alcançou 11 mil quilômetros, e nós devemos ter mais 2 mil ou 3 mil quilômetros contratados ainda neste ano de CREMA II.

Este esforço da manutenção no PAC também se reflete na execução financeira, nos recursos destinados à parte de manutenção. Nós temos uma trajetória crescente, com todos os valores atualizados pelo IPCA. No caso das rodovias em geral, a ampliação de investimentos parte de um patamar basicamente de 3,5 bilhões em 2000 para 4,9 bilhões em 2005, um pouco antes do PAC, e hoje alcançou o patamar, do ano passado, de 9,3 bilhões — todos os valores atualizados.

Na parte de manutenção, esse crescimento é idêntico. Às vezes, tem-se a ideia de que se fez um grande acréscimo de investimentos em rodovias em obras novas, mas a manutenção representa uma parte muito relevante. Vê-se que a proporção de crescimento na manutenção é bastante similar à proporção de crescimento geral de investimentos em rodovias. Então, saímos do patamar de 1,2 bilhão, em 2000, para 1,7 bilhão, em 2005, e para mais de 3 bilhões no ano passado. Isso também se reflete numa maior estabilidade da condição da malha como um todo.

Na pesquisa do DNIT, no começo da década, nós chegávamos a ter o patamar de 40% — 47%, em alguns anos — de rodovias em mau estado de conservação. Mas o principal problema não era que em 1 ano ou noutro havia um pico, mas a grande instabilidade na condição da malha. Hoje, nós sabemos que temos de melhorar a manutenção da malha rodoviária, há eixos que ainda precisam de mais investimentos em recuperação e restauração, mas a estabilidade da condição dessa malha tem melhorado de alguns anos para cá. E acho que isso reflete bastante a opção que o Brasil fez, de 10 anos para cá, de investir em contratos melhores, os contratos CREMA.



Então, se vocês olharem os dados do DNIT a partir de 2005/2006, quando vai crescendo a utilização de contratos desse tipo, vai melhorando também a estabilidade da malha, com pequenas variações. Não há mais aquele retrato que em 1 ano a malha piora bastante, em outro melhora por causa de intervenções tapa-buraco. A malha passa a ter maior estabilidade.

Os dados da CNT também mostram uma evolução similar. Se vocês olharem ali, no início da década, por exemplo, em 1999, o pavimento chega a uma condição excelente: 62% do pavimento em condição ótima ou boa; cai para 34% no ano seguinte e sobe de novo para 47% no ano subsequente. Então, havia justamente este retrato de uma política de manutenção baseada em contratos pontuais. Justamente no início da década de 2000 fomos evoluindo, e a malha vai alcançando uma situação mais estável.

Agora, sobre o acórdão do TCU e o que a gente acha serem os principais recados que há nele para se aprender, melhorar as práticas de gestão, que tipo de providência o DNIT, que é o órgão gestor da malha rodoviária federal tem tomado.

O acórdão é do final de fevereiro. Ele concedeu 90 dias de prazo para que o DNIT apresentasse respostas e providências. Boa parte das respostas está na fase final de maturação. Assim, estamos até num período propício para ouvir — e estamos aqui à total disposição para isso — críticas, comentários e sugestões quanto àquilo que pode ser melhorado não só em relação à política em geral de manutenção da malha rodoviária, mas também especificamente em relação às providências que estão sendo tomadas para atender ao acórdão do Tribunal.

O acórdão trata de 11 obras de restauração CREMA e há um caso, o da BR-392, do Rio Grande do Sul, que é de concessão. Mas todos os casos são de rodovias já existentes e o acórdão trata de contratos recém-encerrados quando da auditoria, em 2012, que apresentavam, a partir do momento da entrega, problemas estruturais ou funcionais.

Os problemas estruturais que eles identificaram eram mais graves. Problemas estruturais eram aqueles que não influenciavam imediatamente na condição da rodovia, mas na vida útil do pavimento. O problema funcional era aquele que afetava a qualidade da via para o usuário. Dos 11 contratos que fiscalizaram, eles viram



problemas de cunho estrutural em 9 dos 11 contratos, e de cunho funcional em 5 dos 11 contratos, variando bastante.

Eles adotaram 5% como corte. A partir de 5% do trecho que apresentava algum problema, já se considerava que o contrato ou o recebimento das obras realizadas no contrato apresentavam algum tipo de problema que merecia providências. Por exemplo, dos 9 contratos com problema estrutural, os problemas foram identificados em 5%, em 10% do contrato. Há outros casos mais graves que chegam a 80% — 80% é um caso específico, a BR-316, no Maranhão.

O método utilizado foi com base em levantamentos do DNIT. Para avaliar a condição estrutural da pista, utilizaram o método da Gerência de Pavimentos do DNIT, que é o que eles chamam de FWD; para analisar a situação funcional, o IRI, um indicador de desempenho que analisa, sob a ótica do usuário, o funcionamento da rodovia, o que foi feito a partir de uma empresa contratada pelo próprio Tribunal. Além disso, foram feitas inspeções *in loco*.

Determinações que advieram dessas constatações do TCU.

Em primeiro lugar — e acho que esse é o ponto central do acórdão —, recomendação para que o DNIT melhorasse as condições de aceitabilidade. A conclusão do Tribunal foi de que os contratos tinham sido encerrados recentemente e as rodovias já apresentavam problemas. Então, o DNIT precisava melhorar as condições de aceitabilidade. Isso dialoga um pouco, e aqui vale abrir esse parêntese, porque o Tribunal faz esta ressalva no acórdão de que no CREMA já se tem evoluído para a melhor definição das condições de aceitabilidade, inclusive com a previsão de realização de estudos laboratoriais e tal, para verificar se o serviço que estava contratado, e aquele indicador contratado, de fato, foram alcançados. Então, o Tribunal faz esta ressalva dizendo que nem todos os contratos são CREMA. Há ainda contratos de restauro, de conserva, que se têm reduzido ano a ano, mas que também precisam evoluir em relação a essas condições de aceitabilidade das obras realizadas.

O segundo ponto era a exigência de ensaios de deflexão e irregularidade longitudinal — no CREMA já se faz isso, mas se quer expandir para outros tipos de contrato —; procedimento administrativo para melhoria em relação à forma de recebimento da obra, melhoria de fiscalização, verificação do que foi feito, se



realmente foi cumprido; e, finalmente, apuração de responsabilidades. Verificar nos 11 contratos onde, de fato, houvesse culpa da contratada, fossem tomadas providências, ou de retomada de recursos ou de refazimento das obras.

Vou finalizar minha apresentação falando de providências específicas que têm sido tomadas pelo DNIT para atender o acórdão, registrando, mais uma vez, que estamos no momento final do prazo para atendimento do acórdão e da realização dos estudos recomendados pelo TCU. Então, o DNIT e o Governo Federal, através do Ministério do Planejamento, estão totalmente abertos a sugestões e recomendações para que se aprimorem as medidas que têm sido tomadas.

Especificamente em relação ao acórdão, qual o primeiro passo tomado pelo DNIT? Há uma discussão em andamento — e até peço desculpas porque não sou engenheiro civil, muito menos engenheiro de estradas — entre as equipes técnicas do Tribunal e do DNIT sobre o método utilizado pelo Tribunal.

Na avaliação do DNIT, foi um número muito pequeno — foram escolhidos 11 contratos num universo de 700 — e a escolha não foi aleatória, como recomenda a boa técnica estatística, mas qual a principal crítica que o DNIT tem discutido com o Tribunal? Apesar de o contrato ter sido vencido em 2011 ou 2012, as obras foram realizadas no início da vigência dos contratos. É o caso, por exemplo, da BR-316, no Maranhão. Era um contrato CREMA — no CREMA, as principais obras são realizadas nos dois primeiros anos do contrato — em que o projeto tinha vida útil de 5 anos, naquele caso. Ainda não é o novo CREMA, que tem vida útil maior. À época se faziam CREMAs com vida útil de 5 anos. Então, se fez as obras na verdade em 2006 e 2007. Em 2011 e 2012, quando o contrato se encerrou, já havia 5 anos de realização da obra e não 1 ano, como indicado pela equipe de auditoria. Mas esta é uma discussão sobre método que está sendo feita entre DNIT e TCU.

O ponto principal que o DNIT tem passado é o seguinte: as conclusões levam a algum exagero porque se analisam obras que tinham sido entregues na verdade há mais tempo do que reflete o encerramento do contrato. Esta, da BR-316, é o maior exemplo. Então, dos 11 contratos analisados, na verdade nenhum deles tinha obras realizadas num período inferior a 1 ano da data da auditoria.





