



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

| COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE |                   |                   |
|------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| EVENTO: Audiência Pública                      | Nº: 0808A/09      | DATA: 09/06/2009  |
| INÍCIO: 15h33min                               | TÉRMINO: 18h13min | DURAÇÃO: 02h40min |
| TEMPO DE GRAVAÇÃO: 2h40min                     | PÁGINAS: 52       | QUARTOS: 33       |

| DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO - Assessor Especial da Presidência da INFRAERO;<br>ANDRÉ LUIZ MENDES - Secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal de Contas da União;<br>PATRÍCIA GUÉRSIO - Representante do Consórcio das Construtoras. |

|                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SUMÁRIO: Esclarecimentos referentes ao contrato do Aeroporto de Vitória, bem como da nova licitação e das denúncias de superfaturamento das obras. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| OBSERVAÇÕES |
|-------------|
|             |



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Vamos dar início à audiência pública, convocada em virtude de requerimento da Deputada Sueli Vidigal, que se destina a obter esclarecimentos referentes ao contrato do Aeroporto de Vitória, bem como da nova licitação e das denúncias de superfaturamento das obras.

Chamo para compor a Mesa os convidados presentes, começando pelo representante ANAC. Há algum representante da ANAC aqui presente? *(Pausa.)* Infelizmente, ninguém compareceu.

Lamentamos que tenham perdido a oportunidade de prestarem esclarecimentos públicos sobre assunto tão importante, que vem sendo debatido há mais de 1 ano e é inclusive objeto de auditoria do Tribunal de Contas da União.

A ANAC tem papel relevante nessa discussão, portanto não é possível que não tenha enviado uma pessoa credenciada a prestar os esclarecimentos necessários. Na qualidade de Presidente da Comissão, lamento profundamente esse fato.

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Passo a palavra ao Deputado Ademir Camilo.

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - Sr. Presidente, não ouvi todo o esclarecimento de V.Exa., portanto não sei se enviaram ou não alguma comunicação oficial, ou se apenas nem vieram.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Vou ler o ofício para conhecimento de V.Exa. Registro que a justificativa seria para a Presidência da Agência.

**O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA** - Acho que V.Exa. deveria estudar inclusive a possibilidade de convocação do Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Temos aqui o Ofício n.º 139, da ANAC, que diz:

*“À ANAC compete regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária civil assim como conceder ou autorizar a exploração daquela infraestrutura.*

[p1] Comentário: Sessão:0808A/09 Quart  
Ta.:José Rev.:



*No que concerne à INFRAERO, de acordo com o art. 47, inciso III, da Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC e dá outras providências, as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas por aquela empresa pública são reguladas por atos desta Agência.*

*Com relação à audiência pública para esclarecimentos referentes ao contrato para as obras de reforma do Aeroporto de Vitória, informo que o assunto não constitui matéria de apreciação da ANAC por não se enquadrar no âmbito de suas competências.*

*A ANAC regula o funcionamento da atividade aeroportuária e os contratos de concessão, mas não as decisões de âmbito puramente administrativo tomadas por aquela estatal, como é o caso do objeto da referida audiência pública."*

O ofício vem assinado por um Diretor, o Sr. Alexandre Gomes de Barros.

Essa é a justificativa, Deputado Ademir Camilo: a ANAC diz que não tem nada a ver com o assunto, portanto, não está veio prestar qualquer esclarecimento. No decorrer da audiência pública, caso ocorra qualquer fato referente à situação, isso poderá ser devidamente avaliado. Por enquanto, dispomos dessa justificativa.

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - Registro que acompanho a sugestão do Deputado Márcio Reinaldo Moreira e, se houver concordância de todos, sou a favor da convocação do Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Convido para tomar assento à Mesa o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Assessor Especial da Presidência da INFRAERO, substituto do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Cleonilson Nicário Silva; o Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal de Contas da União; e a Sra. Patrícia Guércio, representante do consórcio das construtoras.

Também foi convidado o Procurador-Geral da República, que alegou estar impossibilitado de aqui comparecer devido ao exíguo prazo entre o recebimento do convite e a realização do evento.



Agradeço a presença aos convidados, ao mesmo tempo em que lamento a ausência do representante do Ministério Público Federal, uma vez que esta audiência pública foi remarcada várias vezes.

A Deputada Sueli Vidigal pretende dar-nos uma informação.

**A SRA. DEPUTADA SUELI VIDIGAL** - Meu gabinete foi informado de que o Procurador-Geral sofreu um infarto hoje e está internado. Foi o que disseram à minha assessora. Não é isso, Ada?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**A SRA. DEPUTADA SUELI VIDIGAL** - Então, é isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Esse documento chegou ontem aqui.

Vamos, então, dar início a esta audiência pública, agradecendo aos nossos convidados a presença.

De acordo com o Regimento Interno, cada convidado disporá de até 20 minutos, prorrogáveis em caso de necessidade.

Os convidados não poderão ser aparteados, portanto, os Deputados falarão posteriormente.

A primeira pessoa a usar da palavra será o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Assessor Especial da Presidência da INFRAERO. S.Sa. tem a palavra por até 20 minutos.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Boa tarde, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores.

O requerimento que motivou a realização desta audiência pública solicita esclarecimentos referentes ao contrato do Aeroporto de Vitória, bem como a nova licitação e denúncias de superfaturamento.

A primeira informação que trago ao conhecimento de todos é que o contrato das obras do Aeroporto de Vitória, firmado pela INFRAERO com o consórcio de empresas, foi rescindido no último dia 25 de maio, conforme publicado no *Diário Oficial da União*.

Essa rescisão foi feita de forma bilateral e ajustada com o consórcio que realizava as obras, em face dos apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União, uma vez que foi levada, para o âmbito da Justiça, a discussão dos pontos



principais que envolvem o contrato, especialmente sobre os preços que deveriam prevalecer.

Essa rescisão que foi levada a efeito agora, como é do conhecimento geral, vem sendo anunciada já há algum tempo. Em virtude disso, a INFRAERO tem um cronograma de ações para retomar as obras do Aeroporto de Vitória, que mencionarei rapidamente.

Teremos, no Aeroporto de Vitória, a construção de nova pista de pouso, novo pátio de aeronaves, novas pistas de táxi para aeronaves, novo terminal de passageiros e várias edificações auxiliares.

O contrato com o consórcio tinha o escopo de fazer os projetos executivos de todas essas obras, porque a licitação foi estabelecida num projeto básico. O consórcio elaborou boa parte desse projeto executivo, mas não o concluiu.

Uma vez que o consórcio não entregou à INFRAERO todo o projeto executivo, iremos fazer agora uma complementação desse projeto, referente às obras de infraestrutura, que são a nova pista de pouso, o novo pátio de aeronaves, as novas pistas de táxi. Faremos ainda, mediante outro contrato, a complementação dos projetos executivos de todas as edificações.

Para o primeiro trabalho de complementação dos projetos executivos da infraestrutura, estamos em tratativa com o Exército Brasileiro. Assim, a Diretoria de Obras de Cooperação do Exército está preparando um plano de trabalho referente a essa complementação.

Esse é um conhecimento, uma *expertise* do Exército Brasileiro com relação a obras de pavimentação. A INFRAERO tem inclusive vários convênios com o Exército Brasileiro para a realização de tais obras de pavimentação. Portanto, nesse caso, ele irão vão fazer — porque estamos finalizando as tratativas — a complementação dos projetos de infraestrutura: pista de pouso, pátio de aeronaves, pistas de táxis.

Com isso, economizaremos o tempo gasto na licitação para contratar uma firma para elaborar tais projetos, além de anteciparmos a conclusão deles. Assim poderemos, com maior celeridade, fazer nova licitação para as obras de infraestrutura no Aeroporto de Vitória. Isso se refere à pista de pouso, que já está em construção, pois havia sido iniciada pelo consórcio.



Quanto à parte das edificações, faremos nova licitação para contratar uma projetista, que irá complementar o projeto executivo, para que possamos, em seguida, licitar a obra.

No entendimento da INFRAERO, a estratégia de fazer a licitação da obra após a complementação do projeto executivo vai garantir maior agilidade ao processo. Não haverá nenhuma discussão sobre o que deva ser modificado ou ajustado, porque teremos um projeto executivo atualizado e disponível para as obras serem executadas.

Assinalo como será o replanejamento desse empreendimento em função da rescisão que foi realizada. Temos o planejamento até meados de fevereiro de 2010, que pode ser antecipado, dependendo do prazo que o Exército ajuste conosco para complementar os projetos executivos de infraestrutura. Mas teríamos esses projetos, no mais tardar, em meados de fevereiro do próximo ano. Acreditamos que isso possa ser antecipado em aproximadamente 4 meses, se o Exército conseguir nos atender de forma mais rápida. Pretendemos realizar a licitação da obra e reiniciá-la em junho ou, se conseguirmos a antecipação de 3 a 4 meses, em torno de fevereiro ou março. Após o reinício da obra da infraestrutura, há o prazo total de 1 ano para ela estar completada.

No tocante às edificações do terminal de passageiros, cuja obra também já teve início, nossa programação é completá-la até fevereiro de 2012. Ela já envolve um prazo pouco mais dilatado porque vamos ter de contratar os projetos executivos.

Em linhas gerais, esse é o planejamento que a INFRAERO realizou baseada na situação do contrato com o consorcio. Apesar dos vários estudos, análises e tentativas, não conseguimos apresentar uma demonstração de preço considerada aceitável pelo Tribunal de Contas da União de tal modo que pudéssemos prosseguir com o contrato original.

Uma vez que o consórcio não concordou em reduzir os preços originais da licitação de 2003, não tínhamos como prosseguir com o contrato, então, o caminho da rescisão foi o único que restou.

Portanto, falei aqui da reprogramação desse empreendimento e prestei a informação de que o contrato foi rescindido em 25 de maio.



Encerro por agora para facilitar o andamento dos trabalhos, entendendo que eventuais perguntas poderão nos dirigir o debate.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradeço ao Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto.

Concedo agora a palavra ao Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal de Contas da União.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Obrigado, Sr. Presidente.

Boa tarde a todos, Exmos. Srs. Deputados, senhoras e senhores presentes.

Vou fazer uma breve exposição sobre o histórico desse processo no âmbito do Tribunal de Contas da União, exatamente no período em que se completa 3 anos da primeira fiscalização do TCU nesse empreendimento.

Antes de mais nada, falarei sobre o porquê da fiscalização. As Leis de Diretrizes Orçamentárias, há 12 anos, desde 1997, determinam que o Tribunal de Contas fiscalize os principais empreendimentos em andamento no País e preste ao Congresso Nacional informações sobre essas fiscalizações.

Destaco a última LDO, a Lei nº 11.768, que diz, no comando do art. 97, que o TCU deve remeter ao Congresso Nacional, num determinado prazo, informações sobre "*indícios de irregularidades*" que eventualmente sejam observados nas suas fiscalizações, acompanhadas de subsídios que indiquem a conveniência ou não da continuidade do empreendimento.

Já o art. 96 define o que, para efeito dessa lei, são indícios de irregularidades, destacando-se, entre outros, aqueles que tenham potencialidade de causar prejuízos significativos ao Erário.

Então, o Tribunal fiscaliza as principais obras em andamento no País e, anualmente, presta informações consolidadas ao Congresso Nacional. Além disso, ao fiscalizar, a cada 15 dias informa ao Congresso Nacional se foram observados eventuais indícios de irregularidades graves — conforme a própria lei define.

Esse trabalho recebeu, no âmbito do Tribunal, a denominação de auditorias do FISCOBRAS, que são feitas para atender ao comando das Leis de Diretrizes Orçamentárias.



Antes de entrar no histórico propriamente dito, gostaria de apenas lembrar de um princípio administrativo básico da execução orçamentária, que é a obrigação de o agente público — gestor ou qualquer um que se utiliza de recursos públicos — comprovar a boa e regular aplicação dos recursos públicos a qualquer momento. Cabe a quem utiliza tais recursos demonstrar que eles foram ou estão sendo bem e regularmente aplicados. É isso o que esperamos quando damos início à uma auditoria: encontrar a demonstração de que aquilo está sendo feito por um preço adequado.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Retorno ao histórico. A primeira fiscalização do Tribunal ocorreu em meados de 2006, portanto, estamos completando 3 anos. Naquela fiscalização, o Tribunal detectou o indício de sobrepreço de 37 milhões de reais numa análise da amostra de 40% do valor total do contrato, ou seja, da ordem de 137 milhões de reais.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Peço a V.Sa. que se posicione de modo a permitir a visão das imagens pelos Srs. Parlamentares.*(Pausa.)*

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Então, naquela fiscalização de 2006 foi detectado o indício de sobrepreço de 37 milhões na amostra observada. Por que isso está sendo tratado evidentemente como indício? Por 2 razões. Primeiramente, não encontramos lá aquilo que eu disse, a demonstração da boa e regular aplicação dos recursos. Ou seja, não encontramos um orçamento consistente que mostrasse que os preços ali adotados estavam em conformidade com a lei, ou seja, eram obtidos a partir de fontes referenciais admitidas pela legislação ou eram plenamente justificados, estavam sendo adotados de modo que seus valores estivessem justificados no processo.

Analisamos o orçamento com base em referenciais definidos pela legislação e observamos o indício de sobrepreço de 37 milhões de reais. Evidentemente, falamos em indício até o momento em que seja dado à outra parte a oportunidade de demonstrar eventualmente que aqueles preços são adequados, apesar de não estarem, desde o projeto básico, devidamente justificados.

[p3] Comentário: Sessão:0808/09 Quarto  
Ta.:Denise Honda Rev.:





Observou-se também que o projeto básico era extremamente deficiente, muito aquém daquilo definido por lei. Somente para citar um exemplo, um item relevante daquela obra, que é transporte de material de segunda categoria — ou seja, transporte de terra de um ponto a outro, um serviço simples e comum em qualquer obra —, tinha, na planilha inicial, um valor de 30 milhões de reais. Na última versão de orçamento que recebemos, já no ano passado, esse mesmo item respondia por 54 milhões de reais. Por aí já se vê que o projeto básico com o qual a obra foi licitada carecia bastante de precisão, estava bem aquém daquilo exigido em lei.

