

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Requer a realização de reunião de Audiência Pública, com a presença dos senhores Augusto Nardes, ministro do TCU e Mauro Arce, secretário de Transportes do Estado de São Paulo, para debatermos e aclarar toda esta polêmica envolvendo o governo de São Paulo, o Tribunal de Contas de União e o conjunto de suspeitas e denúncias em torno da construção do Rodoanel.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro a V.Exa, ouvido o Plenário desta Comissão, que sejam convidados o senhor Augusto Nardes, ministro do Tribunal de Contas da União e o senhor Mauro Arce, secretário de transportes do Estado de São Paulo, a participarem de reunião de audiência pública neste órgão técnico, para que possamos debater e aclarar toda esta polêmica envolvendo o governo de São Paulo, o TCU e o conjunto de suspeitas e denúncias em torno da construção do Rodoanel.

JUSTIFICAÇÃO

Na noite da última sexta-feira (13/11), três vigas de um viaduto de 680 metros, em construção no trecho sul do Rodoanel em São Paulo, desabaram sobre a Rodovia Régis Bittencourt esmagando três veículos e ferindo três pessoas. O Governo Serra aponta como provável causa do desastre alguma falha na construção, no tombamento ou no transporte das vigas.

A investigação que apontará a(s) causa(s) imediata(s) do acidente foi confiada, pelo governador, ao Instituto de Pesquisa Tecnológica (IPT), ao Instituto de Criminalística e à Dersa – que administra e fiscaliza a obra, executada, no lote do trecho sul em que ocorreu o acidente, por um consórcio formado pelas empreiteiras OAS, Mendes Junior e Carioca Engenharia.

É precisamente sobre as relações da Dersa com as construtoras do Rodoanel que recaem as suspeitas e as denúncias apresentadas pelo TCU e pelo Ministério Público. Dessas relações já resultou, por exemplo, a assinatura de aditivos de R\$ 265 milhões aos contratos originais.

Em setembro, por exigência do Ministério Público Federal, baseada na conclusão de duas auditorias do TCU, a Dersa e os consórcios que constroem o trecho sul assinaram um Termo de Ajustamento de Conduta comprometendo-se a não celebrar mais nenhum termo aditivo e modificativo. Os aditivos que haviam assinado até então implicavam no pagamento de serviços adicionais e extracontratutais que permitiam acelerar o ritmo das obras, uma vez que o dinheiro servia para embutir serviços não previstos inicialmente.

Como se não lhe bastassem os ajustes frequentes de preços ao longo da execução da obra, o consórcio quis baratear custos e, para isso, alterou materiais e o projeto da obra.

Pelo projeto básico, o consórcio deveria, por exemplo, usar fundações de concreto conhecidas como tubulões para sustentar os vãos livres dos viadutos do trecho sul do Rodoanel. Mas os construtores trocaram esse material por duas mil vigas pré-moldadas, mais baratas – como as que desabaram poucas horas depois de instaladas.

A troca de material usado na construção, contudo, foi apenas uma das 79 irregularidades classificadas como “graves” em relatório emitido pelo Tribunal de Contas da União, em 29 de setembro, com base em duas auditorias feitas em 2007 e 2008, nos cinco lotes da obra.

O TCU apontou também o uso de estacas de tamanhos inferiores aos previstos no projeto básico. Os auditores do tribunal constaram ainda que estava prevista a instalação de sete vigas de sustentação a cada vão livre formado pelos novos viadutos. Ao executar a obra, no entanto, o consórcio usou menos vigas do que as previstas, em mais de um lote da obra.

As mudanças ocorridas nos lotes de obras, segundo o TCU, produziram indícios de superfaturamento nas medições dos serviços das empreiteiras, que totalizaram R\$ 184 milhões. Ainda segundo o Tribunal, foi reduzida a quantidade de material de construção usado na obra, mas os preços repassados ao governo estadual foram mantidos. O sobrepreço identificado nos cinco lotes varia de 29,4% a 111,5%.

O relatório do Tribunal de Contas da União também afirma que as empreiteiras alteraram o método de medição das obras. A medição passou a considerar os avanços físicos da obra, em vez de se basear nas quantidades unitárias, como metros e quilômetros. A mudança inviabilizou a medição quantitativa dos principais serviços, porque impede calcular se os pagamentos feitos refletem o que foi projetado e executado.

O tribunal constatou ainda que a Dersa pagou serviços de escavação de rocha para todos os lotes, até julho, mas apenas num lote o serviço era realizado.

Apesar das objeções feitas pelos auditores, o TCU não recomendou a paralisação da obra ou o bloqueio dos repasses federais – R\$ 1,2 bi dos R\$ 3,6 bilhões orçados para a construção dos 61 quilômetros do trecho sul.

As mudanças nas obras, segundo o TCU, resultaram numa "combinação altamente danosa às finanças" da União - a obra de 3,6 bilhões de reais é resultado de uma parceria entre os governos federal (1,2 bilhão de reais) e estadual (2,4 bilhões de reais). A decisão de prosseguir com os trabalhos foi tomada com base em despacho emitido pelo ministro João Augusto Nardes.

Por outro lado, Mauro Arce, secretário de Transportes do Estado de São Paulo, tem afirmado que a queda de três vigas do Rodoanel no quilômetro 279 da Rodovia Régis Bittencourt, que deixou três pessoas feridas, deveu-se a uma falha técnica.

Assim, Senhor Presidente e nobres colegas parlamentares, proponho que sejam convidados a comparecer a este órgão técnico, para reunião de Audiência Pública, os Senhores Augusto Nardes, ministro do TCU e Mauro Arce, secretário de Transportes do Estado de São Paulo, para debatermos e aclarar toda esta polêmica envolvendo o governo de São Paulo, o Tribunal de Contas de União e o conjunto de suspeitas e denúncias em torno daquela que é a obra mais destacada dentre as que emolduram as peças de propaganda do governo José Serra.

Sala das Sessões em 17 de novembro de 2009

Deputado DEVANIR RIBEIRO (PT/SP)