De toda forma, o DNIT foi averiguar também onde tinha problema para além da questão do método. Por exemplo, onde, de fato, foram identificados serviços realizados de forma deficiente, está sendo averiguado, e mais duas empresas já foram notificadas — BR-230, no Maranhão, e BR-101, em Sergipe, dois exemplos de que já tenho ciência — para refazimento do serviço sem ônus para a União, já que eram obrigações previstas em contrato e que não haviam sido atendidas pelo contrato, como apontou o acórdão do TCU.

Também na linha de atender especificamente às determinações do acórdão, foi criado um grupo de trabalho para elaboração de metodologia e avaliação de resultados de contratos de manutenção, restauração e até de obras de construção, pavimentação e adequação. Este grupo de estudo já está na fase final, já tem uma instrução de serviço elaborada e, provavelmente, este mês, ou até agosto, no máximo, será aprovada pela diretoria colegiada do DNIT.

Também têm sido tomados, e esse é um esforço que já vinha de antes — o acórdão do TCU lança luz ainda maior sobre a necessidade de aprimorar isso —, mecanismos de fiscalização e de supervisão de obras, mas também dos contratos de manutenção.

Então, na área de Fiscalização, por exemplo, o DNIT já vinha fazendo concurso. Estão entrando mais de mil funcionários, a partir desse último concurso, dos quais — e isso é uma novidade em relação aos últimos concursos do DNIT — dois terços são voltados para as Superintendências. Ou seja, dois terços dos concursados aprovados no novo concurso do DNIT ficarão nas Superintendências e para a função exatamente de fiscalização e de averiguação de cumprimento de contratos feitos pelo órgão.

Além disso, houve uma melhoria, uma mudança de paradigma em relação ao método de supervisão. O DNIT mudou a forma de contratação de supervisão. Os últimos editais de supervisão já estão assim. Eu trouxe até um exemplo, prevendo de forma mais clara a responsabilidade da supervisão. Esta era uma crítica que havia antigamente sobre os contratos de supervisão do DNIT, ou seja, que não definiam claramente a necessidade de ensaios laboratoriais, justamente o que o TCU cobra em seu acórdão. Então, os novos editais do DNIT já preveem claramente um rol de responsabilidade da supervisora.



Outra inovação que o contrato de supervisão faz é vincular mais a remuneração da supervisão ao desempenho e andamento das obras, algo que não existia antes.

De forma mais geral, para finalizar a apresentação, é isto o que o acórdão traz de lição: para além das providências específicas, podemos ver onde a gente precisa melhorar na gestão do programa de manutenção, que é tão relevante para o PAC, para o Governo Federal, para o País.

A intensificação da fiscalização é um esforço necessário, contínuo. O concurso está aí, mas é necessário aprimorar ainda mais isso, não apenas alocando mais pessoal, como vai ser feito a partir de agora, mas também intensificando notificações. E de um ano para cá tem havido um movimento muito grande de notificação a empresas projetistas e construtoras, quando se identifica descumprimento de contrato, e refazimento de serviço, quando aquilo que é contratado não é de fato entregue.

Um segundo ponto é o novo modelo de contratação de supervisão, do qual já falei, com responsabilidades mais bem definidas, com definição mais clara dos produtos, sobretudo dos ensaios, da análise de resultados e também com vinculação do desempenho da obra à remuneração da empresa supervisora.

Em terceiro lugar, o novo Termo de Recebimento de Obras, que está sendo fruto do grupo de trabalho a que me referi anteriormente; uma Instrução de Serviço já em fase final de elaboração; melhoria dos mecanismos de transparência — e o DNIT tomou uma medida muito interessante no início deste ano, a criação do Boletim Eletrônico de Medição em relação às obras do PAC, disponibilizado na Internet —; novos modelos de contratação, aí, indo além, com indicadores de desempenho. E acho que o acórdão do TCU vai nesse sentido. Ao cobrar que todos os contratos sigam um pouco mais o modelo CREMA, ele vai no sentido de cobrar contratos de resultado.

Acho que tem sido esse o caminho, e é preciso intensificá-lo não apenas na manutenção, com o CREMA, mas na contratação de obras também. Por exemplo, no RDC, o DNIT tem-se utilizado mais da contratação integrada, com maior atribuição de riscos ao contratado, e está também estudando modelos de remuneração variável, que é uma possibilidade permitida pelo RDC.



Continuando, a adoção do seguro performance é outra iniciativa no sentido de melhoria de gestão e de controle de entregas, trazendo um terceiro privado interessado na entrega do produto contratual, assim como a melhoria da gestão interna do Sistema de Gerência de Pavimentos.

Então, o DNIT tem sido mais bem instrumentalizado para gerenciar a qualidade dos seus pavimentos com estudos de cenários de análise de Volume Médio Diário (VMD) de veículos na rodovia, o que instrumentaliza a realização de projetos, a identificação dos trechos que precisam de manutenção estrutural, funcional ou do simples tapa-buraco.

Tem havido ainda melhor estruturação do programa de sinalização, com o BR-Legal, também indo no caminho do CREMA, com contratos de mais longo prazo e de resultados, ao contrário do tapa-buraco e da sinalização, como era antigamente; e, finalmente, o Programa Nacional de Monitoramento de Peso, cuja licitação está prevista para o segundo semestre.

Encerro aqui minha apresentação. Como eu disse, a ideia foi tratar das providências específicas tomadas, apresentar um pouco a visão geral do programa de manutenção, as medidas mais gerais que dialogam com o acórdão do TCU, e, finalmente, Sr. Presidente, ficar à disposição para ouvir recomendações e sugestões desta Casa, já que nós estamos justamente nesse momento de discussão com o DNIT para aprimoramento desses mecanismos de gestão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Só mais uma informação de V.Sa. Peço apenas para explicar o CREMA a esta Comissão, embora eu conheça o programa — fui Secretário de Estado de Infraestrutura em Santa Catarina —, para que os Deputados e convidados saibam do que se trata. Eu sei que é para recuperação, mas ninguém melhor que V.Sa. para esclarecer.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quero aproveitar, Sr. Presidente, para perguntar se essas obras que o Tribunal de Contas da União avaliou são do PAC.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - São todas obras do PAC. Não se trata, em nenhum caso, de obra nova. Não é construção de rodovias novas nem duplicação de trecho novo. São todos contratos do programa de manutenção, como a gente chama, ou restauração.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Mas V.Sa. vai continuar conosco aqui. Prossiga.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Todos os recursos de manutenção hoje previstos no modal rodoviário estão no PAC — todas as modalidades contratuais.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Por favor, explique o que significa o CREMA.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - O CREMA é um modelo contratual, que tem um histórico interessante. Ele foi concebido pelo Banco Mundial justamente como crítica ao modelo que a gente fazia de gestão de manutenção de pavimento lá no início da década de 80, 90, que era muito baseado em intervenções emergenciais. O CREMA, para as intervenções, parte do princípio de se ter contratos de mais longo prazo, ou 2 anos, no caso do CREMA 1, ou 5 anos, no caso do CREMA 2.

No caso do CREMA 1, são intervenções funcionais, para rodovias em que são identificados problemas funcionais, mas não estruturais, no pavimento. Então, você faz intervenções de caráter funcional, no primeiro ano, para deixar a rodovia em condições de tráfego, e a empresa contratada é obrigada, por mais 1 ano, a manter aquela rodovia de acordo com os indicadores de desempenho definidos contratualmente.

O CREMA 2 é alocado para rodovias que necessitam de intervenções estruturais. Por exemplo, a BR-316, no Maranhão, uma rodovia problemática identificada no acórdão do TCU, hoje já está no CREMA 2, justamente porque tinha, de fato, problemas estruturais. Então, no CREMA 2 as intervenções são nos 2 primeiros anos, estruturais e funcionais — por exemplo, novos acostamentos onde há alto índice de acidentes —, e por mais 3 anos a empresa é responsável por manter a rodovia em condições adequadas de trafegabilidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - O.k. Obrigado.

Agradecemos ao Sr. Marcelo Bruto, Diretor do Departamento de Infraestrutura de Logística, e passamos a palavra ao Sr. Osmar Henrique Parra, assessor do PAC.