Observou-se também que a obra que estava sendo construída tinha já mudanças significativas em relação ao projeto básico licitado. Por exemplo, o terminal de passageiros havia sido licitado com estrutura em concreto convencional — aquele concreto moldado *in loco*, com forma e armação —, mas tinha sido substituído por pré-moldados. No entanto, ainda não havia um projeto disponível com a nova configuração da obra em execução.

Uma vez que essas irregularidades enquadravam-se como graves conforme o trecho da LDO a que me referi há pouco, havia evidente risco de dano ao Erário, o que se enquadrava naquilo que a lei indica como sujeito à paralisação de obra.

No entanto, naquele momento, ainda em 2006, o Relator, sabedor da importância socioeconômica do empreendimento, a fim de evitar a paralisação da obra, determinou que fosse feita uma retenção cautelar nos pagamentos, no valor médio de 14%. Isso foi feito em 2 de outubro de 2006, de modo a permitir a continuidade do empreendimento, desde que a contratada concordasse com a retenção daquela parcela, a qual preservaria o Erário do possível prejuízo observado.

Poucos dias depois foi realizada a oitiva, tanto do consórcio quanto da INFRAERO, ou seja, as partes foram notificadas a apresentarem eventuais justificativas ou medidas adotadas para sanear os problemas.

Em janeiro de 2007, o consórcio apresentou sua primeira defesa.

Em 5 de março de 2007 — destaque que se passaram 156 dias após a emissão do nosso ofício de notificação, pouco mais de 5 meses —, a INFRAERO apresentou a sua.



Um mês depois, a unidade técnica, analisando a documentação apresentada, concluiu pela insuficiência dos elementos, que não justificavam os preços praticados nem apresentavam um projeto conforme a obra que estava sendo efetivamente construída.

No mês seguinte, em 21 de maio, o Relator ofereceu à INFRAERO nova oportunidade para justificar aqueles preços que estavam sendo praticados, visto que a documentação entregue não era suficiente e estava longe de atender ao desejado.

Dias depois, o consórcio, ao tomar conhecimento da nova diligência citada acima, comunicou que também entregaria novos documentos.

Alguns dias depois, ao final do mês, veio a resposta da INFRAERO com alguns argumentos para tentar justificar os preços praticados nos serviços mais relevantes, aqueles de maior peso na obra. Vejam os senhores que, de praxe, no orçamento da obra, não se analisa seus 2 mil itens, por exemplo, o que tomaria tempo demais. Trabalhamos com o conceito da curva BC, ou seja, normalmente com 15% a 20% dos itens mais relevantes, os quais respondem por 80 a 85% do valor total do empreendimento. A análise concentra-se, então, nesses itens mais relevantes.

O consórcio, no mês seguinte, apresentou sua segunda manifestação a respeito do que estava sendo discutido.

Em julho de 2007, um mês depois, em função dos novos elementos e do novo orçamento trazidos pela empresa, a unidade técnica do Tribunal, analisando uma amostra de 61% do orçamento total — a amostra original havia sido de 40% —, indicou um sobrepreço de 44 milhões de reais. Ou seja, apesar das novas considerações trazidas e mesmo tendo analisando uma amostra maior, o Tribunal ainda entendeu que havia indício de sobrepreço de 44 milhões de reais. Propôs, então, que, para continuidade do contrato, houvesse uma repactuação e fosse reduzido o valor original.

Em julho do mesmo ano, por força do dispositivo legal que nos obriga a vistoriar anualmente as obras que contenham indício de irregularidade, para prestar informações atualizadas ao Congresso Nacional, foi feito novo levantamento de auditoria na obra.



Naquele momento, há aproximadamente 2 anos, foi observado o agravamento das irregularidades apontadas em 2006, a exemplo de novas modificações na obra em relação ao projeto básico. Ou seja, aquilo que estava sendo executado distanciava-se cada vez mais daquilo que havia sido projetado e contratado na fase de licitação. Inclusive, já havia um aditivo ao contrato inicial, no valor de 33,3 milhões de reais.

Também naquele momento, foi observado algo que entendemos ser extremamente grave: o pagamento de serviços sem cobertura contratual. Isso, no meio, é chamado de pagamento por química, pois muda-se o objeto. Para exemplificar, compram-se cadeiras, mas, ao perceber que é necessário luminárias, recebe-se e paga-se aquelas luminárias como se elas fossem cadeiras. Ou seja, paga-se algo que sequer existe no contrato.

Certamente, isso era feito para pagar os serviços que estavam sendo executados na nova configuração de obra, a exemplo do concreto pré-moldado. Assim, mediam-se serviços não executados como se eles tivessem sido feitos — concreto convencional, movimento de terra, entre outros —, ou seja, serviços que tinham previsão contratual, para pagar aqueles que sequer no contrato existiam. Não se sabia a que preço aquilo estava sendo feito e pago.

Em setembro, 2 meses depois, em função da documentação entregue após a fiscalização feita em julho de 2007, o Tribunal de Contas da União editou o Acórdão nº 1947, no qual se manifesta sobre a instrução da unidade técnica de julho, determinando, entre outros, a repactuação do contrato com a redução de 44 milhões de reais — aquilo que a unidade técnica propôs.

No mês seguinte, em virtude de interposição de recurso por parte do consórcio, contra aquele acórdão do mês anterior, o Tribunal prolatou outra decisão, dando provimento parcial a esse recurso. Na nova redação foram excluídas as determinações de repactuação. Manteve-se a retenção cautelar, aquela dos 14% para permitir a continuidade da obra, permitindo que pudesse ser substituída essa retenção também por garantias previstas na lei, que o consórcio pudesse oferecer. Para não haver retenção, desde que a contratada oferecesse garantia, uma fiança bancária naquele valor que era discutido, a obra poderia ter continuidade normal, com pagamentos e tudo mais.



Em 5 de dezembro, houve novo acórdão relativo a outro recurso interposto pelo contrato. O primeiro foram embargos de declaração, esse era embargos de declaração de outro embargos de declaração, contra aquele segundo acórdão do final do ano. Quanto a esse, o Tribunal manifestou-se pelo indeferimento do pleito.

Nós destacamos esse trecho porque, naquele momento, o Tribunal entendeu que estavam sendo adotadas medidas procrastinatórias no processo. Por isso, há o destaque. A Corte entendeu de alertar ainda os embargantes de que a prática de atitude manifestamente procrastinatória pode ser caracterizado como litigância de má-fé. E por aí continua.

Ainda ao final de 2007, a INFRAERO apresentou nova documentação, porém incompleta, com explicações sobre 12 itens de serviços dos 95 mais relevantes do orçamento, aqueles que compunham a parte A da curva BC, a que me referi há pouco.

Posteriormente, ela entregou um novo pacote, também incompleto, de 15 serviços, 7 dos quais já compunham o pacote anterior — havia sobreposição. O Tribunal deu início à análise desses dados para agilizar, conforme nos era solicitado naquele momento, pois a obra já estava inserida no PAC como prioritária para o Governo Federal. No Tribunal de Contas da União, todos os processos que tratam de obras do PAC têm absoluta prioridade de tramitação e apreciação. Então, essa análise já começou a ser feita mesmo com entrega de partes do orçamento.

No dia 17 de janeiro de 2008, 2 meses adiante, um novo pacote, agora mais completo, com 45 dos 95 principais serviços, é entregue. Também não estava concluído e continha discrepâncias, serviços em comum e preços diferentes para um mesmo serviço, se comparado com os orçamentos entregues anteriormente.

No dia 25 de janeiro de 2008, 2 semanas após, houve uma reunião no Tribunal de Contas da União, para a qual foram convidados representantes da INFRAERO, da Casa Civil e do Ministério da Defesa. Na oportunidade, demonstramos as discrepâncias na documentação encaminhada pela INFRAERO; nossa preocupação com aquilo que havia sido detectado meses antes, que era o pagamento de serviços sem previsão contratual; as alterações verificadas no projeto desde 2006, que até então não haviam sido formalizadas e apresentadas para o Tribunal, pois não havia um projeto que as espelhasse.



Ou seja, a obra que estava sendo executada não correspondia ao projeto básico licitado, nem o orçamento que nos foi entregue correspondia à obra que estava sendo executada. O orçamento entregue, entre os principais itens, continha, por exemplo, fôrmas para execução de concreto convencional, quando já se havia mudado para concreto pré-moldado há 1 ano e meio, pelo menos. Aquele serviço sabidamente já não existia mais, no entanto, ali estava.

A conclusão tida na reunião foi de que não havia como prosseguir com aquela análise que estava sendo feita até que houvesse entrega do projeto executivo, ou seja, do projeto daquilo que estava sendo construído. Não há como avaliar o preço de um empreendimento sem que se tenha o projeto com as quantidades de serviços, bem como o orçamento com os preços praticados. Assim, nem o TCU poderia informar ao Congresso Nacional, como a lei obriga, que aquela obra não oferecia dano de risco ao Erário, pois sequer sabia-se qual era seu valor total.

No mesmo mês, na mesma semana, o Relator emitiu um aviso ao Ministro da Defesa sobre o entendimento dessa reunião ocorrida dias antes.

Alguns dias depois, em fevereiro de 2008, o Ministro da Defesa determinou à INFRAERO que enviasse ao TCU, em 10 dias úteis, projeto executivo e planilha orçamentária atualizados — aquilo que vínhamos pedindo e aguardando já havia bastante tempo.

Quinze dias depois, em atendimento a essa determinação, a INFRAERO enviou nova documentação ao TCU, porém, sem apresentar o projeto atualizado; apresentou apenas novas planilhas de preço. Naquela ocasião, a empresa informou que havia elaborado 60% do projeto executivo e previa sua conclusão no prazo de 8 meses.

Ora, ocorre que, sem o projeto real da obra, não há como afirmar se ela tem preço adequado, se oferece ou não risco de dano ao Erário.

Com relação à importância do projeto executivo e à fragilidade do projeto com o qual a obra foi licitada, o qual não se conseguia atualizar ao longo do empreendimento, destaco aqui uma declaração feita pelo Dr. Sérgio Gaudenzi, então Presidente da INFRAERO, em audiência pública realizada na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, em novembro último. Disse S.Sa.:

**[P4] Comentário:** Sessão:0808/09 Quarto  
Taq.:Rosana Rev.:



*“Entendo que há projetos que são deficientes. Eu disse na reunião passada que podemos começar a execução de uma obra com o projeto básico, mas é preciso que o projeto seja, de fato, básico. Em alguns casos — e neste ponto dei razão ao Tribunal —, são apresentados pouco mais que esboços. É realmente difícil trabalhar em cima de um esboço. Já com o projeto básico é possível trabalhar. Entendo, evidentemente, que alguns projetos têm que ser paralisados mesmo, porque não têm um projeto básico e não há um parâmetro em relação àquele projeto.”*

Bem, mesmo sem o projeto, foi entregue uma nova documentação, que sofreu outra análise por parte da unidade técnica do Tribunal. Mesmo com o projeto inconcluso, já havia variações expressivas naquela nova planilha orçamentária que nos foi entregue. Prevvia-se, já naquele momento, um acréscimo de 25,8% do valor original da obra — vejam que já extrapola o limite da lei, que é de 25% —, que passou de 337 milhões reais para 424 milhões reais. O projeto ainda não havia sido concluído, era o que já se sabia que seria alterado até aquele momento.

No mês seguinte, em abril, 8a INFRAERO encaminhou outro pacote de documentação ao Tribunal, contendo planilhas e esclarecimentos de preços — porém, ainda sem o projeto.

Em julho de 2008, novos documentos foram entregues ao Tribunal, ainda sem o projeto.

Em agosto de 2008, depois de muito esperar — para evitar transtorno maior ao empreendimento — a entrega do projeto correspondente à obra que efetivamente estava sendo construída, bem como do orçamento correspondente à realidade, o Tribunal prolatou aquele acórdão. Portanto, isso ocorreu passados 2 anos da fiscalização inicial, aguardando o projeto daquilo que estava sendo construindo.

Não sei se é porque sou engenheiro, mas para mim é muito óbvio o fato de que nada se constrói sem o projeto; primeiramente faz-se projeto, depois a obra.

No entanto, depois de 2 anos, o Tribunal finalmente mandou suspender a execução financeira da obra até a entrega do projeto executivo e a respectiva



análise por parte do órgão, além de cientificar do fato a Casa Civil da Presidência, o Ministério da Defesa, o Ministério Público Federal e o Congresso Nacional.

Em outubro de 2008, já tínhamos uma informação informal da INFRAERO de que se buscava a rescisão do contrato. Em função de nova fiscalização feita ao local por força de lei, o Tribunal determinou que, caso se confirmasse a rescisão contratual, fosse concluído o projeto executivo antes de se realizar nova licitação.

Para licitar determinada obra, a lei exige o projeto básico. Mas ela permite que o projeto executivo seja feito pela contratada já na fase de contrato da obra propriamente dita. Mas, como o projeto estaria perto de se concluir, conforme a previsão que nos foi dada anteriormente, a determinação saiu nesse sentido.

Em dezembro de 2008, parece que suspenderam a intenção de rescindir. Foi trazida, então, nova documentação pela INFRAERO e pelo consórcio, contendo o projeto executivo e o orçamento de parte do objeto. Era parcial, pois a intenção seria concluir aquela parte do objeto.

De dezembro até o início de janeiro de 2009, portanto já neste ano, começou-se a analisar essa documentação e esse orçamento até que, em meados de janeiro, a análise foi suspensa em decorrência de nova informação do novo Presidente que havia assumido a INFRAERO, no sentido de que a proposta de repactuação estava sendo reavaliada, ou seja, a proposta de repactuação objeto daquela documentação entregue estava sendo reavaliada.

Finalmente, há duas semanas, creio, recebemos o comunicado oficial da INFRAERO de que houve a rescisão do contrato.

Esse relatório vai ficar, evidentemente, à disposição da Comissão, caso os senhores desejarem cópia. Chamo atenção para todos os prazos que foram citados. Em nenhum momento, a partir de qualquer entrega de documentações e esclarecimentos por parte dos interessados e da INFRAERO, o Tribunal passou sequer 3 meses sem analisar e proferir sua decisão, ou seja, sem se manifestar a respeito do assunto. Na maioria das vezes, entre 1 e 2 meses após a entrega da documentação, já havia manifestação do Tribunal a respeito.

Esse assunto mereceu, a exemplo de qualquer outro relativo a obras prioritárias para o Governo Federal — e as do PAC o são — a maior atenção e



celeridade na apreciação por parte do Tribunal. Infelizmente, decorridos esses 3 anos, ainda não houve uma situação definitiva para o caso.

No entanto, ficamos satisfeitos com os últimos contatos que temos feito com a INFRAERO, inclusive com o que ouvimos há pouco do Dr. Paulo Sérgio, com relação aos cuidados que a empresa está tendo neste momento, especialmente com os projetos. Assim, na nova licitação, poderemos evitar, evidentemente, todos os transtornos com os quais convivemos em função dessa contratação feita há cerca de 5 ou 6 anos. Torcemos para que, dessa vez, realmente sejam feitos projetos consistentes.

Pode parecer que os prazos citados pelo Dr. Paulo Sérgio são de magnitude muito grande, quando ele diz que somente no ano que vem será concluída uma parte ou um projeto. Mas, na verdade, essa é a forma ideal como isso deve ser feito. “Perde-se” — entre aspas — um pouco mais de tempo com o projeto, quando se pretende se fazer uma obra segura em menor prazo. De nada adianta economizar 6 meses na fase de projeto, para depois perder 2, 3, 4, 5 anos na execução da obra, em função das diversas modificações que se fizerem necessárias. Uma obra não pode ser iniciada com projetos deficientes, Agradeço a atenção aos senhores e estou à disposição para quaisquer outros esclarecimentos. Obrigado.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Agradeço a explanação ao Secretário de Fiscalização de Obras do TCU, Sr. André Luiz Mendes.

Passo a palavra à representante do consórcio das construtoras, Sra. Patrícia Guériosio.

**A SRA. PATRÍCIA GUÉRSIO** - Boa tarde a todos os presentes.

Exma. Sra. Presidenta, Srs. Deputados, na qualidade representante do consórcio, quero, em primeiro lugar, fazer uma solicitação expressa e formal à INFRAERO, para que o consórcio possa se manifestar em relação a esse contrato que, apesar de rescindido, contém uma cláusula vedando à contratada prestar qualquer informação pública sobre a obra ou contrato.

Estou aqui, representando o consórcio, à disposição para prestar todos os elementos e esclarecimentos que os senhores entendam necessários. Contudo, gostaria dessa autorização da INFRAERO, tendo em vista esse dispositivo que, em





que pese o contrato ter sido rescindido, refere-se a todas as informações referentes à vigência do contrato.

Então, primeiramente, faço essa solicitação.*(Pausa.)*

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Está autorizado.

**A SRA. PATRÍCIA GUÉRSIO** - Muito obrigada.

Bom, tendo em vista a rescisão do contrato, conforme já informou o Dr. Paulo Sérgio, o consórcio, em que pese seu interesse na execução das obras e sua disponibilidade durante todo esse período, tentou por diversas vezes chegar a um ponto de equilíbrio para que as obras pudessem ter continuidade. Infelizmente, isso não foi alcançado. E justamente para possibilitar a continuidade dessas relevantes obras, como todos os senhores sabem, de fato houve a rescisão, a fim de que todas as questões relacionadas possam ser discutidas e, repito, a obra possa ter continuidade.

A medida cautelar proferida pelo Tribunal de Contas da União estabeleceu uma retenção de cada pagamento: 14% para os serviços e de 20% referentes aos itens de fornecimento de determinados materiais. Isso, de fato, alcançou um percentual extremamente elevado, o que inviabilizou a continuidade das obras. O consórcio não teve como arcar com todos esses custos. Na realidade, o percentual ultrapassou até mesmo o de lucro previsto no contrato.

Todos nós sabemos da relevância da atuação do Tribunal de Contas da União na auditoria de obras no País. Ele tem poderes para sustar, anular, determinar a rescisão de contratos administrativos se verificada a sua não-economicidade. Contudo, a alteração unilateral dos preços contratados não é permitida no nosso ordenamento jurídico, cabendo, sim, ao consórcio, ao particular, optar pela possibilidade ou não de redução desses valores.

O consórcio participou de uma licitação em que houve competitividade, com a participação de 7 consórcios formados por mais de 15 empresas. Posteriormente, ainda houve negociação, com redução do percentual do valor inicialmente ofertado pelo consórcio, que foi o menor valor dentre todas as propostas apresentadas. Então, o contrato já se encontrava em seu patamar econômico limite, não permitindo mais redução nos valores, ainda mais em um montante de 43 milhões, como tem sido apontado nas análises técnicas do Tribunal.



É importante ressaltar ainda que não houve uma decisão de mérito definitiva a respeito da questão. Houve vários acórdãos. Um deles, aliás, como demonstrado pelo Dr. André Luiz, chegou até mesmo a determinar a repactuação do contrato. Contudo, em razão de um recurso interposto pelo consórcio, o próprio Ministro identificou que não era o momento processual de se definir pela repactuação desse contrato. Por meio desse recurso interposto pelo consórcio, o Ministro-Relator e o Plenário, então, reviram o acórdão anterior e retiraram essa determinação de renegociação e repactuação do contrato, tendo em vista que diversas análises ainda deveriam ser implementadas e que ainda estavam pendentes de avaliação os elementos até então apresentados.

Na nossa visão, existem 2 questões fundamentais no processo. Uma é a do projeto, que, segundo nosso entendimento, está afeto à INFRAERO; e a outra é a dos preços e desse apontamento de sobrepreço.

Todo o apontamento de sobrepreço foi realizado com base em referenciais existentes. Um deles é o SICRO, do DNIT, voltado para obras rodoviárias; e o outro é o SINAPI, voltado para obras habitacionais da Caixa Econômica Federal. São sistemas que o Tribunal utiliza amplamente.

Contudo, conforme os elementos apresentados pelo consórcio no processo, e que ainda se encontram pendentes de análise, esses referenciais necessitam de adaptação para que retratem efetivamente a característica particular das obras aeroportuárias. Não é possível aplicar referenciais de obras habitacionais e rodoviárias a obras aeroportuárias.

Até o presente momento, foram feitas determinadas adaptações. Porém, na visão do consórcio, quando se realizarem todas as adaptações necessárias, será possível demonstrar a inexistência desse sobrepreço e a regularidade do contrato.

Todos esses elementos são extensos, extremamente técnicos — entendo que não cabe tratá-los neste momento — e estão apresentados no processo pelo consórcio, que aguarda sua análise e a decisão final do Tribunal de Contas da União.

Gostaria de agradecer a atenção. O consórcio está à disposição para atendê-los e tirar as dúvidas.

Obrigada.



**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Agradeço à representante do consórcio das construtoras, Sra. Patrícia Guércio, sua explanação.

Antes que eu mesma faça algumas perguntas e que passe a palavra aos meus pares para que também façam suas perguntas — peço a eles que se inscrevam —, quero desejar boa tarde a todos que participam desta audiência pública.

Saúdo meus pares desta Comissão, agradecendo a cada um o empenho em aprovar comigo esse requerimento de audiência pública extremamente importante para o meu Estado do Espírito Santo. Agradeço também aos diversos segmentos da sociedade capixaba que torcem e que estão presentes, ainda que ausentes desta audiência, porque realmente querem ver essa situação resolvida da melhor maneira possível.

O Estado do Espírito Santo tem aproximadamente 3 milhões e 351 mil habitantes. É o menor Estado que compõe a Região Sudeste, mas tem desempenhado papel extremamente importante no cenário nacional. Hoje, somos o segundo maior produtor de petróleo do Brasil. Recentemente, confirmou-se a existência de enorme quantidade de petróleo na camada de terra chamada pré-sal, no fundo do mar. Essa nova reserva foi encontrada também no nosso Estado, sendo que este ano a PETROBRAS começa a extração na Bacia de Campos, no limite com o nosso Estado.

Faço esse preâmbulo para que todos os meus pares e demais pessoas presentes a esta audiência saibam da importância do aeroporto de Vitória, um tema preocupante para toda a bancada do Espírito Santo: Senadores e Deputados. Nossa união em defesa dos interesses do nosso Estado está acima de qualquer questão político-partidária. Somos todos do partido do Estado do Espírito Santo, sob a liderança do Governador Paulo Hartung, que tem feito o seu dever de casa. Nosso esforço é conjunto. Lembremos que esta audiência pública é mais uma ferramenta a ser utilizada em prol do aeroporto.

Estão presentes aqui o Deputado Lelo Coimbra, a Deputada Rita Camata, o Deputado Camilo Cola, coordenador da nossa bancada, o nosso Senador Magno Malta e o Deputado Manato. Esteve aqui presente nos prestigiando, dando conta da importância desta reunião, o Deputado Capitão Assunção.



Queremos, com esta audiência pública, uma saída para o impasse. Ouvimos aqui atentamente o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Assessor Especial da Presidência da INFRAERO, que explanou muito bem; o Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio do TCU, que também explanou muito bem; e a Sra. Patrícia Guércio, representante do consórcio das construtoras.

Eu já apresentei aqui uma importante justificativa para a realização desta audiência pública, motivo pelo qual não vou repeti-la. Ainda há pouco, a minha colega Deputada Rita Camata me confidenciou que poderíamos ter feito esta audiência em conjunto com a Comissão de Viação e Transportes.

Sras. e Srs. Deputados do meu Estado, sei que o nosso esforço é conjunto. Por intermédio do coordenador da nossa bancada, o Deputado Camilo Cola, do próprio Governador e de alguns Senadores, como Senador Magno Malta, que está aqui presente, já foram realizados diversos esforços para acabar com esse impasse.

Gostaria agora, nesta oportunidade, de abrir a fase de perguntas.

Quero deixar 3 perguntas.

A primeira é para o Sr. Paulo Sérgio, representante da INFRAERO: por que só agora, depois de 3 anos, a INFRAERO retoma com esse novo projeto executivo?

A segunda pergunta é para o Sr. André, representante do Tribunal de Contas: quem autorizou o início das obras?

A terceira pergunta é para a Sra. Patrícia Guércio, representante do consórcio das construtoras: qual o nome da empresa que executava a obra pelo consórcio?

São essas as 3 perguntas.

Franquearei a palavra aos meus pares, para também fazerem perguntas.

Peço que me passem a lista de inscritos.

Com a palavra o Deputado Márcio Reinaldo Moreira, membro da nossa Comissão.

**O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA** - Sra. Presidenta, cumprimento V.Exa. pela autoria do requerimento. Cumprimento o Tribunal de Contas pela explanação e pela detecção do problema. Creio que os tempos são outros. Saúdo o representante da INFRAERO e a representante do consórcio das empresas.



Realmente, acho que começamos agora a tentar colocar o trem nos trilhos. Essa área do aeroporto era totalmente caixa-preta. Lembro-me de que na construção do aeroporto de Confins se gastou imensamente. Muita gente saiu rica dali. Não sabemos se 50% daquilo que foi contabilizado realmente foi aplicado. Da mesma forma, o aeroporto do Rio de Janeiro, onde praticamente havia o monopólio de uma empresa, que fazia tudo.

Parece que dividiram, dessa forma, os aeroportos no Brasil. De certa maneira, observamos que as coisas começam a mudar. Imagino que o aeroporto de Vitória tenha sido um dos iniciantes desse processo de correção.

Mas creio que é por aí. Acho que o Tribunal está perfeitamente feliz nessa tomada de posição. Acho que a LDO, pela forma como vem apontando esse item de obras sob suspeita, tem o seu mérito, porque realmente estávamos à deriva de muitas coisas pesadas que aconteciam ou que ainda podem estar acontecendo. Acho também que o consórcio tem as suas razões pelo custo.

Porém, pelo que lemos na imprensa, pelo *overhead* que imaginamos haver em grande parte dessas obras, pelos históricos apontados pela imprensa, pelos próprios analistas desses custos públicos, acho que aquele número apontado pelo Tribunal de Contas deve estar mais ou menos dentro daquele *overhead* efetivo, que sai pela janela. Creio que é por aí. Acho que só corrigiremos essa situação dessa forma.

A bancada do Espírito Santo está de parabéns ao prestigiar esse assunto e exigir, de certa forma, a retomada dessa obra. Creio que, num momento difícil como este, é salutar que a INFRAERO apele para o batalhão de obras do Exército, a fim de que, dentro de certo período, alguma coisa seja retomada. Pena — nós imaginamos — que o Exército não tenha tanta condição quanto poderia ter. Em outras situações que vieram à tona no passado, o Exército foi chamado e não vimos muita coisa positiva acontecer.

De certa maneira, deixo aqui a minha mensagem, porque estou 100% de acordo com aquilo que o André Luiz apresentou aqui. Acho que o seu relatório reflete bem aquilo que está acontecendo. É a tendência natural desses contratos. É o vício do cachimbo que põe a boca torta. Acho que temos de começar a usar outras



formas. Como disse Francelino Pereira, no Senado, há alguns anos: *Olha, aqueles que não acertaram a caminhada vão cair, sejam instituições, sejam pessoas.*

Então, creio que é por aí.