Convidamos o Deputado Jaime Martins para assumir a Presidência.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, eu tenho a impressão de que não há a necessidade de mais um depoimento. Para mim, autor do requerimento, o do Dr. Marcelo é suficiente.

Até lamento que o nosso convidado para a exposição, o Sr. Maurício Muniz, Secretário do PAC, não tenha comparecido, ou melhor, não tenha esperado o tempo suficiente para que nós pudéssemos indagá-lo sobre o objeto do nosso requerimento. Ele pôde perceber se esteve presente, se é que esteve, de acordo com informações que recebi, que nós estávamos aqui num debate importante de votação de requerimentos, e atrasamos cerca de 30 minutos...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Trinta e cinco minutos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ... e, lamentavelmente, ele não pôde esperar. Imagino que deve ter assuntos muito mais importantes do que atender ao pedido do Legislativo e desta Comissão. Mas, de qualquer maneira, eu lamento, e me sinto satisfeito com a manifestação do Dr. Marcelo. Se ainda houver dúvida, poderemos perguntar ao Dr. Osmar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Consulto o Deputado Jaime Martins se também está satisfeito com a exposição (*pausa*), e o Deputado Vaz de Lima. (*Pausa.*)

Bom, agradecemos aos nossos convidados e, em função da manifestação do Deputado Vanderlei Macris, autor do requerimento, satisfeito com as informações...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Como autor do requerimento, gostaria de fazer algumas perguntas ao Dr. Marcelo, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Pois não.

Gostaria, então, de passar a Presidência ao Deputado Jaime Martins — que representa aqui a Comissão de Viação e Transportes — para presidir a reunião até o seu final.

Deputado Vanderlei Macris, com a palavra.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, Srs. Deputados, eu gostaria de mais uma vez agradecer muito ao Dr. Marcelo e ao Dr. Osmar a presença.

O objeto deste nosso convite foi exatamente obter informações, em função de decisão do Tribunal de Contas da União, de fevereiro de 2013, sobre os



investimentos realizados por parte do Governo Federal, por meio do PAC, no valor de 741 milhões de reais em contratos que mostraram claramente dificuldades de serem gerenciados ou que tiveram, de alguma maneira, fiscalização deficiente. Nesse sentido, as obras aqui relacionadas apresentaram problemas sérios e merecem, de qualquer forma, por parte desta Comissão, uma atenção especial.

Quando o Dr. Marcelo lamenta que o Tribunal de Contas tenha avaliado uma parte dos contratos — 12 contratos no universo de 700 — , e que não teria sido, por parte do Tribunal de Contas levado em consideração um número maior de contratos, em função do número existente, eu queria lembrar ao Dr. Marcelo que o TCU levou em conta outros fatores que não aquilo que V.Sa. argumenta que seria o interessante para poder estabelecer um regramento capaz de atingir um número maior de contratos do DNIT.

O Tribunal de Contas considerou a oportunidade de avaliar as obras, em sua fase final de conclusão, de modo a avaliar a qualidade dos serviços executados. E para tal, veja o detalhe, solicitou ao DNIT informações sobre os empreendimentos rodoviários com término nos anos 2011 e 2012. Então, um grupo específico de contratos.

Segundo informações apresentadas, foi constatado que estavam concluídos ou em fase de vigência 67 contratos, dentro desse período. Foi aí que o Tribunal focou a sua investigação. Então, não há o que dizer, não há como argumentar o que V.Sa. disse que deveriam ser levados em consideração os 700 contratos do DNIT. Não, porque o Tribunal de Contas pegou especificamente 67 contratos, cuja informação foi dada pelo próprio DNIT.

Posteriormente, restringiu-se o universo a obras com valor acima de 20 milhões. É mais um detalhe específico que o Tribunal de Contas apresentou: *“Olha, eu quero tais e quais contratos, baseados nesses critérios”*. E são esses critérios que o Tribunal de Contas avaliou, não o que V.Sa. disse: *“Não, o Tribunal não levou em conta os 700 contratos existentes”*, até porque teria que levar em conta provavelmente um contrato de manutenção de uma obra de 10 quilômetros, de 12 quilômetros, e não seria o caso. Ou seja, eles fixaram a vigência, em fase de conclusão ou concluídos, de 67 contratos, acima de 20 milhões de reais, como forma de atender a um critério de materialidade da proposta de fiscalização.



*“Considerou-se, ainda, o parâmetro risco, selecionando-se obras em pavimento rígido, que recorrentemente têm apresentado problemas de conforto ao rolamento, bem como as obras de restauração rodoviária que possuem alguns dados relativos à sua qualidade no banco de dados do DNIT.”*

Então, veja, eu queria, primeiro, desmontar o seu argumento, pelo menos com a minha visão de Parlamentar, objetivando os dados que o próprio Tribunal de Contas tem e as minhas informações, dizendo o seguinte: não deveria, não — como V.Sa. disse —, levar em consideração os 700 contratos. O Tribunal fixou, dentro de um critério preestabelecido, esses contratos. Então, é o primeiro ponto.

Segundo, nessa avaliação feita pelo Tribunal de Contas da União, nós constatamos alguns problemas que eu gostaria, especificamente, de colocar a V.Sa. Por exemplo, a BR-230, no Maranhão, com problemas em 35,5% do trecho após 1 mês de entrega; BR-316, com problemas em 82,3% após 5 meses de entrega; BR-116, com problemas em 62,9% após 6 meses da entrega.

*“Dessa forma, constata-se que os dados negativos dos ensaios ocorreram com pouco tempo da entrega da obra, confirmando a sua precocidade, uma vez que a previsão de vida útil dos respectivos projetos variou entre 8 e 10 anos.”*

Então, esses são alguns dos detalhes, dos dados que nós temos aqui e que seria muito importante serem esclarecidos do ponto de vista pontual.

Agora, isso se deu, praticamente, em todos esses contratos avaliados pelo Tribunal de Contas. Ora, o que é que está acontecendo com o DNIT? Primeiro ponto: eu gostaria de saber, Dr. Marcelo, há quanto o tempo o V.Sa. está no DNIT como Diretor do Departamento de Infraestrutura, a partir de quando V.Sa. assumiu essa responsabilidade.

Segundo: se esses contratos foram feitos durante a sua gestão. Eu não sei a partir de quando V.Sa. está lá na Diretoria do Departamento, mas, de qualquer maneira, se esses contratos todos que o Tribunal de Contas avaliou nesse acórdão foram feitos durante a sua gestão.



Terceiro ponto: fica claro que um valor de 741 milhões de reais — um pouco mais de contratos e chegaríamos a quase 1 bilhão de reais — é dinheiro, é muito recurso, é recurso que não acaba mais. E nós temos aqui denúncias graves, em outras questões, de superfaturamento, de obras malfeitas, feitas quanto a contratos do DNIT. Isso foi feito antes ou depois da sua gestão na Diretoria do Departamento?

Então, é fundamental que fique claro seguinte: exatamente nesses processos é que se tem, de maneira cabal, a possibilidade de desvio de recurso público. E nesse tipo de contrato, feito de alguma maneira dentro de determinados parâmetros, que resulta a obra malfeita, sem ter uma fiscalização efetiva por parte do Governo, por parte do DNIT. Estão aqui demonstradas, no período de 6 meses, de 7 meses, todas essas obras estão com defeito, com problemas, porque malfeitas, mal elaboradas e, provavelmente, com material de quinta categoria. O que está acontecendo? Exatamente nesses momentos se cobra uma fortuna para se fazer essas obras e, de repente, ali está embutido um processo de corrupção, muitas vezes. Não estou dizendo que há nesses casos, mas muitas vezes acontecem. E são exatamente nesse tipo de contrato que, às vezes, as denúncias acontecem.

Então, eu gostaria de deixar clara a minha posição em relação a isso. Quando a gente faz aqui na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle um pedido de informações sobre essas questões é porque a gente sente que tem uma gravidade em relação a isso. O senhor chegou a dizer que mudou a forma de contratação, de supervisão, etc. A partir de quando mudou? Antes não tinha nada disso? Ou seja, se não tinha nada disso, e passou a ter a partir deste momento que o senhor vai dizer, é porque as coisas estavam malparadas dentro do DNIT. E não é possível questões como esta, de um valor de 741 milhões de reais, em que o Tribunal de Contas da União constata obras malfeitas nessas estradas todas.