Parabenizo, mais uma vez, a Deputada Sueli Vidigal pela iniciativa, que demonstra a vontade de ver o seu aeroporto ser tratado da forma que precisa, mas também traz um exemplo que repercutirá em todo o País.

Parabéns!

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Agradeço, Deputado Márcio Reinaldo.

Convido para fazer parte da Mesa, para compartilhar deste momento, o coordenador da bancada do Espírito Santo, Deputado Camilo Cola.

Nesta fase de perguntas, cada Deputado tem 3 minutos.

Concedo a palavra ao Deputado Lelo Coimbra, do PMDB do Espírito Santo.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Obrigado, Deputada Sueli. Parabéns pela iniciativa desta audiência. Três minutos serão pouco. Peço mais paciência, porque esperamos tantos anos para falar o que pensamos que, nesta oportunidade, precisamos fazer essa manifestação.

Em primeiro lugar, estamos diante de um fato inamovível. O contrato está rescindido, estamos diante de um novo momento, quando as obras são retomadas. Em que pese um contencioso a ser esclarecido, no mérito, não sei se para fins legais dos passivos ou se para construção de novos ativos. Do ponto de vista de uma nova planilha, para nós interessa que esse novo ativo fique claro à luz dos passivos. Para a empresa interessa resolver os contenciosos que o passivo deixou.

Além desse passivo, nós temos o prejuízo. Esperávamos que todo o conjunto dessa obra fosse inaugurado agora, em dezembro de 2010. A Deputada Sueli, Presidenta da Comissão, já mostrou a importância e a necessidade de esse equipamento estar a tempo e a hora disponível. Mas está atrasado por problemas do nosso Estado, da história política recente do nosso Estado. O fato é que perdemos muito tempo.

É importante registrar o que o André Luiz disse sobre a auditoria. Foram executados 136 milhões de reais. Uma perda de 40.34%, de 136 milhões de reais, significa uma perda de 37 milhões de reais. Essa foi a primeira informação numérica



dada durante sua manifestação. As pessoas que acompanham a engenharia de obra informam que pelo tempo em que a obra está parada, a deterioração e a perda do que foi feito é da ordem de 30%. Se esse número estiver correto, significa que perdemos, com a obra parada, um valor superior ao que se supõe tenha sido perdido com o chamado sobrepreço, que são os 37 milhões de reais. Teríamos aí uma perda, até este momento, de 40,8 milhões de reais da obra realizada, se estiver correta a compreensão de que se perderam 30%.

Então, esses são 2 fatos que não podemos mudar.

As perguntas que ficam são as seguintes. Primeiro, qual a planilha de referência com a qual a INFRAERO lidou para fazer esse projeto básico? Projeto básico já é precário. Qual o nível de precariedade desse PB, segundo a avaliação do TCU, a ponto de ele ser mais precário do que um projeto básico? É habitual em 90% das obras no nosso País cuja licitação foi feita ter como primeiro compromisso fazer o projeto executivo.

Então, essa é a primeira questão. Dentro dela há um fato que me chama a atenção, porque eu acompanhei muito essa obra junto à INFRAERO, quando ela começou a atrasar. Havia um debate — a Patrícia abordou esse tema — sobre as obras de aeroportos brasileiros serem feitas sob gestão da INFRAERO, com recursos próprios da INFRAERO. E ela tinha uma história própria, que o Deputado Márcio citou aqui, segundo seu conceito de avaliação, ao seu juízo. Quando o Governo passou a fazer o superávit primário, os recursos da INFRAERO foram para o caixa único. Ao voltarem sob a forma de contrato para execução de obras aeroviárias, eles passaram a ser inspecionadas pelo TCU. Essa informação me foi prestada pessoalmente pelo diretor pela INFRAERO — não o Gaudêncio, mas o que o antecedeu.

Em função disso, apresentaram-se dissonâncias entre a conduta de planilha construída pela INFRAERO, por sua obra e gestão, e a nova planilha fiscalizada pelo TCU. Aí entra o conflito entre o referencial do DNIT e o SINAPI, da Caixa Econômica, cujos parâmetros seriam a origem do conceito de sobrepreço. Então, essa pergunta sobre a planilha envolve esse debate. Há sobrepreço ou há um conceito de planilha cuja avaliação se apresenta com distorção? Essa é uma questão importante a ser respondida.



A outra questão é a relação com o Exército. O Exército, ao retomar a primeira parte, de pistas, fará sem custos? Como será paga essa obra? Qual será o formato de tratamento e como essa obra será trabalhada?

Outra pergunta: quem fiscalizava as obras da INFRAERO antes do TCU? Se a informação que me foi passada está correta, antes havia um padrão de execução, gestão e fiscalização. Após o caixa único, via convênio com a INFRAERO, passa a ter outra referência. Se é que essa informação é absolutamente correta.

A outra questão é mais para o Paulo: quais as condições de rescisão? Porque na fala da Patrícia, representante do consórcio, ela estabelece um mérito a ser analisado. Que significa esta afirmação: "O mérito ainda vai ser analisado."? Quais são as consequências dela.

Ao André eu queria apresentar 2 questões. Aliás, acho que eu já as fiz, em relação ao primeiro tempo.

Por fim, quando a Patrícia falou, em nome do consórcio, que a retenção de 14% inviabilizou a continuidade da obra, fez-nos supor que se essa retenção não tivesse ocorrido nesse percentual a obra chegaria a termo. Patrícia, você acredita que ela chegaria a termo sem esses problemas que estão sendo citados, ou nós estaríamos transferindo o problema para o meio ou o final da obra, ou pós-obra?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Passo a palavra para a Deputada Rita Camata, do PMDB do Espírito Santo.

**A SRA. DEPUTADA RITA CAMATA** - Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento a Deputada Sueli Vidigal pela iniciativa de importante audiência. Quero dizer aos convidados e demais Deputados que nós, da bancada do Espírito Santo, já nos sentimos um pouco cansados, para não dizer esgotados. Essa agenda é essencial para o Estado, como a Deputada Sueli falou, e a obra está prevista no PAC. Aliás, 2 estão previstas: a de saneamento do contorno de Vitória e a do aeroporto.

Ouvi o Deputado Márcio Reinaldo Moreira dizer que a bancada está de parabéns, mas acho que a bancada é muito é fraca. É lamentável, mas é a realidade que sentimos. Quantas caminhadas, quantas agendas com a Ministra Dilma, com o Ministro Jobim, com Paulo Hartung, com a INFRAERO! E nós estamos com uma

[p5] Comentário: Sessão:0808/09 Quarto  
Taq.:Maria Cristina Rev.:





obra iniciada em 2005, com o compromisso do Presidente Lula de ela ser entregue em 2007, e não em 2010.

Lembro como se fosse hoje: Carlos Wilson e o Presidente Lula, ao lado do aeroporto, afirmando que inaugurariam a obra antes de terminar o mandato — e na época não se cogitava em reeleição, na possibilidade de renovação do seu mandato.

Então, eu não sei se se trata de um filho de elefante, se esse esforço que está sendo feito é para não entregar um frankenstein ao Espírito Santo.

O Deputado Lelo Coimbra falou bem sobre todas essas preocupações, que nos angustiam muito. Eu espero que, de fato, agora, nós possamos, com o novo momento da INFRAERO, também... Quero dizer ao Ministro Jobim que ele tem todo o nosso apoio para fazer com que a INFRAERO seja uma empresa de profissionais que possam tocá-la com a responsabilidade que o setor exige. Quero aproveitar a oportunidade, diante desse disse-me-disse, para dizer que ele tem todo nosso apoio. Nós sabemos da responsabilidade com que ele, como Ministro da Defesa, tem desempenhado sua missão nessa área.

Mas me preocupo quando o Deputado Lelo Coimbra e a representante do consórcio falam no questionamento de planilha, de referências. Eu perguntaria ao Tribunal de Contas se existe outra referência ou outra planilha para o ciclo de obras da INFRAERO. Todas as vezes que nós nos reunimos esse argumento vem a público, no sentido de que não se trata de sobrepreço, mas que é a planilha que não está adequada a parâmetros de obra de aeroporto.

Uma estrada é uma realidade. Obra de pavimentação de estrada ou de drenagem é algo totalmente diverso de obra de pavimentação ou de drenagem de uma pista de aeroporto. A mesma coisa é a construção de um aeroporto. Essa obra é muito mais suntuosa do que as obras que a Caixa Econômica tem como padrão e referência. Eu fui Secretária de Infraestrutura e Transporte do Espírito Santo, durante o período do Governo Paulo Hartung, e tive que estudar para aprender tudo isso.

O primeiro erro que vejo, e eu não sei quem poderia ser responsabilizado por isso, é na contratação, na licitação da obra. Admira-me um consórcio participar de uma licitação sem que haja projeto executivo. Eu considero isso uma coisa



extremamente criminosa, porque é o projeto que define o padrão, a qualidade, o tempo de vida útil de uma obra. É óbvio que é uma prática meio de improviso, de um momento de poucos investimentos nos Estados, no País, em que o projeto básico é que tocava as obras. Mas isso é de muita irresponsabilidade, quando se trata de dinheiro público.

E a minha indagação é a seguinte: quem será responsabilizado? Pelo tempo em que a obra está parada, como disse o Deputado Lelo Coimbra, já ocorreu deterioração do que foi investido. E quem será responsabilizado por isso? Porque quem está pagando, e caro, é o contribuinte brasileiro, particularmente o capixaba, que não tem uma porta de entrada adequada no Espírito Santo.

O aeroporto de Vitória é o mais tímido que existe no País. É até gostoso você chegar, saber que deu uma brecada e logo sair da avião. (*Risos.*) Mas é um absurdo, vamos falar a verdade. Para não dizer que é um cartão de visita vergonhoso não só para o turismo, mas para o agronegócio. E o Espírito Santo está num momento extremamente positivo com relação a esse setor.

Preocupo-me com a questão da Copa. Nós estamos vendo a agenda. Os jornais estão falando sobre isso e de certa forma insinuando que a INFRAERO priorizará os aeroportos que sediarão os jogos da Copa. Isso me preocupa, e eu gostaria muito de ouvir da INFRAERO se existe esta proposta de agenda: primeiro, o Exército, com a questão das pistas, como disse o Deputado Lelo; segundo, a previsão de em 2010 licitar o projeto executivo.

Em que base esse projeto executivo está sendo feito? Baseado em que planilha? Qual a referência de ciclos? É a mesma que está sendo questionada? Que expectativa, não digo nem garantia, devemos ter em relação a essa obra?

O Espírito Santo é um Estado espremido do Sudeste. Nossa bancada é pequena, somos apenas 10 Deputados. E estão aqui presentes 6 Deputados da bancada, o que é uma demonstração cabal do que representa essa obra, não só no que diz respeito ao transporte de passageiro, mas também ao de cargas — a PETROBRAS está fazendo grandes investimentos no Espírito Santo.

Quero deixar essa reflexão e essas perguntas: quem será responsabilizado? A planilha de fato corresponderá a todos esses elementos que o Tribunal de Contas

[p6] Comentário: Sessão:0808/09 Quarto  
Taq.:Maria Cristina Rev.:



questiona, sobre no projeto executivo? Podemos ter a expectativa de que a obra, tão necessária para o Estado do Espírito Santo, fique pronta?

Tem mesmo um pouco de São Tomé e bacurau aqui. *(Risos.)* O povo do interior, só vendo para crer. Não é por falta de esforço e empenho e até, nós percebemos, de sensibilidade, mas eu acho que tudo tem que ter um parâmetro. Há um questionamento? Teria que haver um prazo.

Eu me lembro do Ministro Jobim falando sobre a INFRAERO, o consórcio. Víamos ali uma coisa que para mim não era muito clara. Por que tanto tempo para chegar a uma rescisão? E hoje ainda a representante do consórcio diz que, no entendimento do consórcio, não está ainda o mérito votado. Isso representará o quê? Algum impedimento no andamento da obra?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Eu quero fazer um registro também.

Fiquei muito feliz com o que disse o Deputado Márcio Reinaldo Moreira. Ele fez um elogio muito grande a nós, da bancada do Espírito Santo. E eu valorizo, Deputada Rita Camata, o empenho de todos os nossos pares. Hoje, dos 10 Deputados da bancada, 6 passaram por aqui, e um Senador. Eu não vejo como fraca a nossa bancada do Espírito Santo, não. Eu vejo que coragem é ficar, enquanto todos se vão; coragem é perseverar, é não desistir diante das dificuldades.

Esta audiência pública é mais um elemento, uma ferramenta que temos para chamar os atores envolvidos, a fim de que prestem contas, façam explicações, expliquem. Não podemos desistir. Acho que o País tem que conhecer a importância do Espírito Santo. Às vezes um grupo pequeno faz um ruído grande. Somos 10 Deputados do Espírito Santo, somos uma bancada. E a elejo como uma bancada forte. O Estado é pequeno, tem uma bancada pequena, mas forte e perseverante.

O nosso objetivo é não nos curvamos diante das dificuldades. Coragem é ficar enquanto todos se vão.

Passo a palavra ao Deputado...

**A SRA. DEPUTADA RITA CAMATA** - Apenas, Deputada, para não ficar parecendo que eu disse que é fraca a bancada. É fraca no sentido de ser olvidada pelo Executivo. Nesse sentido é que eu estou falando. Mas ela é forte e gigante na luta, senão já teríamos desistido e V.Exa. não estaria nesta tarde nos



proporcionando este debate. Esperamos que ele seja, de fato, o caminho para a solução.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Se não é o caminho, é o início de um caminho. E vamos, com toda a certeza, chegar ao bem comum, que é ter resolvido o problema do aeroporto.

Concedo a palavra ao meu companheiro de partido, Deputado Federal Manato.

**O SR. DEPUTADO MANATO** - Muito obrigado, nobre Presidenta, Deputada Sueli. Parabéns por conseguir aprovar o requerimento na Comissão, da qual V.Exa. é a Segunda Vice-Presidenta. V.Exa. tão bem representa o nosso Estado e o nosso partido.

Se fosse falar agora tudo o que tenho vontade de falar, acho que iria para a Comissão de Ética, daqui a um tempo, por quebra de decoro. Mas isso não vem ao caso.

Não sei se o Dr. André e o Dr. Paulo conhecem aquele senhor que está do lado deles. É um dos maiores empresários do Estado, o nobre Deputado Camilo Cola, dono da Viação Itapemirim. Se eu for falar das suas empresas, vou ficar 1 mês aqui. Gostaria de saber se alguma vez ele fez uma obra sem o projeto executivo. Eu duvido que lá na empresa dele se faça obra sem o projeto executivo.

Acho um absurdo — a Deputada Rita falou bem — que nesta época de mundo globalizado se faça uma obra, uma licitação de 337 milhões, sem projeto executivo. Isso é chamar todo mundo para a roubalheira, para a impunidade. Foi o que aconteceu! Não tem condições. Não vou nem culpar a empresa. A empresa deu os preços. Não se sabe, entre aspas, o que é preço para construção de aeroporto e o que é para construção de via pública. É um absurdo. Acho que o Tribunal não pode deixar que se cometa outra vez esse tipo de crime, não só com o Espírito Santo, mas com o Brasil, de fazer licitação sem projeto executivo.

Da cidade de onde venho, cujo Prefeito é Sérgio Vidigal, também não se faz uma obra sem projeto executivo, não se faz licitação como essa. Isso não existe. Para mim, podem falar o que quiserem, isso é enganar. O primeiro erro foi a licitação sem o projeto executivo, o que gerou todas essas especulações.



Nós, da bancada, desde o início de 2005, estávamos com a expectativa de inaugurar a obra. Desde o mandato anterior, já fui a 10 reuniões, com Dilma, com Lula, com Jobim, com todo mundo que vocês imaginam. Estou cansado, não me chamem mais para ir. Vim a esta porque era a oportunidade de desabafar e pela minha Presidenta, que convocou, convidou. Aliás, esse convite muito me orgulha.

A primeira coisa: o Tribunal de Contas tem a responsabilidade, não pode deixar que isso aconteça. A partir da primeira intervenção que fizeram, quando consideraram que estava com sobrepreço, na visão de vocês, a obra foi paralisada. Temos 3 anos de obra paralisada. O que vai acontecer agora? Só Deus sabe. Em 2007, na primeira reunião, falei que tinha que cancelar o contrato. “Não, que é isso!” Tem que cancelar o contrato e fazer um novo. Tem que fazer o projeto executivo para fazer um novo contrato. E até hoje não existe o projeto executivo.

Vou falar uma coisa agora e acredito que 90% dos que estão aqui sejam contra. Foi a mão de Deus, porque esse aeroporto está sendo feito no lugar errado. Não deveria ser ali. Eu fui o único que falei, até hoje, que o aeroporto está no lugar errado! Se a INFRAERO quiser fazer uma coisa justa, então não deve deixar que façam o aeroporto ali. Levem o aeroporto para a cidade vizinha, para Serra, para Cariacica, ou para Vila Velha, mas o local está errado. Deixem do jeito que está, façam um novo aeroporto em outro lugar, que o Espírito Santo no futuro vai agradecer. Ele está todo cercado de cidade ali em volta, com prédios imensos. Eu moro em um pertinho, de 13 andares. Está errado. Disseram que tinham de aproveitar, que vai demorar para fazer. Poderiam estudar um novo local, porque vai sair mais barato do que fazer aquilo ali. É um absurdo o que estão fazendo. Eu não concordo com o aeroporto ali. Os outros dizem que é melhor fazer agora o improvisado, aumentar o terminal de passageiros, como vão fazer agora. Vamos melhorar um pouco e fazer no lugar certo. Aquele não é o lugar para o aeroporto do tamanho que o nosso Estado precisa. O resto para mim é conversa fiada, não resolve. Não sei se vai ficar pronto para a Copa ou quando ficará. É remendo. Todas as terças e quintas-feiras estou naquele aeroporto e sei o que passamos. Todos aqui viajam toda semana.

O questionamento que faço ao TCU e à INFRAERO: quando vão moralizar e começar a fazer projeto executivo para licitação?



Muito obrigado.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Concedo a palavra ao Deputado Capitão Assunção, do PSB do Espírito Santo.

**O SR. DEPUTADO CAPITÃO ASSUMÇÃO** - Sra. Presidenta, Deputada Sueli Vidigal, nobres Deputados da bancada capixaba, todos os que estão nos assistindo neste momento nesta audiência pública, parabenizo o Tribunal de Contas da União, porque tem uma atividade muito importante, que é evitar que o dinheiro público, o dinheiro do contribuinte vá pelos ralos. No Brasil há um monte de ladrão espalhado, e se não fosse o Tribunal de Contas estariam mais do que milionários. É uma vergonha esse consórcio fazer esse tipo de coisa com o dinheiro público e uma irresponsabilidade por parte da INFRAERO.

Estou recebendo um convite para participar do lançamento da frente parlamentar em defesa de algo ineficiente, que é a INFRAERO. Tudo começou com essas 2 entidades: o consórcio e a INFRAERO. Irresponsabilidade! Se não fosse o Tribunal de Contas da União, talvez até essa coisa estivesse pronta, mas e o rombo que teria no dinheiro do contribuinte? Isso é uma vergonha. Dinheiro público não é para jogar no meio da rua, não. Tem que ser um negócio sério mesmo.

A Deputada Rita Camata falou com muita primazia sobre isso. O representante da INFRAERO está aqui, mas o Presidente nem se deu ao luxo de se fazer presente. E ele vem falar de um prazo aqui: se depender do Exército, a parte do replanejamento ficará pronta até 2010, e não sei o quê. Falou também que as obras de infraestrutura e edificação tem o término programado para fevereiro de 2012. Eu duvido! O assessor especial vai levar em consideração este nervosismo por parte da bancada capixaba, mas isso é um engodo, é uma mentira! Eu duvido que em fevereiro de 2012 essas obras estejam prontas. Isso é um descaso com um Estado que nunca deveu nada à União.

O Estado do Espírito Santo faz dever de casa, cresce acima da média nacional. O Deputado Dr. Camilo pode responder melhor do que nós. O Estado do Espírito Santo cresce acima da média nacional. Qual é a consideração?

Nosso patinho feio hoje é o aeroporto. O aeroporto do Estado do Espírito Santo é o patinho feio da INFRAERO, esta empresa estagnada. Como vou participar de uma frente parlamentar em defesa da INFRAERO e dos aeroportos brasileiros,



com a ineficiência da INFRAERO e o descaso por parte do consórcio, que só pensa em encher os bolsos? Isso é uma vergonha.

Parabenizo o Tribunal de Contas da União. Tem que fazer um trabalho sério mesmo, como está fazendo. Mas, infelizmente, há um descaso muito grande por parte dessas entidades que não querem deixar que as coisas aconteçam no Estado do Espírito Santo, que cumpre o dever de casa, cresce acima da média nacional e não é reconhecido por isso.

Muito obrigado.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Concedo a palavra ao Deputado Moreira Mendes.

**O SR. DEPUTADO MOREIRA MENDES** - Ilustre Deputada Sueli Vidigal, senhores integrantes da Mesa, Sras. e Srs. Deputados, esta audiência pública me chamou a atenção, como membro da Comissão de Fiscalização, porque as empresas que compõem o consórcio **prestam** hoje serviço no Estado de Rondônia, na Hidroelétrica do Jirau. Há também lá algo parecido com o problema do aeroporto de Vitória, com relação às pontes sobre o Rio Madeira. São obras que defendo há mais de 10 anos, desde o tempo em que passei pelo Senado.

Inicialmente, presto minha solidariedade a todos os Deputados e Deputadas do Estado do Espírito Santo. Fui colega do Governador Paulo Hartung, do Gerson Camata, que hoje continua como Senador. Sinto também esta aflição de todos vocês. Um Estado maravilhoso como o Espírito Santo com um aeroporto não muito condizente com o seu povo, com a sua realidade. É preciso realmente encontrar uma saída para isso. Entendo essa aflição e sou solidário.

Entretanto, sem que isso signifique defender "a" ou "b", quero fazer uma consideração a respeito dessa questão de projeto básico e projeto executivo, muito bem abordada pelos Deputados Manato e Lelo. A confusão está exatamente aí. Tenho impressão de que isso está mais ou menos como aquela propaganda antiga do Denorex: parecia xampu, mas não era, era alguma coisa para cuidar da caspa. Executar uma obra com projeto básico pode levar a este tipo de conclusão, de que há superfaturamento da obra. Não vou entrar no mérito. Prestei muita atenção. Aliás só pude ouvir as considerações do representante do Tribunal de Contas e do representante da INFRAERO, mas me parece que o problema aqui não é

[p7] Comentário: Sessão:0808/09 Quarto  
Taq.:Genilda Rev.:



exatamente superfaturamento. Trabalhar com projeto básico é uma coisa, com projeto executivo é outra.

Cito o exemplo de Rondônia com a ponte sobre o Rio Madeira. Duas empresas de porte nacional ganharam a obra. Uma, na ponte do Rio Madeira, em frente à Capital Porto Velho, e outra no Distrito de Abunã, atravessando para o Estado do Acre. Ambas acabaram desistindo da obra exatamente por conta dessa confusão de projeto executivo e projeto básico.

O projeto básico: vamos fazer essa ponte, que vai ter tantos metros de comprimento, um vão desta largura e tem que ter uma pista de tantos metros de largura. Pronto. Faz-se a licitação, estima-se que o valor da obra seria, no caso de Rondônia, 55 milhões de reais. A obra, hoje, passa dos 210 milhões de reais. Por quê? Porque ao se fazer o levantamento de detalhes da obra — profundidade do rio, dificuldade para fazer as pilastras de sustentação da ponte — chegou-se à conclusão de que a obra é muito mais cara. Não foram executadas porque os empreiteiros desistiram. Aliás, um desistiu e o outro ainda está brigando junto ao Tribunal de Contas, com a mesma história, tentando mostrar ao Tribunal que os preços estão corretos e que a obra vai custar 210 milhões de reais. Mas o Tribunal de Contas, cumprindo o seu papel, que também não quero discutir, diz que não, que não pode. Resultado: o povo de Rondônia está há 10 anos sem a obra e vai passar mais 2 anos, porque vai acabar sendo anulada a licitação que está feita. Terá de ser feita outra licitação, e, no fim, por conta dessa discussão, quem acaba sofrendo é a população.

Parece-me que este assunto, muito mais do que superfaturamento, do que desvio de dinheiro público, está ligado a esse descompasso entre a realidade e aquilo que imaginam as autoridades, sejam elas do Executivo, sejam elas do Tribunal de Contas, que ficam nessa confusão, nesse impasse, e quem acaba sofrendo é a comunidade.

Repito: não posso detalhar o mérito. Mas deixo um apelo àqueles que estão com a caneta na mão e podem decidir o assunto para que decidam favoravelmente à população de Vitória, que precisa da obra, e aos brasileiros que vão visitar aquela cidade e aquele Estado, que precisam de aeroporto para serem atendidos.





Por fim, quero fazer uma defesa. Preciso levantar a voz em defesa da INFRAERO. Quanto mais dificultarmos o trabalho da INFRAERO, mais vamos facilitar que uma empresa desse porte, que tem prestado um bom serviço ao País, acabe indo para o caminho da privatização, o que não me parece ser o mais adequado no momento.

Quero parabenizar a Deputada Sueli Vidigal pela iniciativa da audiência pública, estendendo essas congratulações a todos os Deputados e Deputadas do Estado do Espírito Santo por esta luta.

Sou de muito longe, sou de Rondônia, mas, modestamente, onde puder ajudar, onde puder colocar um tijolo para ajudar a construir esse aeroporto, farei. Lá no Estado há muito capixaba, inclusive um cunhado seu, que é muito amigo meu. No que puder, quero colaborar.

Obrigado, Sra. Presidenta.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Agradeço ao Deputado Moreira Mendes a intervenção e passo a palavra ao Deputado Camilo Cola, coordenador da bancada, para que possa fazer suas considerações.

**O SR. DEPUTADO CAMILO COLA** - Cumprimento o representante da INFRAERO, o representante do TCU, a Deputada Sueli Vidigal, a causídica Patrícia, jovem que demonstra competência; cumprimento a bancada do Estado, na qual tento coordenar o incoordenável; cumprimento os demais Parlamentares que se encontram neste plenário, todos os participantes, os assessores.

Eu aprendi ao longo da vida — da qual já tenho bastante saudade — que mais vale quem aprende errando do que quem nunca errou.

Começo agradecendo ao meu amigo Deputado Manato, que fez referência aos cuidados que temos com as coisas que fazemos.

Se a causídica Patrícia pudesse levar ao consórcio a mensagem de que o Deputado Camilo tem uma empresa que apoia as construções necessárias às nossas empresas, seria bom. Fez inclusive o aeroporto de Cachoeiro de Itapemirim, onde recentemente o Presidente da República fez descer o seu avião, e não é um avião de pequeno porte.

Pelas inúmeras vezes em que eu e quase toda a bancada estivemos com o Ministro da Defesa e o TCU e pela última decisão anunciada pelo Senador



Casagrande, a Deputada Sueli não tinha que estar fazendo esta audiência. Entretanto, acho muito oportuno que ela esteja acontecendo, pelo que ainda precisa ser feito.

Pela avaliação do Governador do nosso Estado, pela recuperação que ele fez nesses quase 8 anos em que administra aquele Estado, o segundo de maior projeção do nosso território, eu já **tive** a coragem de alertá-lo que deveria, num convênio com o Governo da República, fazer aquele aeroporto, não permitir que consórcio nenhum o faça, o que vem de encontro à afirmação do Deputado Manato de que o local é inadequado.