Então, era um pouco isso que eu quero dizer. Nós não estamos com muita concorrência nesta nossa reunião, lamentavelmente, mas, de qualquer maneira, isso está sendo gravado, está sendo levado à opinião pública diretamente pelos nossos meios de comunicação, e, com certeza, é importante o senhor ter vindo aqui para poder esclarecer. E surpreende-me positivamente o fato de ter sido mudado a forma de contratação e de supervisão, mas não há como desconsiderar a responsabilidade daqueles que atuaram nesses contratos! Não há como deixar de responsabilizar!





Então, era um pouco isso que eu gostaria de fazer, são as minhas considerações. Obrigado, Sr. Presidente, e agradeço ao Sr. Osmar, também, pela presença.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Muito bem, Sr. Deputado Vanderlei Macris.

Indago ao Deputado Vaz de Lima se quer fazer também alguma indagação ou comentário, para que a gente passe, depois, a palavra aqui aos nossos expositores, para que possam responder às perguntas.

Com a palavra o Deputado Vaz de Lima.

**O SR. DEPUTADO VAZ DE LIMA** - Vou, na verdade, complementar um pouco aquilo que falou o Deputado Vanderlei Macris, que já estudou profundamente a matéria, até para propor o requerimento. Mas quero abordar um pouco, Dr. Marcelo, a seguinte situação: isto tudo que a gente está vendo aí nas ruas, essas manifestações todas têm um motivo ou várias motivos. Isso não aconteceu à toa. Eu, por exemplo, me associo muito à linha de que isso tudo se deflagrou por causa da deterioração da economia, que, para mim, é muito mais grave do que isso que se mostra, do que os números do Governo.

Há pouco, recebemos aqui na Casa, na Comissão de Finanças e Tributação, o Secretário do Tesouro Nacional, Arno Augustin, para discutir um pouco isso. Daí vim para cá, para o encerramento da reunião e para participar, para ouvir. E me surpreendi, de fato, como disse o Deputado Vanderlei Macris, positivamente, com a exposição, com a facilidade com que o senhor tem de colocar tudo isso e com as informações como um todo.

Um outro subproduto, um outro fato que a gente tem que levantar sobre essas manifestações é o excessivo gasto nas obras da Copa do Mundo. A população foi para a rua porque ficou absolutamente abismada, impactada quando começou a descobrir, nobre Presidente Jaime, a sangria de recursos públicos nas obras da Copa do Mundo, apesar de as autoridades dizerem que nem havia recurso público. Então, isso vai criando uma revolta.

E esse ponto que o Deputado Vanderlei Macris colocou é outra coisa que nós temos que levar em conta. O senhor tem uma responsabilidade enorme nisso tudo! Não dá para esfarelar dinheiro público, não dá! A população não suporta mais isso.



Quem anda pelas rodovias, e eu tráfego por rodovia federal, vê uma obra sendo feita, Presidente Jaime, passa por lá depois de 6 ou 8 meses e a obra se esfarelou. É jogar dinheiro fora! O País não está nessa fase, nós não podemos viver assim.

A par de tudo o que o Tribunal levantou e das consequências que deve haver para aqueles que estão envolvidos nesse processo, queria muito fazer um apelo, visto que o senhor é jovem e está num lugar estratégico para o País: redobre, quintupleque, ou mais, a fiscalização dessas obras. É preciso que o seu pessoal da Fiscalização trabalhe com muito rigor, para que, de novo, nós não tenhamos que trazê-lo aqui para fazer essas indagações. É mais um apelo à sua consciência de juventude. A par disso, evidentemente, o Tribunal e os órgãos competentes vão averiguar se houve falha, se houve desvio, se houve desídia. Não estamos fazendo acusação — não é este o papel desta Comissão —, mas queria aproveitar este momento emocional que vive o País para lhe fazer um apelo, um apelo à sua juventude. Nesta função ou em qualquer outra, pense sempre nisto: cada tostão aplicado deve ser cuidado com muita responsabilidade, porque é o dinheiro, às vezes, da pessoa mais pobre que está sendo jogado fora ali.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Obrigado, Deputado Vaz de Lima.

Antes de passar a palavra agora aos nossos expositores, Dr. Marcelo Bruto e Osmar Henrique Parra, para que possam dar as respostas e fazer as suas considerações finais, em função até do adiantado da hora, apenas queria também me somar às palavras do Deputado Macris e do Deputado Vaz de Lima.

Eu faço parte dos partidos da base da Presidente Dilma, e o meu partido, o PR, é o que está no Ministério dos Transportes, mas acho que toda essa movimentação das ruas nos traz — tem que nos trazer — uma profunda reflexão. Precisamos modernizar, precisamos melhorar a nossa gestão de recursos públicos, sobretudo na nossa infraestrutura.

Mais do que o movimento das ruas, hoje nossas estradas estão paralisadas, com os caminhoneiros em greve. O próprio DNIT está em greve. Amanhã nós vamos ter um debate na Comissão de Transportes sobre a situação da greve do DNIT. Os funcionários também estão se sentindo desprestigiados, estão se sentindo desmotivados. Isso já vem de longa data, e não é a primeira manifestação de greve



que temos dos funcionários do DNIT. Então, nós precisamos, sim, de aprofundar a transformação da gestão da infraestrutura do País.

É claro que os nossos jovens que aqui estão certamente poderão nos trazer a energia da juventude, trazer as boas ideias saídas das cátedras, mas é uma reflexão com a qual nós temos que nos deparar neste Governo. Na verdade, isso já vem de longa data, não vamos dizer que isso vem de alguns meses para cá. Nem posso colocar nas costas do Ministro, que está lá há apenas 30 dias, toda essa responsabilidade pela gestão. Mas é momento de mudar, é momento de fazer as transformações que as ruas estão exigindo.

Passo a palavra ao Dr. Marcelo Bruto, e, em seguida, ao Dr. Osmar, que aqui veio atendendo ao convite mas não teve a oportunidade de fazer sua exposição. Caso queira fazer alguma intervenção, eu só vou pedir que seja breve — nós estamos às 12h26min —, para nos encaminharmos para o encerramento desta discussão.

Com a palavra o Dr. Marcelo Bruto.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Agradeço ao Deputado Macris e ao Deputado Vaz de Lima as ponderações.

Primeiro vou responder às perguntas do Deputado Macris, começando pela segunda. Na verdade, eu não sou do DNIT. Eu sou Diretor do Departamento de Logística da Secretaria do PAC, do Ministério do Planejamento. De toda forma, acho que os acórdãos têm desdobramento, do ponto de vista da gestão do PAC, e por causa disso, isso tomou a nossa atenção, causou-nos preocupação em ver não só as providências que o DNIT está tomando, mas o que podemos aprender e o que precisamos melhorar na gestão a partir dos apontamentos feitos pelo Tribunal.

Nas minhas observações sobre o mérito do TCU, talvez eu não tenha sido muito feliz. Mas eu não quis, de forma alguma, destinar alguma crítica ao método do Tribunal, à seleção que eles fizeram. Até acho que, como todos os órgãos públicos do Poder Executivo, o Tribunal também tem limitação de equipe. Seria desumano cobrar do Tribunal uma fiscalização para além da que eles fizeram. A minha ponderação era apenas no sentido de que o Tribunal fez uma fiscalização em 11 contratos, dos quais 9 são em modalidades consideradas contratuais de restauração, enquanto a gente tem 55 mil quilômetros de malha, 700 contratos, dos



quais a maior parte é de CREMA, uma modalidade contratual que o Tribunal elogia, mas que não foi o principal objeto da fiscalização.

Acho que isso em nada invalida as conclusões do acórdão. Se equívocos foram cometidos, se a execução do contrato foi feita de forma equivocada, eu acho que em nada invalida. A minha ponderação é só para a gente ter o cuidado de, a partir de um universo de 11 contratos que se baseiam numa modalidade contratual que representa 2 mil quilômetros dentre 55 mil quilômetros da malha, não extrapolar e achar que está tudo errado. Foi só nesse sentido a minha ponderação, que de forma nenhuma é uma crítica ao Tribunal.

A segunda ponderação, especificamente sobre os pontos citados, vai no sentido do que eu falei e que V.Exa. falou. Não quero dizer que não houve problemas em parte desses contratos. Acho que o caso da BR-316, no Maranhão, que V.Exa. citou, foi o caso mais grave. Esse é um ponto que os técnicos do DNIT e do TCU estão justamente discutindo para ver de fato qual é a conclusão correta. Neste caso, o corte do Tribunal ter sido feito com base no encerramento do contrato. Eles viram problema a partir do encerramento do contrato. Mas este foi o único caso de contrato CREMA, um contrato de 5 anos. As obras não foram feitas em 2011 e 2012 e apresentaram problemas no ano seguinte, mas foram feitas nos 2 primeiros anos do contrato, ou seja, em 2006 e 2007. A vida útil dessas intervenções era de 5 anos. Este é um caso que o DNIT, a princípio, está discutindo com o Tribunal: cabe responsabilização da contratada ou foi encerramento da vida útil do contrato? É uma questão mais técnica que está aqui.

Quanto à BR-230, o DNIT reconheceu que havia necessidade de refazimento de serviço, que estava por conta da contratada, que foi notificada para refazer. A informação que eu tive foi a de que ela refez o serviço, por sua exclusiva conta, sem nenhum ônus adicional sobre o Erário.

Em relação às demais perguntas, a maior parte dos contratos — o DNIT, com certeza, fica à disposição para dar mais detalhes do que eu tenho condições de dar — foi feita anteriormente a 2010. Há contratos de 2008 e de 2009. Por exemplo, este da BR-316, especificamente, foi de 2006. São contratos antigos cujo encerramento se deu em 2011 e 2012, e esse foi o corte dado pelo Tribunal para avaliar o desempenho desses contratos.



Em relação às medidas de gestão, acho que parte delas já vinha em andamento. Por exemplo, o CREMA, que o Tribunal ressalva no acórdão — faço a observação de que, no CREMA, se fazem as análises laboratoriais de aceitabilidade de obras mais próximas do que o Tribunal considera o ideal —, é fruto de uma política que vem há mais de 10 anos. Ele vem até do próprio Avança Brasil, do Presidente Fernando Henrique, cresceu muito no Governo Lula e mais ainda no Governo Dilma, quando alcançou um grau de quase 35 mil quilômetros.

Outras inovações, como a mudança no contrato de supervisão, já estão sendo feitas desde o ano passado. Mas apontamentos como este aqui acentuam a necessidade de realmente melhorar, não só em relação ao CREMA. Vamos ver onde precisamos melhorar em termos de recebimento, vamos ver o que precisamos melhorar na supervisão e na fiscalização. É o esforço que tem sido feito, e as medidas que eu apresentei no final foram justamente nesse sentido. Mas, resumindo, havia medidas de antes — acho que a principal era o CREMA — e há medidas novas, algumas sobre as quais o Tribunal lança luz.

Finalmente, sobre as ponderações do Deputado Vaz, acho que o principal ponto que o senhor aborda, e que eu tentei transmitir aqui, é a necessidade de melhoria de fiscalização. O Estado brasileiro já tem caminhado em relação a melhorias nesse sentido nos últimos anos. Atualizações de contratos como o CREMA, que tentam visar à entrega de produto, e não somente aspectos processuais, acho que são um avanço. Mas esse acórdão... Todo dia a gente vê exemplos de que a gente precisa avançar mais.

Quanto ao fortalecimento de equipes — o Deputado Jaime falou do problema que a gente está tendo no DNIT atual —, é uma necessidade. O concurso que foi feito agora para o DNIT, no final do ano passado, tem esse foco. Dos quase mil servidores que vão entrar no DNIT, dois terços estarão voltados para as Superintendências, as pontas do DNIT responsáveis pela fiscalização de obras. Outro braço importante da fiscalização é a supervisão de obras, e é esse passo que precisa ser dado. Já está sendo dado no contrato de supervisão de obras e está sendo dado também nos contratos de manutenção.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, eu gostaria apenas de fazer mais algumas questões. A primeira é se ele poderia responder a



partir de quando está na Diretoria do PAC. A segunda é se existem critérios de qualidade adotados nas obras do PAC e, se existirem, quais são eles.

Outra coisa: o Tribunal de Contas recomendou o estabelecimento de parâmetros mínimos para a entrega de serviços contratados pelo DNIT. Essas recomendações estão sendo aplicadas? E o que já pode ser observado com elas?

O último ponto é o seguinte: em uma entrevista, em 2012, o Diretor Executivo Tarcísio Gomes destacou que o órgão não tinha condições de fiscalizar as obras, que resta a muitos servidores apenas ratificar os pareceres de empresas de supervisão, que foram contratadas, evidentemente, para esses serviços de acompanhamento. Muitas vezes, essas empresas de supervisão atuam muito fortemente ligadas às empreiteiras. Se não há nenhuma fiscalização e se você apenas ratifica as decisões da empresa de supervisão, eu acho que está aí uma possibilidade de conluio muito séria.

Pela informação do Deputado Jaime, os servidores já têm problemas de greve, etc., provavelmente por muita insatisfação interna no DNIT. De qualquer maneira, essa situação de os servidores apenas ratificarem os pareceres das empresas de supervisão continua acontecendo? Ou o Governo tem evitado situações dessa natureza? Essas são as últimas perguntas, agradecendo mais uma vez.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Vou aproveitar que temos a presença do Deputado Milton Monti, ex-Presidente da Comissão de Viação e Transportes, que pediu a oportunidade de também usar a palavra, para passar a palavra a ele e, em seguida, ao Deputado Wellington Fagundes, que é autor do requerimento da audiência pública de amanhã para tratar, inclusive, da greve do DNIT. Vou passar a palavra, apenas pedindo celeridade, pelo adiantado da hora.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Sim, Sr. Presidente.

Esse é um assunto extremamente pontual. Eu peço aqui vênha porque estava num debate de Ciência e Tecnologia que fez com que eu ficasse preso lá para deliberar sobre o projeto.

Eu queria uma informação, porque fico um pouco intrigado. Qual é o nível de controle do Governo, especialmente nas obras conveniadas? Vou explicar por que pergunto: São Paulo tem um convênio do Rodoanel. No ano de 2011, para falar em



números redondos, houve um repasse de cerca de 400 milhões. No ano de 2012, mais 600 milhões, num total de 1 bilhão de reais. Isso foi colocado na conta do PAC como executado, no entanto essa obra nem se iniciou, e nós já estamos na metade de 2013.

O meu questionamento é o seguinte. Como é que é feita a verificação no que diz respeito aos convênios? Porque o simples fato da remessa do recurso, na minha opinião, neste caso — isso se reproduz em outros Estados, em outros casos —, é um equívoco, porque não há execução, não há cumprimento de metas. O simples fato de repassar o dinheiro para o conveniado não significa dizer que a obra está acontecendo.

Trata-se, portanto, de um caso concreto que, acho, deveria ser analisado de outra forma. E isso também se multiplica em outros Estados da Federação, em outros convênios com os entes federativos, Estados ou Prefeituras.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Eu quero reforçar a preocupação nesse sentido, porque nós estamos também, em Minas Gerais, no caso do nosso anel rodoviário, com uma obra de mais de 1 milhão de reais, que está sendo conveniada para fazer o projeto. Naturalmente, você pode transferir os recursos, mas não pode transferir a responsabilidade de fiscalizar a aplicação adequada desses recursos, até porque são montantes extremamente vultosos. Nesse caso, eu imagino que esse recurso esteja sendo usado em alguma aplicação financeira, em vez de estar se traduzindo em obras para a população.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - A minha preocupação, Sr. Presidente, é que você pode, num primeiro momento, até repassar, mas você repassa em 2011, as coisas não acontecem, você volta a repassar em 2012. Isso me pareceu uma maquiagem, para apresentar números alvissareiros da execução do PAC. É esta a questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Com a palavra o Deputado Wellington Fagundes.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Sr. Presidente, como o senhor citou, eu quero aproveitar, inicialmente, e convidar os nossos pares para a nossa audiência pública de amanhã, em que vamos tratar da greve do DNIT.



Nós já tivemos, na semana passada, uma reunião com o Ministério do Planejamento — isso nos causa uma preocupação muito grande —, porque agora nesta audiência estamos discutindo a questão da manutenção ou da má conservação das nossas estradas. O DNIT entrar em greve neste momento em que o Brasil pode trabalhar... Porque agora as chuvas cessaram e é o momento de rendimento na maioria do Brasil, é o momento em que se pode trabalhar mesmo, e perder 2 meses neste período é quase perder 1 ano.

Então, eu queria aproveitar mais uma vez

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Eu queria, Deputado Wellington Fagundes, aproveitar a presença aqui de assessores dos Ministérios do Planejamento e dos Transportes, para solicitar a confirmação da presença de um representante do Ministério do Planejamento, importantíssimo neste debate, como também a confirmação do Diretor-Geral do DNIT, General Fraxe, cuja presença, até há pouco, não estava confirmada. Eu chequei antes de vir para cá, os funcionários estão confirmados, entretanto, da parte do Governo, ainda não há confirmação, a menos que venha aqui agora.

O Ministério do Planejamento confirma a presença de um representante do Ministério.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Eu tive a confirmação do Dr. Tarcísio, que representará o General Fraxe. Anteontem, nós começamos uma viagem em Mato Grosso, de Cuiabá a Santarém, de carro, e o General Fraxe já está hoje no Pará e faz uma vistoria na BR-163, que é fundamental para toda a Região Norte do Brasil. Eu quero justificar, mas o Dr. Tarcísio o representará. Ele deve se deslocar amanhã, mas não sei se consegue chegar no horário previsto.

O importante é que estamos discutindo nesta audiência pública, promovida pelo Deputado Macris, porque cada vez mais nós precisamos compreender o papel do Tribunal de Contas e o papel dos órgãos executores. De repente, a gente vê as manchetes dos jornais parecendo que está havendo uma omissão do próprio Tribunal de Contas ou, às vezes, um exagero do Tribunal de Contas e que o órgão só faz tudo malfeito. Não quero aqui defender nenhuma das partes. Quero encontrar uma forma de a gente discutir a melhoria, principalmente nessa questão da infraestrutura do País. Ontem mesmo, nós estávamos visitando as BRs-163 e 364,





que são citadas aqui nessa matéria. O que acontece? Essa estrada foi construída há 40 ou 50 anos. Ao longo do tempo, vem-se fazendo manutenções, mas, na verdade, não se vem melhorando a infraestrutura das estradas brasileiras. Se formos aqui analisar a questão das pontes no Brasil, elas foram construídas também naquela época. A maioria delas foi feita há 40 ou 50 anos. Os caminhões transportavam...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) – No Governo Juscelino Kubitschek.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Aliás, se formos aqui falar do grande mineiro... Inclusive, lá o general fazia uma palestra e dizia que o Brasil, em 450 anos, ficou só olhando para a Europa, à beira-mar. Há 50 anos, foi com Juscelino Kubitschek que a gente começou a olhar para o interior do Brasil e quando foram construídas essas estradas, também na época dos militares. No meu Estado, principalmente, as únicas estradas que cortam o Estado inteiro, ligando o Norte a toda Regiões Centro-Oeste e Sudeste do País, são as BRs-364 e 163.

Essas pontes, como eu dizia, foram construídas, e os caminhões carregavam 15 ou 18 toneladas, no máximo. Hoje já tem bitrens, treminhões. A minha cidade, Rondonópolis, é tida como a capital do bitrem. É famoso dizer isso, só que não há balanças, essas pontes não foram reforçadas e por elas passam caminhões com 110 toneladas, o que já tivemos oportunidade de ver, e com manutenção ruim, precária.

Todos sabem, eu não sou engenheiro, mas o Deputado Presidente Jaime é engenheiro e sabe que toda ponte tem o seu amortecedor que precisa ser trocado, mas nem isso é feito no Brasil! Isso não é de agora, mas de muito tempo atrás.

Eu queria aqui sugerir ao Tribunal de Contas também essa necessidade de fazer mais uma exigência na manutenção daquilo que existe. Por exemplo, se tem uma ponte que não troca o seu amortecedor há 20 anos, é mais fundamental fazer essa recuperação do que até o buraco, que atrapalha, mas passa. Na ponte, depois que cair, não se passa mais. Para se ver o caos em que estamos.

No caso, as restaurações feitas na BR-163... Por exemplo, em grande parte, não há acostamento. Então, o que acontece? Vai-se formando um degrau, e o carro, quando sai da pista, como não tem acostamento, a possibilidade de acidente é muito grande. Na verdade, a gente precisa fazer restaurações completas. O CREMA foi



uma inovação, mas essas estradas, como as do trecho entre Rondonópolis e Posto Gil, que são as BRs-364, 070, 163, todas juntas..., e tudo passa por ali. Nós, Parlamentares de Mato Grosso, quando vamos aos debates, somos cobrados pela população por incompetência. Dizem eles: *“No Mato Grosso do Sul a estrada é bem mais conservada; em Goiás é bem melhor.”* O problema é que no Mato Grosso o volume de carga está muito concentrado. Aí entra o Tribunal de Contas. Uma manutenção numa estrada que tem um peso, um volume tão grande como esse não pode ser vista como uma manutenção numa estrada com menos movimento. É claro que, se for feita manutenção numa estrada como essa, o desgaste se dá em 2 ou 3 anos, principalmente se não é feita a reconstrução. Então, a maioria desses projetos, no Brasil, não é feita levando-se em conta o que existe na base e sub-base da estrada. Às vezes, ficam olhando aonde vai a imprensa: acabou de recapear e o negócio já está todo lascado, como diz o baiano. É verdade.

Então, a capa asfáltica... Aqui se fala de um trecho de 27 quilômetros, em Cuiabá. Dizem que é uma estrada estadual. Essa aqui é uma estrada estadual transitória, mas agora, como essas três BRs passam pelo centro de Cuiabá, foi feito um convênio com o Governo do Estado para fazer a travessia urbana e, ao mesmo tempo, está se fazendo o contorno viário de Cuiabá. Só que, mesmo com todo recurso, sem parar a obra, esse contorno precisa de, no mínimo, 3 a 4 anos de obra. Então, tudo passa por esses 27 quilômetros. E, recentemente, nós conseguimos fazer com que esses 27 quilômetros se transformassem na BR-070, porque o trecho urbano deixará de ser BR quando ficar pronto o contorno. Mas, enquanto isso não acontece, não há por onde passar. E o pior: fazer manutenção num trecho desses, com um volume de caminhões de 16 mil caminhões por dia, é uma coisa incrível. Essa ponte que está lá também já está ruindo. Então, já que você falou de Mato Grosso, São Paulo tem que saber da realidade de Mato Grosso, porque a gente enche o trem que sai do extremo de Mato Grosso e vai para São Paulo. Chegando lá, vocês têm seus problemas em Santos.

Mas, na verdade, o Tribunal de Contas... E aí mais uma vez quero aqui alertá-los. Numa oportunidade, nessa mesma estrada, o Tribunal de Contas mandou suspender, paralisar a obra por qualquer suspeita de irregularidade, o que aumenta o caos. Por quê? Se existe suspeita de irregularidade, multe a empresa, mas num



trecho como esse não há como parar a obra, porque o prejuízo para a Nação, para a população é muito maior.

Então, Deputado Macris, a sua provocação nesta audiência pública é muito importante principalmente para a gente trazer o Tribunal de Contas como parceiro, para ajudar a salvar vidas no Brasil, porque, realmente, em Mato Grosso é incrível, nesse trecho principalmente, o número de acidentes com mortes, porque é de lá o maior índice de acidentes frontais no Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal — e o acidente frontal acaba em morte na maioria das vezes.

Portanto, fico feliz por estar aqui, mais uma vez vendo o Marcelo Bruto, que não é bruto, é uma pessoa sensível, vir aqui discutir conosco, para que possamos fazer com que o Tribunal de Contas ajude também o Brasil e o DNIT a melhorar a conservação e a construção dessas obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Eu vou na sequência passar a palavra ao Osmar Parra, que é assessor do PAC. Vamos ouvir a voz dele aqui nesta sessão. Mas antes, porém, quero fazer coro com o Deputado Wellington.

Minas Gerais é o Estado que tem a maior malha rodoviária do País. Quem vai de norte a sul do Brasil ou de leste a oeste passa por Minas Gerais; quem vai da Bahia para São Paulo, do Nordeste para o Sul passa por Minas Gerais; quem vai do Centro-Oeste para o litoral passa por Minas Gerais.

Temos no Estado algumas estradas muito simbólicas. Na BR-040 — estrada que liga o Rio de Janeiro a Brasília, parte dela privatizada, próximo ao Rio de Janeiro, sendo que o trecho de Juiz de Fora a Brasília está em processo de privatização —, nós temos pontes que foram feitas na antiga BR-3 ainda, no tempo pré-Juscelino. E a estrada sofreu algumas melhorias, algumas adaptações.

Na BR-040, próximo a Congonhas, próximo a Conselheiro Lafaiete, próximo a Ouro Preto, no dia a dia há grande volume, uma concentração de transporte de carga muito elevada, porque caminhões das grandes minerações de Minas Gerais trafegam nesse trecho, o que gera grande prejuízo para a qualidade das estradas, porque na região não existem balanças. Portanto, abusa-se muito do peso. Talvez seja a estrada que mais mata no Brasil em função dessa conjugação de má qualidade da estrada, estreitamento das pontes, cargas muito pesadas. Hoje, vários trechos da BR-040 estão paralisados, com greve. Mas todo final de semana, todo



feriado, são filas intermináveis, exatamente pelo estreitamento da pista, que foi alargada, mas as pontes não.

O Brasil precisa urgentemente de um planejamento, um plano dentro do DNIT para poder fazer também recuperação e melhoria de pontes, que não raramente caem, como ocorreu na BR-381, próximo a Belo Horizonte. Isso interrompeu durante 3, 4 meses o tráfego de uma BR como a 381, que liga a Capital mineira ao Vale do Aço.

Na verdade, Deputado Wellington Fagundes, a gente quer transferir para o Tribunal de Contas uma responsabilidade que é do Ministério dos Transportes. É preciso que haja um programa de manutenção. Não podemos transferir para o Tribunal a fiscalização ou a elaboração de um programa de manutenção, que deve ser um programa de gestão regular.

Queria chamar a atenção também para o fato de que talvez a única região do Estado de Minas Gerais que não tem problemas graves de rodovias federais é a região centro-oeste. Por ali passa a BR-262, que liga Vitória a Corumbá, no Mato Grosso. Num trecho dela que está dentro do PAC, o trecho que liga a Região Metropolitana de Belo Horizonte e Betim a Nova Serrana, foram executados três lotes: os lotes 1, 2 e 3, já dentro do PAC 1. O lote 3 foi concluído recentemente. Passei por lá esses dias e, com muita tristeza, constatee a deficiência. O trecho está praticamente destruído. Ou seja, não foi cumprida com qualidade a implantação da rodovia BR-262, em Minas Gerais, no trecho Betim-Nova Serrana, lote 3. Já fiz essa reclamação, naturalmente, ao Ministério dos Transportes. Segundo eles, estão tomando as providências necessárias, a empresa não cumpriu o que estava previsto em contrato.

Mas faço aqui, novamente, um apelo ao Dr. Marcelo para que veja que medidas efetivamente estão sendo tomadas na recuperação desse trecho na BR-262, em Minas Gerais.

Então, passo ao Dr. Osmar, para suas conclusões.

**O SR. OSMAR HENRIQUE COSTA PARRA** - Eu acho que os principais esclarecimentos o Marcelo já prestou, mas eu gostaria de frisar a relevância, no caso específico do acórdão, de se focar a distinção entre o fim do contrato e a entrega de cada etapa, porque, da maneira como às vezes isso tem sido



interpretado, tem-se a impressão de que se entregou uma obra hoje e 1 mês depois ela está cheia de problemas, no caso específico do acórdão. São contratos de longa duração, e essas etapas frequentemente eram entregues nos momentos iniciais do contrato, na fase inicial do contrato. Isso não tira a relevância, a importância, dos apontamentos, mas redimensiona a expressão das conclusões a que o TCU chegou.

Outra questão é a natureza contínua e cíclica desses processos, desses contratos de manutenção das rodovias. Assim que termina um contrato, imediatamente se inicia outro, porque o processo é constante. Então, assim como a rodovia sai de um contrato de CREMA, uma etapa pode entrar numa nova contratação, e aquelas revisões estruturais que foram feitas há 5, 6, 8 anos atrás, conforme a situação, vão ser objeto de novas intervenções. Isso é da própria natureza do contrato de manutenção.

E o importante é que o TCU, no próprio acórdão, reconhece a validade do modelo de contrato de manutenção que mais a administração tem que expandir, que são os contratos de CREMA.

O acórdão também é fruto de uma evolução do próprio TCU. É um acórdão de fiscalização de orientação centralizada, em que o TCU faz uma abordagem completamente diferente em termos de fiscalização. Então, é um enfoque novo sobre problemas que existem. Esse enfoque novo ajuda também a promover a revisão dos próprios métodos internos da administração de fazer o seu controle interno, de acompanhar e de melhorar a sua fiscalização, no caso específico, em relação ao serviço de supervisão e em relação ao serviço de construção e de execução das obras.

Nós aqui precisamos reconhecer sempre a importância da missão institucional do TCU e o diálogo constante que existe entre o TCU e o Executivo, porque às vezes há a impressão de que existe um conflito constante entre o TCU e o Executivo. Na realidade, isso não acontece. Existe um diálogo permanente, uma evolução permanente desse diálogo e uma atividade de reciprocamente o Executivo e o TCU se instrumentalizarem, até se apropriarem de métodos de informações um do outro para melhorar essa interlocução e melhorar a própria gestão que tem acontecido na administração pública, coisa que o TCU tem reconhecido.



Frequentemente, eles reconhecem a melhoria dos controles internos, a melhoria da gestão, o que é expresso na redução do número de IGPs que nós temos observado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Dr. Marcelo Bruto.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Sr. Presidente, rapidamente, só para não ficar devendo resposta às perguntas. Deputado Vanderlei Macris, eu respondo pela Coordenação de Rodovias desde abril de 2012.

Em relação aos padrões de qualidade de obras no âmbito do PAC, o PAC tem uma abrangência muito grande, com modelos contratuais que variam bastante. Mas eu diria que existe um modelo muito claro, com a forma de controle de padrão de qualidade muito focado em resultado, acho que bem sucedido, que é concessão, modelos contratuais de CREMA — o de dragagem portuária também vai nesse sentido —, e agora o RDC. A contratação integrada vai nesse sentido, um modelo de controle de qualidade voltado para nível de serviço. Acho que esse é cada vez mais o caminho que a gente deve seguir.

Por outro lado, a gente tem outro conjunto de obras que são contratadas no modelo tradicional da Lei nº 8.666. Nesse conjunto de obras, existe a definição de padrão de qualidade, mas com limite de responsabilização do contratado. Como o projeto básico e executivo, em regra geral, é desenvolvido integralmente pela administração pública, eventuais equívocos no projeto são de responsabilidade da administração. Aí é que se geram os aditivos. Esse é um passo de gestão que acho que a gente precisa dar. Acho que o RDC abriu um caminho interessante para melhorar essa forma de contratação de maior responsabilização. Como a gente já migrou na concessão e na contratação integrada, de alguma forma, no CREMA e na parte de dragagem, eu acho que na Lei nº 8.666 a gente deve evoluir para contratações do tipo preço global, com mais transferência de responsabilidade para se poder cobrar mais responsabilidade para o projeto das empresas.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Eu só queria um aparte, Presidente.

Nesse aspecto, o RDC está me trazendo uma preocupação — inclusive, ontem, visitei a BR-364 —, porque existem muitas empresas que ganham licitações e depois não trabalham, não têm limite.



**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Licença ambiental, nesse caso.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Na Caixa Econômica, para construir casas, as empresas também têm um limite. Ela constrói um tanto e, depois que termina, pode pegar mais.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Um limite de acordo com a capacidade financeira de cada empresa. Não há uma limitação. A empresa pega 1 bilhão de contratos, talvez ela não tenha capacidade de tocar 100 milhões, na fase da execução.

**O SR. DEPUTADO WELLINGTON FAGUNDES** - Não sei de quem seria essa iniciativa para normatizar isso. Tem que ser criada uma norma de limite. Depois que ela construiu...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Certamente seria do DNIT a obrigação de estabelecer esse tipo de norma, sob naturalmente a orientação do Ministério do Planejamento.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Existe a utilização de um instrumento de pré-qualificação permanente. Nesse instrumento de pré-qualificação, está previsto no RDC, pode-se utilizar esse tipo de controle. Qual é o problema? A gente ainda está desenvolvendo, não temos um modelo montado de pré-qualificação, porque foram utilizadas muito antigamente algumas formas de cadastro nos órgãos. Com o tempo, como a Lei nº 8.666 veio muito no sentido de incentivar a competitividade, foi-se tirando esse tipo de restrição. O RDC trouxe de novo essa possibilidade, mas não temos cadastros prontos já para aplicar esse tipo de regra. Mas estamos discutindo isso.

Em relação à observação do Tarcísio Freitas, no ano passado, em relação à precariedade de estrutura, a que passos foram dados de lá para cá, o grande passo que foi dado foi a abertura do concurso. Logo depois da entrevista dele, o Ministério do Planejamento autorizou, foi feito um concurso — está em fase final — para entrarem mais de mil funcionários novos no DNIT, dos quais dois terços focados na fiscalização, que vai exatamente no sentido que ele aponta na entrevista.

Para além disso, o que se consegue atender imediatamente a ele foi-se tentando fazer nesse período, Deputado. Então, vou dar um exemplo. O Ministério



do Planejamento fez o concurso para analista de infraestrutura, no ano passado, que é uma carreira de engenheiro geralmente para os Ministérios da administração direta. Dada a necessidade do DNIT, a responsabilidade grande que eles têm para um conjunto grande de obras, a maior parte dos analistas de infraestrutura foram lotados no ano passado no DNIT, excepcionalmente no DNIT, para ajudar nesse trabalho de fiscalização. Foi feito um trabalho de fortalecimento das superintendências. Em alguns casos, com troca de superintendentes, inclusive com valorização das carreiras dos servidores de carreira — por exemplo, analistas de infraestrutura, especialistas em infraestrutura, foram lotados em algumas superintendências. Também temos trabalhado nessa melhoria das formas contratuais e exigência de seguros. Acho que, assim, de forma bastante resumida, esses são os pontos principais que de 1 ano para cá, desde que eu tenho acompanhado de perto, têm sido tomados. Mas acho que o concurso vai ser um passo também essencial.

Finalmente, sobre o rodoanel, eu não sei especificamente o caso concreto, Deputado. O que eu posso falar é sobre transferência voluntária e obrigatória de recursos: não pode fazer livremente, tem que ter um plano. Há a Portaria nº 507, de 2011, do Ministério do Planejamento, da Fazenda e da CGU, que disciplina toda a transferência de recursos para Estado e Município. Antes era uma norma também, portaria conjunta, e havia uma norma do Tesouro, e essa portaria consolidou as regras. Tem que ter um plano de trabalho; o ente federado é que pede o recurso.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - É que a portaria, no caso do Ministério dos Transportes, estabelece que o terceiro repasse se dará após a prestação de dois repasses apenas.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - De dois repasses; os dois primeiros não dependem. Eu ia chegar lá.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Então, veja: para São Paulo está ótimo, não estou me queixando. Muito pelo contrário, ótimo, o dinheiro está lá, vai ser gasto. A minha preocupação aqui é todos nós, que estamos no mesmo barco, queremos que o Governo vá bem, que as coisas andem corretamente, ficarmos um pouco iludidos com as questões que acabam sendo apresentadas nos números. Eu conheço esse caso de São Paulo. A minha pergunta é se o gerenciamento do





parque vai até a questão específica, porque, senão, fica uma sensação de que as coisas estão acontecendo, e, na verdade, não é bem assim. Então, esta é a preocupação: se existe esse controle, se há essa preocupação que eu detectei em São Paulo, porque sou de lá, mas que pode estar sendo reproduzida em outros lugares. E aí fica a sensação de que as coisas estão acontecendo, e, na verdade, não estão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Principalmente com as megaobras, obras acima de 1 bilhão de reais.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Nós discutimos as regras do jogo. Evidentemente, num programa que tem 30 mil ações, não há como a gente substituir o órgão responsável pelo cumprimento das regras do jogo, mas as regras do jogo a gente discute. A portaria, em que o Ministério do Planejamento é parte, a Fazenda, foi discutida amplamente.

Essa regra que permite a transferência dos dois primeiros repasses sem prestação de contas tem uma lógica de melhorar a condição de execução. Não quer dizer que você repassa sem nada, tem que ter a comprovação. Em primeiro lugar, tem que ter um plano de trabalho; na solicitação de recurso, o ente federado tem que comprovar a sua contrapartida, o depósito de sua contrapartida; e tem que ter o projeto básico. Aí você libera duas contrapartidas, justamente para não travar. Se a cada uma você faz prestação de contas, e, às vezes, o ente federado tem dificuldade de fazer a prestação de contas...

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Ficam sempre duas em atraso.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Fica a obra parando, é nesse sentido.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Não é liberar a terceira e depois a primeira; é sempre depois de duas.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - É. Aí, na terceira, você olha a primeira, mas você olha, por exemplo, cumprimento das regras...

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Dr. Marcelo, o senhor sabia dessas circunstâncias do PAC ou não?

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Dessas regras?

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - De São Paulo.



**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - De São Paulo, da liberação de recursos...

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Não, que não tinha começado a obra.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Começou em março, é a informação que eu tenho.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Não.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Eu sei que houve liberação antes de março.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Em 2011...

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Da de 2011 eu não sabia.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - ...2012.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Da de 2012 eu sabia. Houve liberação em 2011?

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Vou falar em números redondos: 2011, 400 milhões; 2012, 600 milhões; e a obra começou... houve uma ordem de serviço.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Foi em março agora, foi em março deste ano.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Mas hoje mesmo eu vi na imprensa que agora o IBAMA liberou a licença ambiental. Quer dizer, não começou nada; quer dizer, efetivamente, coisa realizada, não.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Deputado, sobre o caso específico do Rodoanel, a gente acompanha a obra, teve ordem de início neste ano. A gente soube que houve um repasse no ano passado, justamente porque havia perspectiva, porque o IBAMA deu... Na verdade, não foi o IBAMA, foi o órgão de licenciamento estadual; no caso específico, o licenciamento é estadual. Ele liberou, agora, um primeiro trecho em março; por isso a ordem de serviço foi dada em março, mas existia a perspectiva, desde o ano passado, de liberação em outubro ou novembro. Então, a liberação do ano passado partia de um plano de trabalho, de uma solicitação do Governo do Estado, a partir de uma expectativa de liberação da licença no segundo semestre, ainda do ano passado. Por algum motivo — e aí eu não consigo lhe responder de imediato, posso me comprometer a responder —, essa licença atrasou e houve um repasse adiantado.



**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Eu não estou aqui para fazer nenhum tipo de reparo. A verdade é que foi feito para apresentar um resultado positivo ou não havia resultado nenhum. É isso. Veja: você faz a liberação em 2011, esse dinheiro não é gasto durante o ano de 2011, não é gasto em 2012, e, em 2012, você libera mais, novo dinheiro, sendo que as licitações não estavam concluídas no final do ano passado. É claro que não ia poder gastar. As licitações foram concluídas, eu acredito, em março deste ano, e, no entanto, houve repasse em 2011 e 2012. Eu só quero registrar aqui porque eu acho que não é a forma correta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Inclusive até a forma de se apresentar a prestação de contas, não é isso?

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Não, veja, fica...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Prestar conta de execução, aquilo que está organizando.

**O SR. DEPUTADO MILTON MONTI** - Eu não sei para quem houve o interesse de apresentar um número de execução irreal. É isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Bom, vamos caminhar para o encerramento. O.k., Deputado Milton? (*Pausa.*)

Pergunto ao Marcelo se ainda quer fazer alguma consideração.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Não. Se o Deputado quiser, eu posso complementar a minha resposta mais adiante.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Mas bem rápido, por gentileza, porque já são 13h06min.

**O SR. MARCELO BRUTO DA COSTA CORREIA** - Eu posso dar uma resposta ao senhor detalhadamente mais adiante. Agora diria apenas o seguinte: se você faz uma antecipação de um volume muito grande de recursos — acredito que deva ter sido um acordo feito com o Governo do Estado com algum sentido —, isso tem um encargo *a posteriori* de, durante a execução da obra, comprovar a aplicação desse montante. Então, acredito que deva ter tido algum sentido, até porque é a lógica de toda normativa existente. Você libera de acordo com um plano de trabalho e um cronograma aprovado pelo órgão gestor. Então, acredito que deva ter algum sentido. Mas vou verificar o caso concreto e posso dar uma resposta ao senhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Jaime Martins) - Muito bem.



Agradecendo a presença a todos os Srs. Deputados e também aos nossos convidados que vieram prestar esclarecimentos, nós gostaríamos de encerrar esta reunião convocando, pela Comissão de Viação e Transportes, reunião amanhã, às 10 horas, no Plenário 11, para discussão de tema a respeito da greve do DNIT, com a presença de representantes dos trabalhadores, de representantes do Ministério do Planejamento e também do Ministério dos Transportes. E, na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, que eu tive também a honra de presidir, vamos ter reunião ordinária na próxima quarta-feira, às 10 horas.

Declaro encerrada a presente reunião.

Obrigado.