Poderíamos conviver com aquele martírio por um pouco mais de tempo e avaliar o que o Governo da República poderia aportar para construirmos o aeroporto, obra necessária para o nosso Estado. Para o Governo do Estado do Espírito Santo seria histórico. Estado nenhum teve a necessidade de tomar essa decisão.

Em Cachoeiro de Itapemirim, uma firma particular chamada Compasso fez o aeroporto da cidade. Acho que temos possibilidade de, depois de uma consultoria adequada, provavelmente credenciada pela INFRAERO, recomendar projeto mais adequado para Vitória, não só em dimensão, como em localização. Esse é o meu pronunciamento, Deputada Sueli.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Antes das respostas, gostaria de conceder a palavra ao Deputado Lelo Coimbra para que faça um comentário.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Obrigado, Sueli.

Gostaria de fazer 2 comentários. Primeiro, que a bancada não está isenta de preocupações com o controle do bom uso do dinheiro público, do uso correto, ético, a tempo e a hora, porque isso inclusive faz parte de uma experiência muito positiva no Espírito Santo nos últimos 7 anos. Fui Vice-Governador na primeira gestão do atual Governador Paulo Hartung e sou Deputado Federal neste mandato.

Quero fazer um registro, porque temos a imprensa presente. Numa das vezes em que fomos ao TCU com um de nossos Ministros, toda a bancada se fez presente, 10 Deputados e 3 Senadores. No dia anterior à nossa ida, saiu uma nota

[P9] Comentário: Sessão:0808/09 Quarto  
Ta.:Maria Rev.:



na imprensa pondo em dúvida se a bancada estava indo lá defender irregularidades. Aquilo nos incomodou muito.

Eu gostaria que, diante das nossas manifestações, não restassem dúvidas quanto à nossa conduta frente a esse tema, frente a essa questão pública.

Com todo o respeito ao nosso coordenador Canhedo e ao Manato, gostaria que o debate sobre a obra não aumentasse ainda mais os nossos problemas. Temos aqui a imprensa local e a imprensa nacional, e não podemos ser vistos como porta-vozes de dificuldade. Se hoje temos um debate sobre esse tema, outro já houve lá atrás, e foi vencido, mas as manifestações mostram que ainda há contencioso a vencer nesse tema.

Estamos num curso do qual não queremos nos afastar. Precisamos do aeroporto, o mais rápido possível, na nossa cidade. Se tivermos a opção de construir outro, em outro momento, tudo bem.

São as questões que queria registrar. Peço desculpas ao meu coordenador e ao meu querido Manato por essa manifestação, mas precisava fazer esse registro.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Sueli Vidigal) - Passo a condução dos trabalhos ao Presidente desta Comissão, Deputado Silvio Torres, que concederá a palavra aos representantes da INFRAERO, do Tribunal de Contas da União e do consórcio de construtoras.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Vejo que todos os Parlamentares que tinham perguntas a fazer já as fizeram. Eu tinha algumas dúvidas mas, como tive de me retirar, vou-me abster de fazer perguntas, porque já podem ter sido endereçadas. Portanto, vamos passar rapidamente às respostas dos nossos convidados.

Com a palavra o Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Assessor Especial da INFRAERO, para dar as respostas às perguntas que lhe foram dirigidas ou eventualmente fazer algum comentário que ache necessário.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Sr. Presidente, pergunto se devo responder a todas as perguntas de uma vez.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sim, a todas.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Sem passar para os demais colegas?

[P10] Comentário: Sessão:0808/09  
Quarto:26 Taq.:Maria Rev.:



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Não. Se o senhor puder, responda ao geral, porque vai utilizar a palavra provavelmente só esta vez.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - A primeira pergunta, feita pela Deputada Sueli Vidigal, foi por que só agora, depois de 3 anos, a obra será retomada. Como foi demonstrado pelo André Luiz, do TCU, a partir da primeira fiscalização, em outubro de 2006, houve uma primeira manifestação do Tribunal, através de decisão do Ministro, que suscitou uma situação nova no âmbito do contrato. Toda a discussão que se seguiu a essa fiscalização do Tribunal de Contas foi que resultou nesse atraso da obra em 3 anos.

Naturalmente, cabe lembrar que a INFRAERO teve diversas administrações em todo esse período. Em 2006, tínhamos uma determinada diretoria. Isso mudou em agosto de 2007 e, em dezembro de 2008, assumiu a Presidência da INFRAERO o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Cleonilson Nicácio Silva, que era, até então, o Chefe do Estado-Maior da Defesa.

O fato é que, ao longo desse período, conforme foi apresentado pelo Dr. André Luiz, do TCU, por diversos momentos, a INFRAERO e o consórcio apresentaram informações ou justificativas ao Tribunal. Conforme foi demonstrado, havia pendências ou lacunas e, ao final, agora nesta administração, a rescisão foi o caminho encontrado para viabilizar a retomada dessas obras no menor prazo possível.

A INFRAERO, neste momento, reconhece a situação de desconforto da população local por conta do atraso nas obras do aeroporto e está empenhada em reduzir o prazo de conclusão daquela obra ao mínimo possível, para que o mais rápido possível o aeroporto possa estar a serviço da população. Essa é a missão da INFRAERO. Ela busca cumprir essa missão. É claro que temos aí uma situação que muito nos aflige e desagrada.

A outra questão foi suscitada pelo Deputado Márcio Reinaldo — desculpem se anotei errado o nome, estou seguindo a ordem das perguntas e vou dar resposta a tudo o que anotei.

O Deputado Márcio Reinaldo fez referência à preocupação dele com a capacidade de o Exército retomar a obra. Acho que me expressei mal inicialmente. Nós estamos tratando com o Exército para que ele faça a complementação do



projeto executivo da infraestrutura. Tive dúvidas se ele entendeu que seria para a obra. Nesse caso, não estamos trabalhando com o Exército como parceiro na realização da obra. O Exército é parceiro da INFRAERO em algumas obras que estão sendo realizadas nos aeroportos brasileiros, mas neste caso estamos tratando com o Exército para que complemente o projeto executivo da pista de pouso nova que está sendo construída, assim como dos pátios e pistas de táxi. O Exército vai fazer o projeto executivo, com base no qual licitaremos essa parte dessas obras. O objetivo disso é ganhar tempo, não tendo que fazer licitação para o projeto executivo.

É evidente, mas vale a pena destacar, que só poderíamos licitar a complementação do projeto executivo, seja da pista, seja das verificações, a partir do momento em que estivesse ajustada a rescisão do contrato vigente. A rescisão foi publica no *Diário Oficial* do dia 25 de maio, de modo que antes disso não poderíamos contratar outra empresa, obviamente, porque isso fazia parte do escopo do contrato com o consórcio.

O Deputado Lelo Coimbra fez um questionamento a respeito da planilha orçamentária de referência do projeto básico. Quero me valer do que André Luiz destacou na apresentação, ou seja, que o projeto básico que foi licitado teve algumas alterações bastante expressivas em relação ao custo da obra. Ele citou aqui o caso da estrutura de concreto do terminal. Era previsto concreto moldado *in loco* e mudou-se para uma estrutura em concreto pré-moldado. Isso foi decidido naquele momento visando, em tese, à aceleração do término da obra, mas mudava bastante os itens da planilha. Uma coisa é o custo de uma estrutura moldada *in loco*, outra coisa bastante diferente é o custo de uma estrutura feita de pré-moldados.

Essa planilha orçamentária ou planilha do contrato, que tinha serviços que seriam suprimidos, em favor de outros que seriam acrescentados, aditados, modificados, obviamente, precisaria ter as devidas justificativas. Sem entrar no mérito da discussão sobre o parâmetro de preço, que levou a essa rescisão, posso dizer que esse projeto executivo que será feito, tanto para pistas, quanto para a parte de edificações, deverá ser tomado e executado pela construtora que vier a ser contratada. Não mais haverá discussão do projeto. A planilha seguirá todos os



parâmetros estabelecidos por lei e, claro, os parâmetros do SINAPI e do SICRO, que são admitidos como referência.

É importante que se diga também que a Lei de Diretrizes Orçamentárias prevê que, sempre que um serviço tiver preço que não esteja dentro desses referenciais, como disse anteriormente o Dr. André Luiz, isso deve estar justificado no processo. De modo que, a qualquer tempo, o Tribunal de Contas da União, os órgãos do sistema de controle interno do próprio Governo Federal, a Ciset, do Ministério da Defesa, ou a própria auditoria interna da INFRAERO poderão fazer essa verificação. É com esse escopo que estamos trabalhando para retomar as obras. As planilhas que serão utilizadas para a retomada das obras terão esse escopo.

Eu também queria falar a respeito da execução de obras antes do aporte de recursos diretos do Orçamento Geral da União. O Deputado Lelo Coimbra perguntou quem fazia a fiscalização. A INFRAERO, como empresa pública, sempre foi objeto da fiscalização do Tribunal de Contas da União, mesmo quando utilizou apenas as suas receitas tarifárias para realizar as suas obras. Essa obra tem aporte de recursos do PAC. Aliás, também temos no PAC o novo terminal de cargas de Vitória, outra obra que está em fase de projeto. Mas mesmo antes de ter recursos do Orçamento da União, como é o caso das obras do PAC, a INFRAERO sempre foi sujeita a fiscalizações do Tribunal de Contas da União, mesmo quando usou apenas recursos próprios, auferidos da arrecadação das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas para realização de obras.

Com isso, acredito ter respondido. O fato de a INFRAERO estar recebendo recursos do Orçamento Geral da União... Não foi a partir daí que se tornou objeto de fiscalização do Tribunal de Contas da União. Mesmo antes disso, sempre foi objeto de fiscalização do Tribunal de Contas da União.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Deputado poderia fazer o favor de falar mais perto do microfone, porque a reunião está sendo gravada?

**O SR. DEPUTADO CAMILO COLA** - Essa informação me foi passada pelo Superintendente anterior ao Sérgio Gaudêncio, formalmente, como uma das justificativas de sobrepreço. Inclusive, aludiu-se ao fato de que haveria uma planilha



feita pelos técnicos da INFRAERO, que tramitava há 3 anos no TCU, para fins de apreciação de preços de compatibilidade aeroviária. Se aprovada pelo TCU, deveria essa questão do debate de sobrepreço estar ajustada. Essa foi a manifestação feita para mim. Por isso eu usei a referência.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Eu não sei se eu poderia pedir ao André Luiz que faça algum comentário sobre o que eu acabei de falar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Está concedida a palavra.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Obrigado, Sr. Presidente.

De fato, a INFRAERO, a exemplo das outras chamadas empresas estatais, está, sim, sujeita à fiscalização do TCU. Entende-se que recursos públicos estão sendo utilizados e, por isso, estão sob fiscalização.

O que talvez gere um pouco de dúvida, no caso específico da INFRAERO, é que parece que até 4 anos atrás não havia problema algum. De repente vários aeroportos começaram a apresentar problemas junto ao Tribunal de Contas. Na verdade, o que houve foi uma composição orçamentária. O Orçamento Geral da União contém, em uma de suas partes, o chamado Orçamento de Investimentos de Estatais. Lá estão os 25 bilhões de reais de investimentos da PETROBRAS, por exemplo. Esse Orçamento de Investimentos das Estatais é um dos instrumentos que o tribunal se utiliza, à luz do que dispõe a própria LDO, para critério de seleção de obras onde estão sendo aplicados os maiores montantes de recursos federais. É um dos instrumentos que o tribunal se vale para definir aquelas obras que serão fiscalizadas num determinado período.

Ocorre que, como — não sei se todos — os aeroportos da INFRAERO se encontram em propriedades da União, e não próprias, a INFRAERO não contabilizava aquilo no orçamento de investimento, mas de forma diferente. Então, não estávamos vendo esses recursos sendo despendidos naqueles instrumentos em que procurávamos. Por volta de 2004 para 2005 nos chamou a atenção o anúncio, por parte da INFRAERO, de grande volume de obras. Aeroportos seriam feitos e não estávamos vendo essa aplicação de recursos. No ano de 2005, então, fizemos uma inspeção na INFRAERO e observamos esses detalhes. A partir daquele momento, a INFRAERO passou a contabilizar da forma que entendíamos adequados esses investimentos. A partir de 2006 selecionamos o primeiro grupo de aeroportos — não



sei se 5 ou 9 aeroportos, naquele período. A partir de então o tribunal passou a fiscalizar de forma mais sistemática, digamos assim, esses empreendimentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Sr. André Luiz.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Só para complementar, os aeroportos que a INFRAERO administra são todos propriedade da União, portanto patrimônio da União e não patrimônio da INFRAERO. Como foi mencionado pelo André Luiz, essas despesas em obras eram contabilizadas como custeio e não como uma rubrica de investimento, de acordo com uma orientação da época que era considerada válida. Ele já esclareceu o histórico de como foi a mudança.

Independente disso, mesmo antes de 2005, diversas obras da INFRAERO foram objeto de auditoria por parte do Tribunal de Contas da União. Não começou a partir de 2005 a auditoria ou a fiscalização do TCU sobre a INFRAERO. Desde sempre existe essa fiscalização.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sr. Paulo, solicito a V.Sa. que seja um pouco mais rápido nas respostas, porque corremos o risco de começar a Ordem do Dia e termos de encerrar a reunião.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Perfeito, Sr. Presidente.

Outra questão que foi abordada pelo Deputado é sobre as condições da rescisão. O que a rescisão estabeleceu? Estabeleceu que a Justiça — porque existe ação judicial em torno dessa questão do contrato — vai se pronunciar, vai decidir sobre as questões do preço a ser pago, o que é certo, o que não é certo, sobre os prejuízos decorrentes da paralisação, para a partir da rescisão liberarmos a ação futura da INFRAERO de retomar o empreendimento. Quer dizer, o objetivo foi evitar que continuássemos numa discussão, sabe-se lá até quanto, que impedisse a retomada das obras.

A respeito do mérito — a representante do consórcio falou disso aqui —, a Justiça está instada a se pronunciar sobre a quem cabe razão nas discussões mais importantes que envolvem a questão do preço.

Estou relendo as perguntas que anotei da Deputada Rita Camata. Acho que já respondi sobre o referencial de preço para a planilha do novo projeto, conforme falei antes. As obras da INFRAERO não deixarão de priorizar Vitória. Não serão as





idades da Copa privilegiadas em detrimento de Vitória. As obras de 4 aeroportos: o de Vitória, o de Goiânia, o de Macapá, e de Guarulhos — no sistema de pistas e pátios —, que tiveram suas obras paralisadas em função das fiscalizações do tribunal, são prioridades máximas da INFRAERO. Vamos disponibilizar todos os recursos para completarmos essas obras. Não haverá nenhum prejuízo ou impedimento no andamento da obra por qualquer questão relativa ao contrato que for rescindido.

O Deputado Manato destacou muito a questão referente ao projeto executivo. Informo que tanto nesse caso, por uma determinação do TCU, como foi citado pelo Dr. André Luiz, como de modo geral, nas obras da INFRAERO, a determinação da atual administração é realizar todas as licitações com projetos executivos, nenhuma com projeto básico, muito embora a lei, é claro, o permita, dentro dos critérios ou dos requisitos de projetos básicos definidos.

A respeito da manifestação do Deputado Capitão Assunção — se anotei corretamente —, acreditamos em nosso replanejamento para conclusão das obras, até fevereiro de 2012. Nós o fizemos com profissionalismo. Não estamos enganando absolutamente ninguém. Ele está apresentado de forma pública, e nós todos da INFRAERO estaremos empenhados nele. Não temos nenhum interesse em vender ilusões para quem quer que seja.

**O SR. DEPUTADO CAPITÃO ASSUMÇÃO** - A sociedade capixaba agradece.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - E nós ainda mais, pela atenção e compreensão.

Com relação às observações dos Deputados Manato e Camilo Cola, quanto ao local da obra, destaco o seguinte: o aeroporto é um equipamento muito caro para implantação. Já estamos fazendo uma nova pista, com nova orientação, o que, inclusive, reduzirá muito os incômodos para a cidade. Não existe risco nenhum nas operações do atual aeroporto. Houve aqui uma citação de que há muitos prédios em torno do aeroporto. A operação daquele aeroporto não tem risco nenhum. As situações existentes lá estão configuradas e adequadamente registradas. Não há qualquer problema. O aeroporto tem condições de receber essa infraestrutura que está sendo construída e servir à sociedade local. Quanto à localização...



(Não identificado) - Permita-me uma interferência. Em lugar nenhum do mundo se faz mais aeroporto com o procedimento de aterrissagem e decolagem sobrevoando cidade. Em lugar nenhum do mundo. É um alerta para o Brasil.

[P14] Comentário: Sessão:0808/09  
Quarto:30 Taq.:Paulo Rev.:

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Quero complementar que a eventual escolha de um novo sítio para o aeroporto também não é da alçada da INFRAERO. À ANAC compete fazer os estudos para a localização de novos sítios aeroportuários, se entender como necessários para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária de cada localidade.

Acho que respondi a todas as questões. Quero colocar a INFRAERO à disposição para prestar quaisquer informações e esclarecimentos.

Muito obrigado e desculpem-me por ser extenso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sr. Paulo Sérgio, teria só uma pequena dúvida a formular, que não sei se foi respondida.

Com quem a INFRAERO compartilhou a decisão de suspender a obra, de anular o contrato e depois fazer uma nova licitação? Foi uma decisão solitária?

A pergunta é para o Sr. Paulo Sérgio.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Se foi uma decisão solitária?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sim. A INFRAERO decidiu isso sozinha? Com quem mais foi compartilhada essa decisão?

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Não. Essa é uma avaliação, eu diria, do Governo como um todo. A INFRAERO analisou o assunto, o Ministro...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - A ANAC também participou?

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Não. A ANAC não interfere nos assuntos da INFRAERO relativos a contratos de obra. Não é da alçada da ANAC.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - É só da escolha do local?

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - A escolha de um eventual local para um novo aeroporto não é assunto da INFRAERO. Não é a INFRAERO que decide isso. A agência tem o papel de fazer essa análise.

Por outro lado, a ANAC não tem absolutamente nada a ver com os contratos que a INFRAERO faz para a realização das suas obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O.k. Muito obrigado.

Vamos passar a palavra ao Sr. André Luiz Mendes.



Não sei se há questionamentos a serem respondidos.

Peço ao Sr. André que seja breve, se possível, para que nós possamos agilizar o final da nossa reunião.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Obrigado, Sr. Presidente. Tentarei atender a todos no menor prazo.

Inicialmente, a Deputada Sueli Vidigal levantou questão sobre quem permitiu o início da obra. A pergunta foi direcionada a mim. Infelizmente, eu não posso responder porque a primeira fiscalização do TCU no empreendimento se deu em 2006, quando a obra já estava iniciada.

Algumas questões foram levantadas pelo Deputado Lelo Coimbra.

Quanto à perda de 30% dos serviços feitos, na hipótese de uma paralisação e retomada de obra, desconheço a existência de qualquer estudo criterioso feito nesse sentido. Existem tipos de obra que podem alcançar isso: obras de uma barragem de terra parada, sujeitas a chuvas, com variações na pluviometria e na fluviometria, também, isso seria possível. Em tese, uma estrada em que a utilização de terraplenagem se adiante muito em relação às obras de pavimentação e drenagem, também isso seria teoricamente possível. Mas não nos deparamos com nenhum caso em que esse número nos parecesse razoável.

Agora qual esse percentual de perda? A mim, técnico, esse número parece ser extremamente elevado, mas dizer o número aqui seria leviano porque não existe um estudo, pelo menos eu o desconheço, criterioso a esse respeito.

Houve uma outra pergunta com relação ao referencial de preço SICRO/SINAPI. Abstive-me de comentar a respeito disso porque, curiosamente, há 1 ano e meio não se faz estudo no âmbito do TCU, não se faz análise de preço unitário dessa obra, exceto um pequeno período no finalzinho do ano, nas últimas semanas de dezembro, quando uma nova documentação nos foi entregue, mas, em seguida, pediram para suspender a análise. Fora isso, desde janeiro de 2008, nenhuma análise é feita.

Para nossa surpresa, víamos, com muita frequência, a imprensa publicar que a causa da paralisação da obra era o impasse com relação aos preços unitários. Essa discussão se deu, de fato, no ano de 2007, quando pegamos o primeiro



orçamento, do projeto básico, e questionamos alguns daqueles preços. Essa discussão realmente se deu durante todo o ano de 2007.

No entanto, a partir de janeiro de 2008, aquela reunião que foi aqui citada, e que houve a cientificação inclusive do Ministro da Defesa, nós falamos que só poderíamos analisar alguma coisa, só poderia haver alguma conclusão e **deliberação** de mérito por causa do tribunal a partir do momento em que existisse projeto. Como eu poderia falar do preço de um objeto que eu não sei qual é?

A própria INFRAERO, naquele momento, era incapaz de nos responder a seguinte pergunta: quanto vai custar a obra? Nós não sabíamos. E a INFRAERO dizia também não saber porque havia modificações no básico e os executivos não estavam concluídos.

A questão preço deixou de ser discutida há muito tempo. Há 1 ano e meio, a questão não é preço. Há 1 ano e meio nós aguardávamos, na hipótese de continuidade do contrato então vigente, o projeto atualizado e a planilha de preços que retratassem a realidade daquela obra que ali estava.

Por muitas vezes eu vi na imprensa — e aí também estou aproveitando para responder à Deputada Rita Camata — uma discussão sobre os questionamentos do Sistema SICRO/SINAPI. A primeira manifestação que eu li a respeito disso, acho que ainda em 2006, foi da então Diretora de Engenharia da INFRAERO, Dra. Eleuza Terezinha, se estou bem lembrado. A doutora dizia que o TCU queria comparar uma obra de casa popular com um terminal de aeroporto. Isso faz o leitor desavisado, que não é do ramo, que não conhece o assunto, achar que o tribunal pretendia que um terminal de passageiros tivesse o preço por metro quadrado de construção igual ao de uma casa popular. Mas isso nunca foi cogitado pelo Tribunal de Contas da União em nenhuma de suas análises de obra.

O que se pretende com uso de referenciais que inclusive estão consagrados pela própria lei há 6 anos? O DNIT resistia há 6, 8 anos ao uso do SICRO, dizendo que este não servia para as obras dele, porque cada obra era uma obra. Hoje licita dezenas de obras a cada mês com o uso do SICRO, e todas elas estão aí em pleno andamento.

O que se usa no SINAPI são preços de serviços. Em princípio, se eu for fazer um piso de um granito com determinada espessura, determinada qualidade, com

[P15] Comentário: Sessão:0808/09  
Quarto:31 Taq.:Paulo Rev.:



uma placa de um determinado tamanho, o preço do metro quadrado desse serviço, se for executado no *pilotis* de um prédio, num *shopping center* ou no aeroporto, é o mesmo. Se eu vou comprar um saco de cimento na loja, o vendedor não me pergunta onde vou botar esse saco de cimento para me dizer qual é o preço dele. O saco de cimento, exceto situações muito especiais, que se usa em um prédio qualquer é o preço de um saco de cimento que se vai usar na barragem, em muitos outros lugares, em qualquer tipo de obra.

O próprio Dr. Gaudenzi, em declaração registrada nos Anais do Congresso Nacional, na audiência pública da Comissão Mista de Orçamento, usou a seguinte frase: *“Um terminal de passageiros, afinal, não passa de um shopping center”*. Ao contrário do que a antiga diretora de engenharia dizia 1 ano e meio antes, ele fez essa afirmação, que está registrada nas notas taquigráficas da Comissão Mista de Orçamento.

Mesmo na parte de pavimentação, os sistemas referenciais, que estão consagrados na lei, são, sim, adequados e as particularidades, as peculiaridades devem ser consideradas, e os são, em todas as nossas análises. Em qualquer momento que o interessado seja o contratado, ou o órgão contratante seja a empresa contratada, quando se manifesta no processo, em qualquer momento que nos traga uma justificativa de uma particularidade daquilo, aquilo é admitido.

Numa composição de custo de base de um pavimento, o SICRO considera, vamos dizer, 4 passadas daquele rolo de compactação para obter um determinado grau de compactação. Na obra aeroportuária, por ser necessária naquele determinado empreendimento um grau um pouco maior, vão ser 6 passadas. Pega-se a composição de custos, onde todos os elementos para fazer aquele serviço estão ali computados, e aumenta-se esse número de passadas. Basta que isso seja apresentado. Se houver uma justificativa plausível, ela vai ser, com certeza, abraçada pelo nosso estudo.

Também não compactuamos com a ideia largamente difundida de que uma pavimentação rodoviária seja completamente diferente de uma pavimentação aeroportuária. Existem grandes semelhanças. Vejam que ali também não estamos igualando o preço de metro quadrado ou de quilômetro. Nós estamos igualando preço de serviço. Uma escavadeira escava a terra e a coloca no caminhão, para



este levá-la a um destino e voltar. Trata-se de escavação e despejo de material. Não importa se essa terra, se for do mesmo tipo, está sendo retirada de um determinado local para fazer uma rodovia ou para fazer uma pavimentação aeroportuária. Isso não importa. Mas **podem** existir particularidades! Esse caminhão pode passar por um trecho urbano e ter uma velocidade média menor. Demonstre o trajeto para nós. Se o SICRO considera essa velocidade média de 60 quilômetros por hora e aquela situação do meio urbano obriga a ser 30, nós usamos aquela composição adequando-a à particularidade daquela obra.

No ano passado, de tanto ouvir falar que é totalmente diferente — cada obra tem alguma diferença em relação a outra —, tivemos em Brasília durante uma semana a presença e a consultoria de um dos maiores especialistas em pavimentação rodoviária do Brasil, o Prof. Dr. Régis Martins, consultor do Instituto Tecnológico da Aeronáutica — ITA. O professor demonstrou-nos em uma semana de contato e treinamento que as semelhanças são muito grandes. E ele até vê mais dificuldades na pavimentação rodoviária, por conta da logística. A obra é linear, distante. E ele até vê mais dificuldade. Mas em termos de dimensionamento, os cálculos são diferentes. Numa rodovia, há muita incidência de carga bem mais leve. No aeroporto, eu tenho pouca incidência de carga muito mais elevada, mas os resultados podem até ser semelhantes.

Entendemos que o uso desses referenciais são plenamente adequados para aqueles serviços que são iguais. Dei o exemplo do granito, mas pode ser uma pintura. Pode haver, sim, adequação à realidade de uma obra, sempre que for demonstrado que ela possui uma particularidade que deve ser considerada. Estamos sempre abertos a analisar esses argumentos, como temos dito.

Houve ainda um questionamento da Deputada Rita Camata sobre quem seria responsabilizado. Em qualquer fiscalização do tribunal que houver uma ilegalidade confirmada, existem duas opções. A primeira, se houver dano ao Erário; a segunda, se não houver. Se há uma grave ilegalidade, sem dano ao Erário, aquele agente está sujeito à multa. Se for um gestor, está sujeito a ter suas contas julgadas irregulares, o que pode torná-lo inelegível. Se houver dano ao Erário, prejuízo para a administração pública, todos aqueles que se beneficiaram ou que contribuíram, que deram causa àquele dano, respondem solidariamente pelo valor do débito. Se ao

**[p16] Comentário:** Sessão:0808/09  
Quarto:32 Taq.:Zagotto Rev.:



final for constatado um prejuízo para a administração pública, todos aqueles que contribuíram para esse prejuízo podem ser chamados solidariamente a responder por esse débito. O tribunal decide, a decisão do tribunal é título executivo. Porém, quem executa a decisão é a AGU. Esse título vai para a Advocacia-Geral da União para ser executado.

**A SRA. DEPUTADA RITA CAMATA** - E a Advocacia-Geral da União tem todo o procedimento, todo o ciclo foi feito pelo TCU?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Não é uma apreciação jurídica, não é discussão de mérito, mas uma questão de cobrar na Justiça, procurar o bloqueio de bens. Não havendo pagamento, vai procurar o bloqueio de bens. Há todo um ritual de cobrança daquela despesa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Quer dizer que já sugere o procedimento judicial imediatamente após. O próprio TCU já disponibiliza para um procedimento judicial.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - A decisão do tribunal é título executivo, ou seja, é suficiente para se exigir o pagamento.

**A SRA. DEPUTADA RITA CAMATA** - Para a execução.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Na hipótese de não haver esse pagamento, a AGU executa aquele título na Justiça.

**A SRA. DEPUTADA RITA CAMATA** - Eu quero agradecer, Sr. Presidente, porque eu ouvi numas 10 audiências essa questão da referência e do ciclo como sendo um dificultador para a análise e avanço no processo. Todas as audiências. Tanto é que eu fiz essa intervenção, angustiada. Em certa audiência, perguntei: se o Tribunal de Contas da União questiona, se as empresas estão questionando o uso dessa referência, qual a referência que pode ser usada? Há um estudo sobre isso? Acho que V.Sa. traz os esclarecimentos e as informações. De certa forma, eu me sinto menos ignorante na avaliação.

E é importante a questão de serviço. Para mim, por exemplo, era impossível imaginar, porque uma casa não tem granito, e um aeroporto é granito, pé-direito muito maior, mais elevado. Mas quando é serviço, essa luz vem de forma justa.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Obrigado, Deputada.

Há uma última questão.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Sr. Paulo Sérgio quer fazer uma manifestação.

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - Eu só quero pedir licença ao André para fazer uma manifestação. Quero registrar que a INFRAERO, em linhas gerais, está de acordo com os argumentos e as informações que ele apresentou aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Então, para a última resposta, Sr. André.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Então, esse é o objetivo. Como falei, fico satisfeito em ver o cuidado com o projeto. Não me incomoda de ver um projeto com o prazo demorado, porque vai ser muito mais tranquilo para nós, no futuro, um contrato feito com projeto bem feito do que outro feito apressadamente, que vai nos causar todo esse transtorno no futuro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Essa sintonia é exatamente o objetivo da audiência pública. Confrontarmos...

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Sr. Presidente, eu quero pedir ao André um complemento. A manifestação dele nos permite a certeza absoluta — a Deputada Rita Camata foi feliz na sua observação — de que, primeiro, inexistem quaisquer planilhas oferecidas pela INFRAERO ao TCU, ao longo desses últimos anos, relacionadas a custos aeroportuários que estejam em análise para assentimento ou não pelo tribunal. Isso é afirmativo?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Bem, eu posso complementar. Talvez exista uma certa confusão, e eu posso dizer qual a origem dela. Como eu mostrei aqui, no caso específico desse aeroporto, em algumas oportunidades, alguma documentação nos foi entregue e foi objeto de análise da nossa parte. Isso aconteceu em alguns momentos, até 2007. De 2008 para cá, não mais. Mas houve, por arte da INFRAERO, a intenção, a decisão de criar, em conjunto com a Caixa Econômica Federal, o que eles denominaram SINAPI aeroportuário. Seria um módulo dentro do SINAPI. Além dos serviços comuns a qualquer obra, haveria aqueles que são específicos de aeroportos, porque é evidente que existem. Pontos de embarque, por exemplo, a SINAPI não tem. Então, seriam criados os serviços ali incluídos, que passariam pelo crivo da análise da Caixa Econômica para criar o SINAPI

[p17] Comentário: Sessão:0808/09  
Quarto:33 Taq.:Zagotto Rev.:





aeroportuário. Então, aquela passaria a ser a referência adotada pela INFRAERO em suas licitações.

No meio do ano passado, aproximadamente em maio ou junho, foi-nos entregue uma documentação que seria, então, submetida à nossa análise. Também vi na imprensa a divulgação de que alguns itens daquela documentação estava sob análise do tribunal. No entanto, o que nos foi entregue eram serviços comuns. Não havia ali serviços específicos de aeroportos, na sua quase totalidade. E o conjunto que nos foi entregue correspondia a cerca de 15% do orçamento de uma obra aeroportuária. Da mesma forma, não veio a memória de cálculo, mesmo daqueles poucos itens que foram entregues, de quais foram as premissas adotadas, os critérios, as pesquisas feitas para se chegar até eles.

Naquela oportunidade, mostramos à Caixa Econômica que aquilo era incompleto, que estava longe de atender ao que a INFRAERO precisava em suas obras. Aquilo não dava 20% da necessidade. Mesmo assim, o que foi mandado não esclarecia. Era uma mera tabela.

A última questão do Deputado Manato é sobre licitação com projeto executivo. Com muita ênfase, o Deputado defende que as licitações sejam feitas com projeto executivo e nos pergunta o que o TCU e a própria INFRAERO estão fazendo a respeito disso. A INFRAERO respondeu que a orientação atual é licitar com projeto executivo. Da parte do TCU, o que temos feito, em nossos contatos com esta Casa, que tem sido muito frequentes ultimamente, é apontar nossa opinião a respeito da importância de um bom projeto. Na realidade, o projeto básico, como a lei define, seria suficiente para uma boa licitação. O problema é que se consolidou no mercado o entendimento de que básico não sinônimo de fundamental, essencial, principal, e sim algo rudimentar, primário. Há um hábito de se licitar com projetos muito ruins.

Acho que quem mais pode contribuir para uma solução definitiva desse problema são os senhores. Existe o Projeto de Lei nº 32, se não me engano, em tramitação, que é a revisão da Lei nº 8.666. E ali está se discutindo inclusive a exigência de projeto executivo para licitação. Ouviram nossa opinião, a do TCU, e a solução mais fácil é realmente exigir o projeto executivo, já que o básico ninguém cumpre, aquilo que está na lei. Seria a melhor solução. Emitimos essa opinião



sempre que chamados. Mas está na mão deste Parlamento, se assim entender mais adequado, alterar a lei e aproveitar esse projeto de lei que está tramitando na Casa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sr. André, deixe-me fazer uma observação. A Caixa Econômica Federal, quando repassa recursos de Ministérios via emendas, em muitos casos, tem exigido projeto executivo das Prefeituras e de outros órgãos. Já existe uma prática, **digamos** assim, adequada e correta com relação a isso. Falta estabelecer um marco legal bem claro sobre essa questão.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - A lei atualmente permite isso. O tribunal fiscaliza aquilo que a lei define. Não poderemos exigir além do que a lei exige. Não podemos extrapolar aquilo que a lei exige.

O DNIT, há 6, 8, 10, 12 anos, era o nosso grande problema. A maior quantidade de obras expressivas no País é feita pelo DNIT, que era o nosso grande problema por causa do projeto que usava para licitar e dos seus preços. Hoje temos pouquíssimos problemas com as licitações feitas pelo DNIT, porque eles também usam projeto executivo para licitar atualmente, estão cumprindo o SICRO e justificam as exceções, estão cumprindo à risca, licitando muito. Estão com mais de 10 bilhões de reais para executar este ano. Ainda há o problema de obra rodoviária, sim, porque metade da execução do DNIT é feita por meio de convênio. O órgão do Estado licita e nem sempre cumpre aquilo.

Muito obrigado pela paciência. Acabaram as minhas anotações. Se houver alguma outra questão, estamos à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Sr. André.

Passamos a palavra a Sra. Patrícia Guércio, representante dos consórcio das construtoras, para as suas respostas finais.

**A SRA. PATRÍCIA GUÉRCIO** - A primeira pergunta da Deputada Sueli Vidigal refere-se ao nome da empresa que executa a obra. Tenho conhecimento de que houve a contratação do consórcio composto pelas empresas Camargo Corrêa, Mendes Júnior e Estacon. As obras estavam sendo realizadas pelo consórcio.

A pergunta do Deputado Lelo Coimbra — se não houvesse a retenção, a obra seria finalizada? — é muito difícil de ser respondida. Gostaria de aproveitar para expor, em decorrência dessa pergunta, que, independente da retenção cautelar que

**[P18] Comentário:** Sessão:0808/09  
Quarto:34 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:



agrava muito mais a situação, o fato de todos os preços do contrato serem questionados e ser aventada a possibilidade de um sobrepreço de 43 milhões de reais ou ao final não se saber o valor a que isso poderá chegar, tudo isso gera uma insegurança muito significativa para todas as empresas privadas. Por quê? Porque estão fazendo uma obra de um valor vultoso sem saber ao final quanto vão ter de remuneração pelos serviços prestados.

Tudo o que tem sido debatido aqui, a licitação por meio do projeto executivo, muitas vezes proposta e dita pelo Tribunal de Contas da União, e esse projeto também em tramitação, vai trazer uma segurança inclusive para as próprias empresas privadas. Não vai haver alteração nos contratos no meio da execução das obras. As empresas já estão mobilizadas, executando serviços, já fizeram investimentos. De repente os preços a serem pagos não podem ser mais aqueles propostos na licitação que venceram a concorrência, e, sim, outros inferiores. Em nosso ordenamento jurídico, como já disse anteriormente, é possível. A administração pública tem prerrogativas para fazer alterações unilaterais do contrato, com exceção das questões econômico-financeiras. Essa é a única garantia do particular. E nos últimos tempos o particular não tem tido essa garantia.

A necessidade desse projeto executivo e a necessidade de um referencial preciso e adequado dos preços que vão fundamentar o procedimento licitatório são muito importante para a administração pública, mas é muito importante para as empresas privadas também, para que elas saibam que aquele contratado assinado elas poderão cumprir e receberão em contrapartida aquilo que está ali. Alteração dos preços no meio da execução contratual, de fato, ela não é obrigada legalmente a aceitar. Por isso, ela apresenta a sua defesa, que consta no processo do tribunal, demonstrando o porquê dos seus preços e fundamentando a compatibilidade desses preços com os de mercado, na sua visão. Se a administração pública, se a União entende ser possível conseguir no mercado preços inferiores a esses do contrato, então de fato o caminho é a rescisão do contrato e a realização de uma nova licitação, para conseguir no mercado esse preço que se entende ser o adequado para as obras. Mas não se deve impor àquele que já está executando e já tem um contrato em mãos com determinados preços outro preço pelos serviços que está

**[p19] Comentário:** Sessão:0808/09  
Quarto:35 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:



prestando. Entendo ser essa segurança necessária e muito importante para todos os envolvidos em qualquer contrato público.

Está respondido e esclarecido?

Quanto ao questionamento da Deputada Rita Camata, no sentido de que o consórcio não poderia jamais ter se submetido à execução de um contrato sem o projeto executivo, gostaria de esclarecer que isso vem mudando, como foi amplamente debatido aqui, para não se licitar mais obras com projeto básico. Mas em 2004 e 2005 praticamente todas as obras no Brasil foram licitadas com projeto básico. Então, só se as empresas integrantes do consórcio não participassem de qualquer tipo de obra, ou seja, não cumprissem o seu próprio objeto. De qualquer forma, o que foi executado estava tendo a elaboração do projeto executivo concomitantemente à execução das obras, como a lei atualmente vigente permite. Ou seja, os serviços executados tinham o projeto executivo daquela parcela elaborado, em que pese de fato não haver o projeto executivo da obra como um todo.

Deputado Camilo Cola, eu só quero informar ao senhor que vou atender à sua solicitação de levar a informação ao consórcio.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Tem a palavra o Deputado Lelo Coimbra.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Sr. Presidente, só um pedido ao Sr. Paulo Sérgio, o que para nós da bancada é importante, após esta tarde de trabalho. Nós temos o seguinte cronograma: o Exército está fazendo o projeto executivo, a previsão é de que, de março a junho do ano que vem, as obras de pista sejam retomadas. Nesse ínterim, a contratação de projeto executivo complementar os já iniciados por essas obras. Qual o prazo para a licitação e a previsão de início de obras do complemento?

**O SR. PAULO SÉRGIO RAMOS PINTO** - O Exército ainda não está fazendo a complementação do projeto executivo. Nós estamos em tratativas com o Exército para que possa fazer esse trabalho. A conclusão do projeto executivo da parte de infraestrutura deve acontecer até meados de fevereiro de 2010 e a obra, a partir de junho de 2010, por um ano. Isso na parte de pistas e de pátios. Então, seria de junho



de 2010 a junho de 2011. Para a parte de edificações, terminal de passageiros e outras edificações, vamos contratar a complementação do projeto executivo. Devemos ter o projeto executivo pronto em maio de 2010 e as obras sendo iniciadas em setembro de 2010, até fevereiro de 2012. Esse é o nosso planejamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Não havendo mais nenhuma questão a ser respondida, agradecemos a presença aos nossos convidados. Sr. Paulo Sérgio Ramos Pinto, Assessor Especial da INFRAERO, agradecemos a disponibilidade da INFRAERO. Acreditamos que o senhor deu conta do recado. Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio, do Tribunal de Contas da União, a parceria do TCU com esta Comissão tem sido muito produtiva para a Comissão e para o Congresso Nacional. Agradecemos também à representante do Consórcio das Construtoras, Sra. Patrícia. Guércio. É importante o consórcio ter comparecido à reunião. Havia uma preocupação no sentido de o consórcio não mandar representante. A representante contribuiu bastante para os objetivos desta audiência pública. Agradecemos à Deputada Sueli Vidigal por ter nos substituído. Certamente a Deputada conduziu os trabalhos melhor do que nós. Queremos cumprimentá-la pelo requerimento para realização desta audiência pública. Agradecemos ao Deputado Lelo Coimbra e a todos os demais Deputados que aqui compareceram.

Está encerrada a presente reunião.

[P20] Comentário: Sessão:0808/09  
Quarto:36 Taq.:Herculano Rev.: