

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DESTINADA A INVESTIGAR AS POSSÍVEIS IRREGULARIDADES ATENTATÓRIAS AOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LEGALIDADE, DA MORALIDADE ADMINISTRATIVA E DA ECONOMICIDADE NAS OBRAS INICIADAS E NÃO CONCLUÍDAS E OS BENS IMÓVEIS QUE NÃO ESTÃO SENDO UTILIZADOS, OU UTILIZADOS INADEQUADAMENTE PELA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL (**OBRAS INACABADAS**).

SUMÁRIO

I	Apresentação	3
II	Agradecimentos	4
III	Constituição da Comissão	
	Requerimento de criação e lista de signatários	5
	Ato de constituição	13
	Composição inicial	14
	Modificações na composição	15
	Composição final	17
IV	Objetivos da CPI	18
V	Fontes de informações	20
VI	Informações do Tribunal de Contas da União sobre obras com indícios de irregularidades graves	22
VII	Programação de ações	35
VIII	Resumo dos assuntos discutidos nas audiências públicas	36
IX	Informações sobre obras passíveis de investigação	148
X	Requerimentos não apreciados pela Comissão, denúncias, solicitações de investigação e de visitas, e sugestões, não analisadas	194
XI	Conclusões e Recomendações	203

ANEXOS

- 1 Relação das obras com indícios de irregularidades em 2001
- 2 Aviso n.º 736 GP TCU - 27.06.01
- 3 Relatório do TCU – Obras vistoriadas em 2001
- 4 Pautas das Reuniões da Comissão
- 5 Relação dos Ofícios expedidos e respostas recebidas
- 6 Atas das Reuniões
- 7 Requerimentos apresentados e não votados

I - APRESENTAÇÃO

Tenho a honra de submeter à Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada investigar as possíveis irregularidades atentatórias aos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade nas obras iniciadas e não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração federal (**Obras Inacabadas**), o relatório que representa o trabalho realizado pelos parlamentares integrantes no sentido de analisar as causas dessas irregularidades e apontar soluções para sanear as situações existentes e prevenir novas ocorrências.

A existência de obras em situação irregular é um problema crônico, cuja solução dependerá de um esforço permanente de todos os segmentos da administração envolvidos com o planejamento, a execução e a fiscalização das ações governamentais.

Este relatório, fruto de observações, análises e diligências realizadas, aponta para soluções e providências que poderão ser adotadas, dando continuidade ao trabalho iniciado pela CPI.

Sala das Reuniões, de outubro de 2001

Deputado **ANIVALDO VALE**

Relator

II - AGRADECIMENTOS

Manifestamos nossos mais profundos agradecimentos a todos os membros da CPI que dedicadamente participaram de todos os trabalhos, debates e audiências, contribuindo imensamente, com suas vivências e opiniões.

Agradecemos a todas as entidades e pessoas que nos receberam com eficiência e carinho nas diligências realizadas em outros estados, bem como aos convidados e aos cidadãos, organizações e instituições que colaboraram, encaminhando documentos, dados, informações, depoimentos.

Agradecemos, ainda, aos funcionários da Casa que prestaram, com eficiência exemplar, o apoio técnico e administrativo aos trabalhos realizados.

III - CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO

REQUERIMENTO DE CRIAÇÃO DE CPI Nº 15, DE 1995

(Do Senhor Augusto Nardes e Outros)

Requer a criação de CPI com a finalidade de investigar as possíveis irregularidades atentatórias aos Princípios Constitucionais da legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade, nas obras iniciadas e não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração federal.

Sr. Presidente

Requeiro à Vossa Excelência, nos termos do parágrafo 3º do artigo 58 da Constituição Federal e na forma do artigo 35 do Regimento Interno para apurar possíveis irregularidades atentatórias aos Princípios Constitucionais da legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade, nas obras iniciadas e não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração federal.

JUSTIFICATIVA

A imprensa do Rio Grande do Sul, desde o ano de 1992, vem levando ao conhecimento da opinião pública casos de desperdício de dinheiro público, representado por obras paralisadas e bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração pública federal.

Os casos de desperdício do dinheiro público de responsabilidade dos Governos Estadual e Municipais do Rio Grande do Sul foram investigados, respectivamente por uma CPI da Assembléia Legislativa e pelo Ministério Público. Todavia, os casos de responsabilidade do Governo Federal não foram investigados, a nível estadual e mesmo nacional.

A Câmara dos Deputados não pode ficar omissa em investigar os casos de desperdício do dinheiro público, representados por obras não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração pública federal, que constituam irregularidades que ferem os Princípios Constitucionais da legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade.

Essa Egrégia Casa, por proposição deste Deputado, tomou a iniciativa de encaminhar aos Senhores Ministros de Estado, Requerimento de Informações, com o objetivo de que seja informada a relação de obras paralisadas e dos bens imóveis não utilizados pela administração pública federal (Requerimentos de Informações N° 00 189/95 e 00208/95), bem como os relatórios de auditorias e inspeções dos órgãos de controle interno sobre essas matérias.

As respostas dos Ministérios confirmam a existência de casos de desperdício do dinheiro público, assim como as reportagens do Jornal Zero Hora, do Rio Grande do Sul.

Impõe-se, por conseguinte, uma completa investigação das fontes apontadas, justificando-se plenamente a criação da COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, respaldada pelas assinaturas que acompanham a proposta.

Sala das Sessões, em 29/06/95

Deputado **Augusto Nardes**
Vice-Líder do PPR/RS

LISTA DE SIGNATÁRIOS

AUTOR:

AUGUSTO NARDES

DEPUTADO	UF	PARTIDO
1 - ADAO PRETTO	RS	PT
2 - ADELSON RIBEIRO	SE	PSDB
3 - AGNALDO TIMOTEO	RJ	PPR
4 - ALBERTO GOLDMAN	SP	PMDB
5 - ALEXANDRE CARDOSO	RJ	Bloco(PSB)
6 - ALVARO GAUDENCIO NETO	PB	Bloco~(PFL)
7 - ALZIRA EWERTON	AM	PPR
8 - ANDRE PUCCINELLI	MS	PMDB
9 - ANTONIO AURELIANO	MG	PSDB
10 - ANTONIO BRASIL	PA	PMDB
11 - ANTONIO FEIJAO	AP	PSDB
12 - ANTONIO JOAQUIM	MT	PDT
13 - ARI MAGALHAES	PI	PPR
14 - ARLINDO CHINAGLIA	SP	PT
15 - ARMANDO ABILIO	PB	PMDB
16 - ARNALDO FARIA DE SA	SP	PPR
17 - ARNALDO MADEIRA	SP	PSDB
18 - ARNON BEZERRA	CE	PSDB
19 - AROLDE DE OLIVEIRA	RJ	Bloco(PFL)
20 - ATILA LINS	AM	Bloco(PFL)
21 - AUGUSTINHO FREITAS	MT	PP
22 - AUGUSTO NARDES	RS	PPR
23 - AYRES DA CUNHA	SP	Bloco (PFL)
24 - BARBOSA NETO	GO	PMDB
25 - BASILIO VILLANI	PR	PPR
26 - BENEDITO DE LIRA	AL	Bloco(PFL)
27 - BENEDITO GUIMARAES	PA	PPR
28 - CANDINHO MATTOS	RJ	PMDB
29 - CARLOS APOLINARIO	SP	PMDB
30 - CARLOS CAMURÇA	RO	PP
31 - CARLOS DA CARBRAS	AM	Bloco (PFL)
32 - CARLOS MELLES	MG	Bloco(PFL)
33 - CASSIO CUNHA LIMA	PB	PMDB
34 - CECI CUNHA	AL	PSDB

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

35 - CELSO RUSSOMANNO	SP	PSDB
36 - CHICO DA PRINCESA	PR	Bloco(PTB)
37 - CHICO FERRAMENTA	MG	PT
38 - CONFUCIO MOURA	RO	PMDB
39 - COSTA FERREIRA	MA	PP
40 - CUNHA BUENO	SP	PPR
41 - DE VELASCO	SP	Bloco(PSD)
42 - DILCEU SPERAFICO	PR	PP
43 - DILSO SPERAFICO	MS	PMDB
44 - DOLORES NUNES	TO	PP
45 - DOMINGOS DUTRA	MA	PT
46 - DUILIO PISANESCHI	SP	Bloco(PTB)
47 - EDINHO BEZ	SC	PMDB
48 - EDSON QUEIROZ	CE	PP
49 - EDUARDO JORGE	SP	PT
50 - ELCIONE BARBALHO	PA	PMDB
51 - ELIAS ABRAHAO	PR	PMDB
52 - ELISEU MOURA	MA	Bloco(PFL)
53 - ELISEU RESENDE	MG	Bloco(PFL)
54 - ELTON ROHNELT	RR	Bloco(PSC)
55 - ENIO BACCI	RS	PDT
56 - ERALDO TRINDADE	AP	PPR
57 - ESTHER GROSSI	RS	PT
58 - FATIMA PELAES	AP	Bloco(PFL)
59 - FERNANDO DINIZ	MG	PMDB
60 - FERNANDO GABEIRA	RJ	PV
61 - FERNANDO GONCALVES	RJ	Bloco(PTB)
62 - FERNANDO TORRES	AL	PSDB
63 - FRANCISCO SILVA	RJ	PP
64 - GERSON PERES	PA	PPR
65 - GILVAN FREIRE	PB	PMDB
66 - GONZAGA PATRIOTA	PE	Bloco(PSB)
67 - HELIO BICUDO	SP	PT
68 - HERCULANO ANGHINETTI	MG	PSDB
69 - HUGO BIEHL	SC	PPR
70 - HUGO LAGRANHA	RS	Bloco(PTB)
71 - HUGO RODRIGUES DA CUNHA	MG	Bloco (PFL)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

72 - IBRAHIM ABI-ACKEL	MG	PPR
73 - ILDEMAR KUSSLER	RO	PSDB
74 - JAIME FERNANDES	BA	Bloco(PFL)
75 - JAIME MARTINS	MG	Bloco(PFL)
76 - JAIR MENEGUELLI	SP	PT
77 - JAIR SIQUEIRA	MG	Bloco(PFL)
78 - JAIR SOARES	RS	Bloco(PFL)
79 - JAIRO AZI	BA	Bloco(PFL)
80 - JARBAS LIMA	RS	PPR
81 - JOAO COSER	ES	PT
82 - JOAO FASSARELLA	MG	PT
83 - JOAO IENSEN	PR	Bloco(PTB)
84 - JOAO LEAO	BA	PSDB
85 - JOAO MAIA	AC	PSDB
86 - JOAO PAULO	SP	PT
87 - JOAO RIBEIRO	TO	Bloco(PFL)
88 - JOAO THOME MESTRINHO	AM	PMDB
89 - JOSE ALDE MIR	PB	PMDB
90 - JOSE CARLOS SABOIA	MA	Bloco(PSB)
91 - JOSE CARLOS VIEIRA	SC	Bloco(PFL)
92 - JOSE CHAVES	PE	Sem Partido
93 - JOSE FORTUNATI	RS	PT
94 - JOSE FRITSCH	SC	PT
95 - JOSE GENOINO	SP	PT
96 - JOSE LUIZ CLEROT	PB	PMDB
97 - JOSE PRIANTE	PA	PMDB
98 - JOSE TUDE	BA	Bloco(PTB)
99 - JULIO LESAR	PI	Bloco(PFL)
100 - LEONIDAS CRISTINO	CE	PSDB
101 - LIDIA QUINAN	GO	PMDB
102 - LUCIANO ZICA	SP	- PT
103 - LUIZ BUAIZ	ES	Bloco(PL)
104 - LUIZ FERNANDO	AM	PMDB
105 - LUIZ MAINARDI	RS	PT
106 - LUIZ PIAUHYLINO	PE	Sem Partido.
107 - MAGNO BACELAR	MA	Sem Partido.
108 - MANOEL CASTRO	BA	Bloco(PFL)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

109 - MARCELO DEDA	SE	PT
110 - MARCIA MARINHO	MA	PSDB
111 - MARCIO REINALDO MOREIRA	MG	PP
112 - MARCOS LIMA	MG	PMDB
113 - MARIA VALADAO	GO	PPR
114 - MARILU GUI- MARAES	MS	Bloco(PFL)
115 - MARINHA RAUPP	RO	PSDB
116 - MARIO CAVALLAZZI	SC	PPR
117 - MARTA SUPLYCY	SP	PT
118 - MAURICIO NAJAR	SP	Bloco(PFL)
119 - MAURICIO REQUIAO	PR	PMDB
120 - MENDONCA FILHO	PE	Bloco(PFL)
121 - MIGUEL ROSSETTO	RS	PT
122 - MILTON TE- MER	RJ	PT
123 - MURILO PINHEIRO	AP	Bloco(PFL)
124 - NAIR XAVIER LOBO	GO	PMDB
125 - NEDSON MICHELETI	PR	PT
126 - NELSON MARQUEZELLI	SP	Bloco(PTB)
127 - NELSON MEURER	PR	PP
128 - NELSON OTOCH	CE	PSDB
129 - NELSON TRAD	MS	Bloco(PTB)
130 - NEWTON CARDOSO	MG	PMDB
131 - NILMARIO MIRANDA	MG	PT
132 - ODILIO BALBINOTTI	PR	Sem Partido.
133 - OLAVIO ROCHA	PA	Sem Partido.
134 - OLAVO CALHEIROS	AL	PMDB
135 - OSCAR GOLDONI	MS	PMDB
136 - OSMANIO PEREIRA	MG	PSDB
137 - OSVALDO BIOLCHI	RS	Bloco(PTB)
138 - OSVALDO REIS	TO	PP
139 - PADRE ROQUE	PR	PT
140 - PAULO BAUER	SC	PPR
141 - PAULO BERNARDO	PR	PT
142 - PAULO CORDEIRO	PR	Bloco(PTB)
143 - PAULO MOURAO	TO	PPR
144 - PAULO RITZEL	RS	PMDB
145 - PEDRINHO ABRAO	GO	Bloco(PTB)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

146	- PEDRO WILSON	GO	PT
147	- RENATO JOHNSON	PR	PP
148	- RICARDO BARROS	PR	Bloco(PFL)
149	- RICARDO GOMYDE	PR	PC DO B
150	- RICARDO IZAR	SP	PPR
151	- RITA CAMATA	ES	PMDB
152	- RIVALDO MACARI	SC	PMDB
153	- ROBERTO BALESTRA	GO	PPR
154	- ROBERTO ROCHA	MA	PMDB
155	- ROBERTO SANTOS	BA	PSDB
156	- ROGERIO SILVA	MT	PPR
157	- ROMEL ANIZIO	MG	PP
158	- ROMMEL FEIJO	CE	PSDB
159	- RUBEM MEDINA	RJ	Bloco(PFL)
160	- SAULO QUEIROZ	MS	Bloco(PFL)
161	- SERGIO BARCELLOS	AP	Bloco(PFL)
162	- SERGIO MIRANDA	MG	PC DO B
163	- SILVERNANI SANTOS	RO	PP
164	- SIMAO SESSIM	RJ	PPR
165	- SIMARA ELLERY	BA	PMDB
166	- TILDEN SANTIAGO	MG	PT
167	- UBIRATAN AGUIAR	CE	PSDB
168	- URSICINO QUEIROZ	BA	Bloco(PFL)
169	- VADAO GOMES	SP	PP
170	- VALDIR COLATTO	SC	PMDB
171	- VALDOMIRO MEGER	PR	PP
172	- VANESSA FELIPPE	RJ	PSDB
173	- VIC PIRES FRANCO	PA	Bloco(PFL)
174	- VILSON SANTINI	PR	Bloco(PTB)
175	- WAGNER SALUSTIANO	SP	PPR
176	- WALDOMIRO FIORAVANTE	RS	PT
177	- WERNER WANDERER	PR	Bloco(PFL)
178	- WILSON CIGNACHI	RS	PMDB
179	- WILSON CUNHA	SE	Bloco(PFL)
180	- WOLNEY QUEIROZ	PE	PDT
181	- ZE GERARDO	CE	PSDB

ATO DA PRESIDÊNCIA

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, no uso de suas atribuições regimentais, constitui, nos termos do art. 35, do Regimento Interno, Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a "investigar as possíveis irregularidades atentatórias aos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade nas obras iniciadas e não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração federal", Requerimento de CPI nº 15, 1995, do Senhor Deputado Augustos Nardes e outros, e

RESOLVE

I - estabelecer o prazo de 120 dias, a contar de sua constituição, para a conclusão de seus trabalhos;

II - convocar os membros ora designados para a reunião de instalação a realizar-se no dia 16. 05. 01 quarta-feira, as 15: 30h no Plenário nº 4, do Anexo II.

Brasília, 11 de maio de 2001.

AÉCIO NEVES

Presidente

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Composição Inicial

Proposição: RCP 0015/95

Autor: AUGUSTO NARDES e OUTROS

Presidente

()

1º Vice-Presidente :

()

2º Vice-Presidente :

()

3º Vice-Presidente :

()

TITULARES

SUPLENTE

Bloco PSDB,PTB

ANDRÉ BENASSI
AUGUSTO FRANCO
EDUARDO SEABRA
NELSON OTOCH

RONALDO CEZAR COELHO
3 vaga(s)

Bloco PFL,PST

CARLOS ALBERTO ROSADO
FRANCISCO GARCIA
ROBERTO PESSOA

CLEUBER CARNEIRO
LUIZ MOREIRA
1 vaga(s)

PMDB

DAMIÃO FELICIANO
NORBERTO TEIXEIRA
PEDRO NOVAIS

FERNANDO DINIZ
JOÃO HENRIQUE
1 vaga(s)

PT

JOÃO COSER
JOSÉ PIMENTEL

AVENZOAR ARRUDA

WALDOMIRO BARANCELLI FIORAVANTE

PPB

ALMIR SÁ
AUGUSTO NARDES

2 vaga(s)

Bloco PSB,PC do B

PAULO BALTAZAR

DJALMA PAES

Bloco PDT,PPS

REGIS CAVALCANTE

GIOVANN) QUEIROZ

Bloco PL,PSL

EUJÁCIO SIMÕES

LINCOLN PORTELA

PV

FERNANDO GABEIRA

1 vaga(s)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

Destinada a "investigar as possíveis irregularidades atentatórias aos princípios constitucionais legalidade, da moralidade administrativa e da economicidade nas obras iniciadas e não concluídas e os bens imóveis que não estão sendo utilizados, ou utilizados inadequadamente pela administração federal" (CPI - OBRAS INACABADAS).

MODIFICAÇÕES NA COMPOSIÇÃO

1 - INDICAÇÕES DE MEMBROS PARA VAGAS EXISTENTES NA CPI - Deputados:

1. SÉRGIO NOVAIS (PSB/CE) - suplente (vaga do PV)
2. AUGUSTO FRANCO (PSDB/SE) - suplente
3. CLÓVIS VOLPI (PSDB/SP) - suplente
4. EDUARDO SEABRA (PTB/AP) - suplente
5. SIMÃO SESSIM (PPB/RJ) - suplente
6. JOSÉ JANENE (PPB/PR) - suplente
7. LUCIANO PIZZATO (PFL/PR) - suplente
8. JOSÉ BORBA (PMDB/PR) - suplente

2 - SUBSTITUIÇÕES DE MEMBROS NA CPI - Deputados:

1. GERALDO MAGELA (PT/DF) substitui FERNANDO GABEIRA (PV/RJ) - titular (vaga do PV)
2. VADÃO GOMES (PPB/SP) substitui ALMIR SÁ (PPB/RR) - titular
3. MAGNO MALTA (PTB/ES) substitui EUJÁCIO SIMÕES (PUBA) - titular
4. GASTÃO VIEIRA (PMDB/MA) substitui PEDRO NOVAIS (PMDB/MA) - titular
5. TÂNIA SOARES (PC do B/SE) substitui SÉRGIO NOVAIS (PSB/CE) - suplente (vaga do PV)
6. LUIZ FERNANDO (PPB/AM) substitui VADÃO GOMES (PPB/SP) - titular
7. JOÃO MATOS (PMDB/SC) substitui GASTÃO VIEIRA (PMDB/MA) - titular
8. SÉRGIO REIS (PSDB/SE) substitui EDUARDO SEABRA (PTB/AP) - titular
9. POMPEO DE MATTOS (PDT/RS) substitui GIOVANNI QUEIROZ (PDT/PA) - suplente
10. LUIZ RIBEIRO (PSDB/RJ) substitui RONALDO CÉSAR COELHO (PSDB/RJ) - suplente
11. EUJÁCIO SIMÕES (PL/BA) substitui LINCOLN PORTELA (PSL/MG) - suplente
12. GONZAGA PATRIOTA (PSB/PE) substitui DJALMA PAËS (PSB/PE) - suplente
13. AUGUSTO FRANCO (PSDB/SE) substitui ANDRÉ BENASSI (PSDB/SP) – titular
14. AVENZOAR ARRUDA (PT/PB) substitui JOSÉ PIMENTEL (PT/CE) - titular

DEIXOU DE INTEGRAR A CPI - Deputados:

1. FERNANDO DINIZ (PMDB/MG) – suplente (*)

(*) Sem substituição

IV - OS OBJETIVOS DA CPI

A CPI das Obras Inacabadas foi criada em decorrência da aprovação do Requerimento n.º 15, de 1995, apresentado pelo Deputado Augusto Nardes e outros cento e oitenta signatários. Constituída em 11 de maio de 2001 e instalada em 16 de maio deste mesmo ano, teve estabelecido o prazo de 120 dias para a conclusão dos seus trabalhos a encerrar-se, portanto, em 9 de setembro de 2001.

Nessa data, os trabalhos deveriam encerrar-se, uma vez que, ante posicionamento unânime do Colégio dos Líderes, não fora concedida a prorrogação de prazo. Posteriormente, entretanto, as lideranças partidárias manifestaram-se pela prorrogação do referido prazo por quarenta dias, para fins de conclusão do Relatório, decisão que o plenário veio aprovar em 09/10/01.

Para uma melhor compreensão do alcance dos trabalhos desenvolvidos ao longo do prazo disponibilizado e dos resultados obtidos, cabe um preliminar delineamento do campo de atuação da Comissão a partir dos objetivos que lhe foram fixados: obras iniciadas ou não concluídas e bens imóveis que não estejam sendo utilizados ou utilizados inadequadamente.

Há que se reconhecer que os primeiros passos da Comissão foram marcados por uma certa indefinição, decorrente talvez da complexidade do assunto a ser tratado. Constatava-se, assim, uma carência de planejamento adequado que estabelecesse critérios e prioridades que permitissem obter uma amostra significativa, válida para inferir conclusões sobre o universo das obras inacabadas em todo o Brasil. Diante dessa carência e da necessidade de se adotar uma linha de ação objetiva, este Relator apresentou requerimento para adoção de proposta de roteiro de trabalho, o qual veio a ser aprovado em 29.08.01.

A condicionante para se inquirir de irregularidade essas duas situações é, na própria definição do objeto da CPI, a existência de violações aos princípios constitucionais da **legalidade**, da **moralidade** e da **economicidade**. A enunciação desses princípios já indica o primeiro conjunto de indagações a serem feitas em relação a cada caso colocado sob o exame da Comissão:

- a) se os processos correspondentes foram conduzidos com estrita obediência das disposições legais a eles aplicáveis;
- b) se há indícios de prática de atos atentatório à moralidade administrativa, como conluio com particulares, favorecimento de terceiros ou locupletação à custa de recursos públicos;
- c) se no emprego de recursos foram observados critérios de melhor utilização em relação aos benefícios esperados, de modo a que a solução escolhida tenha sido a mais vantajosa para o interesse público, sem a ocorrência de gastos evitáveis ou de superfaturamento.

A partir dessas premissas caberia definir o campo da atuação, catalogando-se as obras e imóveis que apresentassem indícios de irregularidades sujeitas a exame mais apurado.

As fontes de informação escolhidas estão referidas a seguir.

V– FONTES DE INFORMAÇÃO

As fontes de informação escolhidas, o foram em razão de seu relacionamento com as ações objeto da investigação da CPI, podendo ser classificadas em três grupos básicos:

- a) em razão de investigações semelhantes no âmbito do Poder Legislativo, que foi o caso da Comissão Temporária do Senado Federal para inventariar as obras não concluídas pela União cujo relatório final foi apresentado em novembro de 1995;
- b) em decorrência de atribuições de controle externo ou interno da administração pública: Tribunal de Contas da União e Secretaria Federal de Controle Interno;
- c) por serem responsáveis pela supervisão ou gestão de obras públicas ou pela administração de imóveis, como as Secretarias de Ministérios, e Secretarias de Governos estaduais, a Secretaria do Patrimônio da União e o Instituto Nacional de Previdência Social.

Seguindo esses critérios, compulsaram-se o Relatório Final da Comissão Temporária do Senado Federal e relatórios sobre obras em situação irregular expedidos pelo Tribunal de Contas da União.

Para obtenção das informações desejada foram apresentados requerimentos aos órgãos acima citados e a outras entidades ou pessoas jurídicas. A relação desses documentos e a indicação das respostas obtidas estão consignadas no Anexo 5 deste Relatório.

As informações constantes do Relatório da Comissão Temporária do Senado têm caráter referencial, em razão do tempo decorrido de sua elaboração. Sua consulta, no entanto, faz-se indispensável em razão da sua finalidade básica que consistiu em inventariar as obras não concluídas de responsabilidade da União e examinar sua situação, bem como para apresentar sugestões tendentes a solucionar o problema.

O Relatório apresentou recomendações ao Executivo, Legislativo e ao Tribunal de Contas da União, bem como sugeriu providências de ordem normativa e legal, neste último caso algumas delas já atendidas com a edição da Lei de Responsabilidade Fiscal,

Dentre as sugestões, entendemos relevantes as abaixo indicadas, de forma concisa:

- a) instituição de um cadastro de obras públicas,
- b) a reestruturação dos Sistemas de Orçamento, Planejamento e Controle Interno, segregando esta última atividade da subordinação à autoridade financeira;
- c) a reestruturação do SIAFI de modo a emprestar-lhe a qualidade de ferramenta eficiente de controle
- d) revisão da forma de transferência de recursos para as unidades federadas, com a eliminação de dotações globais;
- e) adoção de uma postura mais rigorosa de apreciação da proposta orçamentária pelo Legislativo e instituição de mecanismo de acompanhamento e execução
- f) maior eficiência, por parte do TCU na auditoria de obras públicas.

VI INFORMAÇÕES DO TCU SOBRE OBRAS COM INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES GRAVES

As informações do TCU sobre obras em situação irregular, embora, tenham a vantagem da atualização, indicam irregularidades de forma geral, não necessariamente dizem respeito a obras paralisadas ou não concluídas, o que não lhe tira a qualidade de um bom indicador para a atuação da Comissão.

Ressalve-se que as indicações do TCU devem ser tomadas como uma amostra, dado o grande volume de projetos e atividades a auditar, onde podem estar ocorrendo irregularidades ainda não constatadas.

O Aviso n. 736 GP/TCU, de 27 de junho de 2001, no ano de 2000, apresenta informações geradas para fins de cumprimento do art. 86 da Lei n. 9.995/00, que determina encaminhamento à Comissão Mista Permanente de Orçamento informações recentes sobre a execução físico-financeira das obras constantes dos orçamentos fiscal e da seguridade social, inclusive em meio magnético.

A distribuição das obras auditadas em 2.000, por unidade da Federação, é a seguinte:

UNIDADE FEDERADA	OBRAS AUDITADAS	OBRAS COM IRREGULARIDADES	PERCENTUAL EM SITUAÇÃO IRREGULAR
ACRE	4	1	25%
ALAGOAS	7	1	14%
AMAZONAS	6	2	33%
AMAPÁ	3	1	33%
BAHIA	15	2	13%
CEARÁ	12	3	25%
DISTRITO FEDERAL	11	5	45%
ESPÍRITO SANTO	4		-
GOIÁS	8	4	50%

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

UNIDADE FEDERADA	OBRAS AUDITADAS	OBRAS COM IRREGULARIDADES	PERCENTUAL EM SITUAÇÃO IRREGULAR
MARANHÃO	8	4	50%
MINAS GERAIS	16	4	25%
MATO GROSSO SUL	3		-
MATO GROSSO	7	4	57%
PARÁ	6	4	75%
PARAÍBA	5	1	20%
PERNAMBUCO	10	5	50%
PIAUI	8	7	88%
PARANÁ	5	1	20%
RIO DE JANEIRO	10	1	10%
RIO GDE. DO NORTE	6	1	17%
RONDÔNIA	7	4	57%
RORAIMA	4	1	25%
RIO GDE. DO SUL	5		-
SANTA CATARINA	6		-
SERGIPE	7	2	29%
SÃO PAULO	9	4	44%
TOCANTINS	5	2	40%
TOTAL	197	64	32%

Cumprе ressaltar que os percentuais de incidência de obras em situação irregular, embora úteis para registrar a significância do fato, devem ser interpretados de forma relativa, uma vez que o quadro não indica o valor das obras e, além disso, trata-se do segmento das obras vistoriadas, que não abrange todo o universo das obras em andamento.

A relação que integra o Aviso do TCU é um dos documentos que compõem o conjunto deste Relatório. Além das cento e noventa e sete obras, das quais sessenta e quatro em situação irregular, o TCU relacionou mais outras dez que foram fiscalizadas no exercício de 2000, mas não constam do Programa Especial de Auditorias em Obras Públicas para os fins do art. 86 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2001.

Da relação fornecida pelo TCU foram destacadas as obras que foram consideradas em situação irregular, que são indicadas na tabela seguinte. As obras destacadas em negrito são aquelas em que inspeção efetivada no ano exercício seguinte, 2.001, não constatou a persistência de irregularidades.

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
3	AC	26782023857110007	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR FRONTEIRA-NORTE BR-364/AC – RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL
7	AL	20607037918360077	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO PÃO-DE-AÇÚCAR/OLHO D AGUA DAS FLORES NO ESTADO DE ALAGOAS
12	AM	14421066118440005	CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE ESTABELECIMENTOS PENAIS NO ESTADO DO AMAZONAS ***
16	AM	26782023657090003	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR OESTE-NORTE BR-174/AM – DIVISA MT/AM - DIVISA AM/RR ***
20	AP	25752029732370001	AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DA USINA HIDRELÉTRICA DE COARACY NUNES (AP) -3A. UNIDADE DE 40 PARA 67 MW NO ESTADO DO AMAPA
21	BA	20607037918360087	CONSTRUCAO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PERÍMETRO DE MARITUBA NO ESTADO DA BAHIA
29	BA	23695042016150001	MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA EM SALVADOR - BAHIA

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
37	CE	20607037918360033	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PERIMETRO DE IRRIGAÇÃO JAGUARIBE-APODI NO ESTADO DO CEARÁ
39	CE	20607037918360037	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PERIMETRO DE IRRIGAÇÃO TABULEIRO DE RUSSAS NO ESTADO DO CEARA **
43	CE	26782023557140002	CONSTRUÇÃO DE ANEL RODOVIÁRIO NO CORREDOR NORDESTE CONSTRUÇÃO DE ANEL RODOVIARIO EXPRESSO DE FORTALEZA - CE **
49	DF	02122056737560001	RECUPERAÇÃO DO PALÁCIO DA JUSTIÇA DO DISTRITO FEDERAL NO DISTRITO FEDERAL
51	DF	03122058137280001	CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO-SEDE DA PROCURADORIA GERAL DA REPOBLICA, EM BRASILIA - DF **
52	DF	06181066456320001	REFORMA DE EDIFICIOS-SEDE DE SUPERINTENDENCIAS REGIONAIS DA POLICIA FEDERAL NO DISTRITO FEDERAL ***
57	DF	26782023757300004	ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-060/DF- ADEQUAÇÃO DO TRECHO DISTRITO FEDERAL - DIVISA DF/GO
58	DF	28845090455930002	IMPLANTAÇÃO DO METRO DO DISTRITO FEDERAL IMPLANTACAO DO METRO DO DISTRITO FEDERAL, TRECHO TAGUATINGA - CEILANDIA - DF **
65	GO	25752029833970001	IMPLANTAÇÃO DA UHE SERRA DA MESA (GO) DE 1.275 MW NO ESTADO DE GOIAS
68	GO	26782023757100019	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-414/GO - COCALZINHO - NIQUELANDIA
69	GO	26782023757300006	ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIARIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-060/GO - ENTRONCAMENTO BR-153/GO - DIVISA DF/GO ***
70	GO	26782023757720001	CONSTRUCAO DE CONTORNOS RODOVIARIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-060/GO – EM GOIANIA (NOROESTE)

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
71	MA	20607037918360023	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PERIMETRO DE IRRIGAÇÃO BAIXADA OCIDENTAL MARANHENSE NO ESTADO DO MARANHÃO
72	MA	20607037918360025	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO, DE USO COMUM PERIMETRO DE IRRIGAÇÃO TABULEIRO DE SÃO BERNARDO NO ESTADO DO MARANHÃO.
73	MA	20607037918360053	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO SALANGÔ NO ESTADO DO MARANHÃO
76	MA	26782023757100006	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-135/MA - TRECHO COLINAS - OROZIMBO
85	MG	26782022957030006	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO BR-135/MG - ITACARAMBI - MANGA - MONTALVANIA - DIVISA MG/BA
90	MG	26782023057040024	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR LESTE BR-482/MG - CONSELHEIRO LAFAIETE BR-040 - PIRANGA - FERVEDOURO
91	MG	26782023057250001	ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO corredor leste Br-040/MG - SANTOS DUMONT - RESSAQUINHA - BELO HORIZONTE - SETE LAGOAS ***
92	MG	26782023057420001	DUPLICAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR LESTE BR-381/MG - DIVISA SP/MG - BELO HORIZONTE **
99	MT	18782051836440001	RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS ESTADUAIS EM MATO GROSSO NO ESTADO DO MATO GROSSO ***
100	MT	20607037918360063	CONSTRUCÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO PINAR NO ESTADO DO MATO GROSSO
101	MT	25752029232440001	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSMISSÃO EM MATO GROSSO (345 KM DE LT E 12 SUBESTAÇÕES TOTALIZANDO 514 MVA) NO ESTADO DO MATO GROSSO
104	MT	26782023657090002	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIO NO CORREDOR OESTE-NORTE R-163/MT - SANTA

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
			HELENA - DIVISA MT/PA
107	PA	26782023757100005	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIO NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-158/PA - ENTRONCAMENTO BR-230 (ALTAMIRA) - DIVISA PA/MT
108	PA	26782023757100008	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIO NO CORREDOR ARAGUAIA- TOCANTINS BR-222/PA - CONSTRUÇÃO DO TRECHO D. ELISEU - ENTR. BR-158/PA IMPLANTAÇÃO DE HIDROVIAS NO CORREDOR
109	PA	26784023757490003	IMPLANTAÇÃO DE HIDROVIAS NO CORREDOR ARAGUAIA- TOCANTINS HIDROVIA DA ILHA DE MARAJÓ
110	PA	26784023757490005	IMPLANTAÇÃO DE HIDROVIAS NO CORREDOR ARAGUAIA- TOCANTINS HIDROVIA DO CAPIM
113	PB	20607037918360047	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO VARZEA DE SOUSA NO ESTADO DA PARAIBA ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO
117	PE	18544051518510123	CONSTRUÇÃO E RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE INFRA- ESTRUTURA HIDRICA ADUTORA DO OESTE NO ESTADO DE PERNAMBUCO CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA- ESTRUTURA DE IRRIGACAO DE USO COMUM
118	PE	20607037918360043	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO EM SERRA TALHADA NO ESTADO DE PERNAMBUCO CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA
119	PE	20607037918360093	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PERÍMETRO PONTAL NORTE SUL DO ESTADO DE PERNAMBUCO ***
121	PE	23695063153990001	MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA EM RECIFE - PE RECIFE **
123	PE	26782023557280001	ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR NORDESTE BR- 101/PE- PRAZERES-CABO **
126	PI	18544051518510077	CONSTRUÇÃO E RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA HIDRICA BARRAGEM CORREDORES NO ESTADO DO PIAUÍ ***

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
127	PI	18544051518510103	CONSTRUCAO E RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA HIDRICA AÇUDE JENIPAPO NO ESTADO DO PIAUÍ
128	PI	20607037918360029	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGACAO DE USO COMUM PERIMETRO DE IRRIGAÇÃO TABULEIROS LITORANEOS NO ESTADO DO PIAUI
129	PI	20607037918360031	CONSTRUCAO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGACAO PLATÔS DE GUADALUPE NO ESTADO DO PIAUI **
131	PI	25752029433790001	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSMISSAO NO PIAUÍ (639 KM DE LT E SUBESTAÇÕES, TOTALIZANDO 284 MVA) NO ESTADO DO PIAUÍ.
132	PI	25752029434070001	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE DISTRIBUI9AO URBANA NO PIAUÍ (REDE DE DISTRIBUICAO DE 130 KM DE LT) NO ESTADO DO PIAUI.
133	PI	25752029434110001	IMPLANTACAO DE SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO RURAL NO PIAUÍ NO ESTADO DO PIAUÍ
135	PR	25752029534240001	IMPLANTACAO DE SISTEMA DE TRANSMISSAO DE ITAIPU A FOZ DO IGUAÇU -TRECHO IVAIPORA (PR) (1 KM DE LT E SUBESTAÇÕES) NACIONAL
139	RJ	02061056937320001	CONSTRUÇÃO DO EDIFICIO-ANEXO AO TRF DA 2 ^A REGIAO, NO RIO DE JANEIRO - RJ NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
153	RN	26782023557080007	CONSTRUCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS DO CORREDOR NORDESTE BR-226/RN – CURRAIS NOVOS - DIVISA RN/CE
155	RO	14421066118440011	CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO, REFORMA E REAPARELHAMENTO DE ESTABELECIMENTOS PENAIIS NO ESTADO DE RONDONIA.
159	RO	26782023657090008	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR OESTE –NORTE BR421-RO, CONSTRUÇÃO DO TRECHO ARIQUEMES – NOVA MAMORÉ **
160	RO	26782023657090013	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR OESTE-NORTE BR-429/RO – PRESIDENTE MEDICI - SAO MIGUEL DO GUAPORÉ **

OBRAS COM IRREGULARIDADES GRAVES EM 2.000			
Nº	UF	PROG. DE TRABALHO	DESCRIÇÃO DA OBRA
161	RO	26784023657710001	MELHORIA DA NAVEGAÇÃO DAS HIDROVIAS NO CORREDOR OESTE-NORTE DO RIO MADEIRA - TRECHO PORTO VELHO - FOZ DO MADEIRA
162	RR	20607037918360057	CONSTRUCAO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO PASSARAO NO ESTADO DE RORAIMA
178	SE	18544051518510860	CONSTRUÇÃO E RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA HIDRICA DUPLICAÇÃO DA ADUTORA DO SAO FRANCISCO NO ESTADO DE SERGIPE
181	SE	20607037918360059	CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM PROJETO JACARECICA NO ESTADO DE SERGIPE
184	SP	02122057137500001	CONSTRUÇÃO DO FORUM TRABALHISTA DA PRIMEIRA INSTANCIA DA CIDADE DE SAO PAULO – SP NO MUNICIPIO DE SAO PAULO
188	SP	26782023157430001	DUPLICAÇÃO DE TRECHOS RODOVIARIOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO BR-116/SP - SAO PAULO - DIVISA SP/PR ***
189	SP	26782023157430003	DUPLICAÇÃO DE TRECHOS RODOVIARIOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO BR-381/SP - DIVISA MG/SP - ENTRONCAMENTO BR-116
192	SP	26784023133250001	RECUPERAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA- PORTO DE SANTOS SP NO ESTADO DE SAO PAULO
194	TO	26782023787100013	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS. BR-235 TO – PEIXE – PARANÁ - TAGUATINGA
196	TO	26783023753440006	CONSTRUÇÃO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS CONSTRUÇÃO DE TRECHOS DA FERROVIA NORTE-SUL **

* Obras nas quais foram apontados indícios de irregularidades graves A época da fiscalização (junho a agosto) de 2000);

** Obras não incluídas no Quadro V da LOA 2001;

*** Obras incluídas no Quadro V da LOA 2001 cujos processos já foram apreciados pelo TCU.

Em 2001 o TCU auditou 304 obras. Em 121 desses empreendimentos foram constatados indícios de graves irregularidades. Em relação a 2000, o campo de pesquisa aumentou, portanto, em 54%, enquanto o número de obras em que se constataram indícios de irregularidades teve um acréscimo da ordem de 89%.

As informações fornecidas pelo TCU permitiram a elaboração da tabela constante do Anexo 1, em que as obras com indícios de irregularidade são ordenadas por Unidade da Federação, informando-se, ainda, em relação a cada uma delas, a fase em que se encontram, o ano de início do empreendimento e, concisamente, cada um dos indícios de irregularidades observados.

As irregularidades montam o total de 371, distribuídas segundo a seguinte tipificação:

TIPO DE IRREGULARIDADE GRAVE	QUANT.	% S/TOTAL
Irregularidades graves concernentes ao processo licitatório	82	22,10
Celebração/Administração irregular de contrato	82	22,10
Superfaturamento/Sobrepreço	73	19,68
Execução irregular de convênios	34	9,16
Alterações indevidas de projetos e especificações	27	7,28
Movimentação irregular de recursos	15	4,04
Pagamento antecipado	12	3,23
Execução orçamentária irregular	12	3,23
Descumprimento de deliberações do TCU	10	2,70
Reajustamento irregular	8	2,16

TIPO DE IRREGULARIDADE GRAVE	QUANT.	% S/TOTAL
Desvio de finalidade	7	1,89
Desvio de objeto	7	1,89
Prestação de contas irregular	1	-
Desapropriações ilegais	1	-
TOTAL DE IRREGULARIDADES OBSERVADAS	371	-

Os tipos de irregularidade mais significativos parecem apontar para a razão do desperdício do dinheiro público em empreendimentos maculados pelos vícios decorrentes de processos conduzidos sem obediência das disposições a eles aplicáveis, como a Lei 8.666/93, as leis orçamentárias e instruções normativas como a Instrução Normativa STN nº 01, de 15 de janeiro de 1997, pela prática de atos contrários à moralidade administrativa e falta de critérios na utilização dos recursos.

As irregularidades concernentes ao processo licitatório demonstram a recorrência de falhas na elaboração dos contratos, deixando de prever cláusulas indispensáveis para sua posterior boa execução bem como se pautando pela ausência de projeto básico, ou sua elaboração imprópria, e pela falta de planilhas orçamentárias confiáveis e detalhadas sobre os itens do empreendimento de modo a aferir seu correto valor.

Essas falhas redundam em posteriores aditivos para adequação do contrato à realidade da execução e dão azo a que se realizem com sucesso e, muitas vezes com a conivência da administração, manobras para desviar recursos através do superfaturamento e do sobrepreço.

Entre as irregularidades constatadas, verificam-se vários casos de evidente direcionamento dos resultados da licitação ou de conluio entre licitantes, com a desclassificação de competidores por motivos meramente formais, ou pela clara falsidade das demais propostas que, de

modo uniforme em relação a cada item se situam abaixo daquela a quem foi previamente atribuída a licitação.

O superfaturamento tem ocorrido de forma gritante, com a formação de preços muito superiores aos praticados no mercado. Sua aceitação demonstra, quando não ocorre pura e simplesmente má-fé e conluio com os contratados, o descaso e o despreparo dos servidores encarregados de conduzir o processo. Não se pode deixar de atribuir grande parcela de culpa à administração, seja por não controlar adequadamente o desempenho desses servidores, seja por não proporcionar o treinamento adequado, com o fito de prevenir a repetição de tantos erros.

A constatada consignação de tributos como o ISS em percentuais superiores aos efetivamente incidentes nas planilhas de formação de preços das empresas prestadoras de consultoria ao DNER, e na construção da barragem de Italuís, no Maranhão, é ponto que merece a maior preocupação, porquanto a amostragem colhida permite supor que se trate de uma prática geral. Não só nesse caso específico, todas as planilhas formadoras de custo de prestação de serviços devem ser cuidadosamente analisadas, de modo a escoimar sobrepreços em itens como encargos sociais (em todas as suas subdivisões: contribuições, provisões para férias, ausências etc.) tributos, BDI, e materiais empregados nos serviços.

Volta-se a frisar que esses procedimentos somente serão eficazes se a administração estiver preparada para escolher e treinar os servidores executantes do processo, afastando os transgressores e treinando adequadamente a grande maioria de funcionários cumpridores de suas obrigações.

Todas as obras consideradas em situação irregular devem ser objeto de redobrada atenção para que sejam sanadas as falhas ocorridas e adotadas as providências legais tendentes a recuperar os recursos financeiros mal empregados.

Maior atenção deverá ser dispensada a algumas dessas obras em que as irregularidades as fazem sobressair entre as demais. Destacamos em especial:

**OBRAS COM INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES MAIS DESTACADAS, DENTRE AS
CONSTATADAS EM 2001**

EMPREENDIMENTO	OBSERVAÇÕES
CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR FRONTEIRA-NORTE / BR 364/AC - SENA MADUREIRA - RIO LIBERDADE	A condução do empreendimento se caracteriza por inúmeras irregularidades concernentes a desvio de finalidade, não publicidade dos contratos, planejamento inadequado e utilização imprópria ou para outros fins de materiais, ausência de orçamentos detalhados.
CONSTRUÇÃO E AMPLIAÇÃO DE BENS IMÓVEIS DAS INSTITUIÇÕES FEDERAIS DE ENSINO SUPERIOR / AMPLIAÇÃO INFRA-ESTRUTURA PREDIAL E EQUIP. FUND. UNIV.FED. AMAPÁ	Favorecimento através de contratação direta de objeto que deveria ser licitado, antecipação de pagamentos e superfaturamento e fracionamento de objeto, o que evitou a realização de licitação em modalidade mais competitiva.
IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DE SALVADOR / DO METRÔ - TRECHO LAPA-PIRAJÁ	Comprometimento de recursos federais correspondentes ao aportes que deveriam ser do Estado, desclassificação imotivada da primeira colada no certame e permissão contratual para mudança da forma de pagamento possibilitando prejuízos ao erário.
CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA DE IRRIGAÇÃO DE USO COMUM / ADUTORA SERRA DA BATATEIRA NO ESTADO DA BAHIA	Realização de serviços adicionais não previstos no projeto, contratações irregulares, superfaturamento de materiais e restrições ao caráter competitivo das licitações.
MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA EM SALVADOR/ EM SALVADOR	A execução do projeto apresenta uma impressionante série de irregularidades como a descaracterização do projeto original, alterações de preço favorecendo a contratada sem fundamento contratual, descumprimento de limites de alteração do objeto, pagamentos indevidos, contratação, sem licitação, de serviços de elevado valor, superfaturamento e execução irregular de convênio.
ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS / BR-060/DF - DISTRITO FEDERAL - DIVISA DF/GO	Fiscalização inadequada dos serviços, indício de licitação fraudada mediante acerto entre os licitantes e pagamento de serviços não executados.
IMPLANTAÇÃO DA UHE SERRA DA MESA (GO) DE 1.275 MW / NO ESTADO DE GOIÁS	Definição de critérios inconsistentes de repartição de despesas com o Consórcio Serra da Mesa Energia e celebração de contrato com um consórcio privado, sem a realização de licitação, por meio do qual foram transferidos os direitos de arrecadação de 51,46 % da venda de energia, por trinta anos.
CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO, REFORMA E APARELHAMENTO DE ESTABELECIMENTOS PENAIS / NO	Alterações indevidas de projeto, pagamentos indevidos à contratada, aditivos superiores ao limite de acréscimo e execução irregular de

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

EMPREENHIMENTO	OBSERVAÇÕES
ESTADO DE GOIÁS	convênio.
ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS / BR-060/GO - DIVISA DF/GO - ENTRONCAMENTO BR-153/GO	Alterações indevidas nos projetos, superfaturamento, com preços acima dos definidos pelo Sistema de Custos Rodoviários.
AMPLIAÇÃO DOS MOLHES DO PORTO DE RIO GRANDE E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO / NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Alteração na metodologia de medição de serviços sem justificativa técnica e pagamentos antecipados por serviços não efetivamente concluídos
ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR MERCOSUL / BR-386/RS - LAGEADO - CANOAS	Superfaturamento, mediante inclusão, nas planilhas de preços das empresas de consultoria, de percentuais de impostos não correspondentes ao efetivamente taxado. Suspeita de fraude em notas fiscais apresentadas por contratada, que podem representar fraude fiscal e superfaturamento pelo pagamento de material possivelmente não entregue.
MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ / NO ESTADO DE SANTA CATARINA	Simulação do processo licitatório, ausência de estudos preliminares que justifiquem a escolha de materiais, visível apresentação de propostas da segunda colocada de modo a garantir a vitória da empresa que veio a ser contratada. Superfaturamento, com a contratada cobrando preços muito mais elevados que os praticados em outra obra por ela realizada.
ADEQUAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR MERCOSUL / BR 101/376/SC - DIVISA PR/SC - PALHOÇA	Acréscimos em todos os contratos em decorrência de projetos originais inadequados, falta de critério para aceitabilidade dos preços das propostas e prática de preços superiores aos preços fixados pelo DNER.
DRAGAGEM NO PORTO DE SANTOS (SP) / NO ESTADO DE SÃO PAULO	Ausência no projeto básico, para o aprofundamento e dragagem do canal do Porto de Santos, e do orçamento detalhado do seu custo global. /043.98: A licitação para preparo do Relatório Ambiental Preliminar-RAP se processou sem a prévia elaboração do projeto básico e do estudo de viabilidade técnico-econômica, elementos indispensáveis para elaboração do RAP.
MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA / CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DE PALMAS - NO ESTADO DE TOCANTINS	Celebração de convênio para finalidade que já era objeto de um contrato. Falta de realização de licitação, falta de contrapartida estadual no convênio, preços elevados, em especial para terraplanagem e pavimentação.
CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS / BR-242/TO - PEIXE - PARANÁ - TAGUATINGA	Constatação de elevado sobrepreço nos diversos contratos da obra, tanto em relação ao projeto básico como aos preços de referência do SICRO.

VII - PROGRAMAÇÃO DE AÇÕES

As ações de investigação da Comissão se concretizaram mediante realização de audiências públicas, seja no recinto de reunião da Comissão, na Câmara dos Deputados, seja em audiências e visitas feitas em algumas unidades da Federação.

As audiências públicas foram realizadas em Brasília, Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Goiânia, Salvador e São Paulo. Os títulos seguintes apresentam resumo do que se consignou nas audiências e dados sobre as obras cuja situação, em razão das informações colhidas, merecem análise mais aprofundada.

VIII - RESUMO DOS ASSUNTOS TRATADOS NAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

1.1. AUDIÊNCIA EM FLORIANÓPOLIS, REALIZADAS NO DIA 6 DE AGOSTO DE 2001, PARA OITIVA DOS SEGUINTE CONVIDADOS:

- Sra. Alba Terezinha - Superintendente do INSS;
- Sr. João Osmar, Secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente;
- Sra. Mirian Schlickmann, Secretária de Educação e do Desporto;
- Sr. João José Cândido da Silva, Secretário de Saúde;
- Sr. Leodegar da Cunha, Secretário dos Transportes e Obras;
- Sr. Antenor Chinato Ribeiro, Secretário de Segurança Pública;
- Sr. Newton Fernandes Brüggemann, Gerente de Patrimônio;
- Sr. Roberto Ribas, representante estadual do DNER;
- Sr. Edgar Antônio Roman, Diretor-Geral do DER.

RESUMOS DOS DEPOIMENTOS

DEPOIMENTO DA SRA. ALBA TEREZINHA SCHLICHTING. Procedeu inicialmente à entrega à Comissão de um relatório sobre a situação de todos os imóveis do INSS no Estado. De acordo com a depoente, a administração dos imóveis atualmente fica afeta a cada uma das cinco gerências e não mais à superintendência estadual, daí por que o relatório contempla os imóveis divididos em imóveis operacionais, os aqueles utilizados para as atividades-fim da instituição, e os não-operacionais que são os mantidos no patrimônio com dois objetivos: para futura utilização como reserva técnica — atualmente são 111 imóveis nessa condição — e para alienação.

Disse a depoente que, nos últimos anos, foi intensificado o plano de desmobilização dos imóveis do INSS. De 433 imóveis. A grande maioria desses imóveis são provenientes do antigo IAPAS, imóveis então adjudicados por conta de contribuições previdenciárias não pagas.

Explicou ainda que essas alienações são feitas por meio de concorrência pública, na forma da Lei. Para o segundo semestre deste ano, há previsão de venda de 44. De acordo com a depoente, dos 160 imóveis que o INSS tem hoje no Estado, 49 são usados e os demais serão colocados à venda ou permutados.

Quanto à realização de obras por esse órgão, informou a depoente que, desde 1990, o INSS não constrói nenhuma obra nova no Estado, apenas faz melhorias e adaptações. Trata-se

de obras que custam em torno de 200 mil reais, em média, e que levam de três a quatro meses do início ao seu final. No máximo, em 120 dias, essas obras são acabadas. Não há nenhum imóvel da Previdência na condição de obra inacabada, nas palavras da depoente.

Disse não ter conhecimento de nenhuma obra paralisada, no Estado, que tenha recebido recursos da União para sua execução.

Indagada sobre a existência de um prédio, situado na Rua Heitor Blum, o qual possui uma área ocupada uma parte pelo Município e o restante sem utilização. Respondeu que esse prédio foi utilizado pelo INSS até o ano passado, porém pertence ao SUS. Disse ter a informação de que esse prédio vem sendo utilizado pela Prefeitura.

Questionada sobre quantos imóveis possui o INSS de Florianópolis, entre ocupados e não ocupados, afirmou que há 160 imóveis hoje no Estado. Dos 160, 49 são usados como sedes das gerências e das unidades de atendimento da Previdência. Os demais ou estão em processo de desmobilização ou serão colocadas, no segundo semestre, à venda, ou em forma de venda direta ou de concorrência e de permuta, que é o caso de dois terrenos em Florianópolis. Há, portanto, 111 imóveis que não são usados de forma operacional.

Confirmou que um prédio ocupando uma área total de 2.852 metros quadrados, com quatorze pavimentos, em que será instalada a DATAPREV pertence ao INSS e vem sendo por ele utilizado. Nesse prédio funciona, de acordo com a depoente, uma Junta de Recursos; uma biblioteca, que pertence à Gerência Executiva de Florianópolis; a auditoria; e será instalada a DATAPREV, que atualmente paga aluguel.

Acerca de um prédio em Tijucas, na Avenida Bayer Filho, de 340 metros quadrados, alugado pelo valor mensal de R\$1.540,00, foi explicado que esse imóvel será objeto de um processo de permuta, em face do que desaparecerá essa despesas com aluguel.

DEPOIMENTO DO SR. MURILO GHISONI BORTOLUZZI – Secretário-Adjunto da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente, representando o Secretário João Macagnan.

Negou ter conhecimento de uma alguma irregularidade em obra pública no Estado.

Quanto à Barragem de São Bento, disse não saber em condições se encontra a obra e que provavelmente essa questão seria de responsabilidade da Secretaria de Transportes e Obras do Estado, sob o comando do Secretário Leodegar Tiscoski, por meio do Departamento de Obras e Estradas e Obras Hidráulicas.

Quanto ao acompanhamento das questões ambientais referentes às rodovias 101 e 282, que o processo é desenvolvido com a participação da Fundação do Meio Ambiente, que é o órgão vinculado e responsável pelas licenças ambientais, embora processos ligados a rodovias

como a BR-101 tenham também a participação do IBAMA. A FATMA - que é a Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina trabalha em conjunto com o IBAMA, prevalecendo o parecer final deste. Não se recordava de qualquer convênio de tratamento de resíduos sólidos com o Governo Federal. Referiu-se à CASAN como o órgão responsável pelo saneamento básico no Estado.

O depoente ainda mencionou a existência de obras, a exemplo da recuperação da bacia hidrográfica, da bacia carbonífera, em que há um convênio com o Ministério do Meio Ambiente. Essa obra está em andamento, na região de Criciúma, uma região onde é explorado o carvão mineral.

DEPOIMENTO DO SR. NORIVAL RAULINO DA SILVA – representando o Sr. João José Cândido da Silva, Secretário de Saúde do Estado de Santa Catarina. Iniciou seu pronunciamento, afirmando que, na área da saúde, no que toca a recursos federais do Ministério da Saúde ou interveniência da Secretaria de Estado da Saúde, não há nenhuma obra que possa ser considerada inacabada ou paralisada.

Quanto a obras em andamento fez referência às seguintes:

- convênio entre a Fundação Nacional de Saúde e a Secretaria para a construção do laboratório de fronteira, VIGISUS;
- a construção da Central Estadual de Rede de Frios;
- Hospital Pediátrico de Joinville;
- Hospital Vilson Kleinunbing, em Florianópolis;
- ampliação do Hospital Universitário; recursos que vieram à Secretaria para a construção do Hospital Universitário de Blumenau, em parceria com o Município de Blumenau;
- convênio entre o Ministério da Saúde e a Secretaria; ampliação do Hospital Nossa Senhora da Conceição, Tubarão.

DEPOIMENTO DO SR. LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI – Secretário dos Transportes e Obras. Iniciou seu depoimento explicando que, na área da Secretaria dos Transportes e Obras, há algumas delegações na área do Ministério dos Transportes ao Governo de Santa Catarina, destacando-se a delegação da Rodovia BR-282, que liga a BR-101, em Florianópolis, até a Argentina, no Rio Peperi-Guaçu. Segundo ele até recentemente, boa parte dela estava com os ritmos dos trabalhos paralisados, mas, no momento essas obras encontram-se em andamento. Referiu-se, ainda, a BR – 470, delegada ao Estado de Santa Catarina em 1998, cujo contrato de concessão acabou sendo anulado. A seu ver, a obra mais importante, em termos rodoviários, no Estado de Santa Catarina, é a duplicação da BR-101. Já concluída no trecho

norte, entre Florianópolis e a divisa com o Paraná, encontra-se, todavia, paralisada no trecho 2, onde há um problema sério de definição de traçado, em função de uma reserva indígena existente na localidade chamada Morro dos Cavalos.

Quanto à BR 282, quatro trechos já estão com obras em pleno ritmo e há entendimentos para a restauração de outros que se encontram. O depoente também se referiu ao Porto de Itajaí, que está em plena ampliação. O Porto de São Francisco do Sul, que é vinculado à Secretaria dos Transportes e Obras, também está sendo ampliado, com recursos do Governo Federal e do setor privado. O Porto de Laguna, onde há investimentos federais, já teve licitada a sua ampliação, a retificação do chamado Molhe Sul, Asa Sul do Molhe, que é a mudança do traçado dos molhes, permitindo a ampliação da entrada na barra. Esse trabalho foi licitado diretamente pelo Ministério dos Transportes; o Porto é vinculado ao Porto de Santos, e as obras estão sendo feitas segundo o depoente. Indagado sobre a Via Expressa Sul, respondeu que essa obra está sendo executada 80% com recursos do Governo Federal, do PRO-INFRA, e também está em pleno ritmo de execução já com 60% a 70% da obra concluída. Informou ainda que essa obra ficou paralisada por mais de dois anos, por falta de recursos financeiros. Houve aditamento nesse contrato com o aval do Tribunal de Contas, de acordo com a informação do depoente.

Acerca da BR-470, explicitou que ela foi delegada ao Governo de Santa Catarina em dezembro de 98 para efeito de concessão. Devido a questionamentos feitos no âmbito do Tribunal de Contas da União, esse processo foi anulado.

DEPOIMENTO DO SR. ANTENOR CHENATO RIBEIRO – Secretário de Segurança Pública. Informou que sua Secretaria não tem nenhuma obra financiada com recursos federais.

DEPOIMENTO DO SR. NEWTON FERNANDES BRÜGGEMANN, Gerente de Patrimônio. Fez menção a uma garagem na Rua Conselheiro Mafra, no Centro, que será objeto de leilão, pois a União não tem qualquer interesse em manter uma garagem. Referiu-se em seguida aos imóveis à beira-mar.

Citou também o caso de glebas nos Municípios de Mafra e Porto União, que serão objeto de leilão. Estariam sendo feitos inclusive contatos com o INCRA para saber se há algum interesse nessas terras rurais para fins de reforma agrária, mas não houve resposta até o momento.

Informou que foi iniciado um trabalho para levantamento dos bens próprios nacionais do interior, fora da orla dos 33 metros. Quanto a esses, não há como dizer a respeito do bom ou mau aproveitamento em sua maioria. Isto ocorre porque há apenas trinta servidores de uma gerência para fazer o recadastramento desses imóveis.

Quanto a ilhas arrendadas para particulares, em Santa Catarina, disse não ter esses dados à mão.

Em relação a imóveis invadidos, mencionou um exemplo, em Laguna, de uma área de aproximadamente três mil metros quadrados, em que há diversas invasões, quanto às quais existem ações tramitando há anos.

DEPOIMENTO DO SR. ROBERTO SCHWANSEE RIBAS – Chefe do 16º Distrito Rodoviário Federal do DNER, com jurisdição em Santa Catarina. Disse que sob sua jurisdição estão as rodovias federais no Estado de Santa Catarina.

Quanto às BR 282, informou que se trata de uma rodovia que cruza todo o Estado de Santa Catarina, de leste a oeste; inicia-se na cidade de Florianópolis, mais propriamente na cabeceira oeste das Pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campos, e estende-se até a fronteira com a Argentina, cruzando o Estado no sentido leste/oeste. Parte da rodovia está já implantada, pavimentada, em utilização, e um determinado segmento está em construção. O primeiro segmento diz respeito à ligação da BR-101, no Município de Palhoça, até o Município de Santo Amaro. Esse segmento está delegado ao Governo do Estado, já em fase final de conclusão, e com os recursos alocados pelo Governo Federal e sendo então prestadas contas pelo Governo do Estado. Há, ainda, conforme mencionou o depoente, uma seqüência de segmentos já pavimentados e implantados até o Município de Lages. De Lages até Campos Novos, um segmento de aproximadamente 103, 104 quilômetros. Esse é um segmento que está em fase então de implantação e pavimentação. No final, segundo o depoimento, há um segmento de aproximadamente 29, 30 quilômetros, da cidade de São Miguel do Oeste até a fronteira com a Argentina. Essa obra sequer começou. Foi concluído o seu projeto. Ela é recente, é uma rodovia federal, já que ela foi objeto de uma definição de rodovia federal. Informou que o segmento de Palhoça até a divisa com o Rio Grande do Sul é uma rodovia de pista simples que teve o seu projeto de engenharia recentemente concluído e aprovado. Encontra-se em fase de pré-licitação das obras de duplicação. Segundo o depoente trata-se de uma obra que, a exemplo do trecho anteriormente referido, tem financiamentos externos — essa terá, outra já teve — através do Banco Interamericano de Desenvolvimento, e o banco japonês, o banco de cooperação internacional – Banco Japonês de Cooperação Internacional. Foi feita referência a uma obra que teve o seu contrato encerrado e a obra não concluída. Trata-se de uma ligação da BR-470 com a cidade de Blumenau, o chamado eixo de acesso a Blumenau. A obra exauriu o seu valor contratual e haveria necessidade de um aditamento de

valores que ultrapassariam os permitidos legalmente. As obras foram paralisadas e o contrato encerrado.

DEPOIMENTO DO SR. EDGAR ANTÔNIO ROMAN – Diretor-Geral do DER. Quanto à BR 282, explicou que o primeiro convênio de delegação é o contorno de Santo Amaro, propriamente da BR-101 até o Município de Santo Amaro. Esta obra está em fase final, deverá até dezembro ser concluída e restam em torno de 3 milhões e 800 ainda para complementação desta obra. Em 1999, ela teve o ritmo normal e no ano 2000, também, com os repasses efetuados por parte do DNER.

Informou ainda que, nos contratos rodoviários, praticamente, todos eles sofrem aditivos de quantitativos de serviços. Disse que os projetos de engenharia têm deixado muito a merecer em qualidade. Existem surpresas ao longo da rodovia, no momento em que a obra vai sendo executada. Sugeriu um aprimoramento da legislação no sentido de impedir que os aditivos a fim de aumentar em 25% .

1.2. AUDIÊNCIA REALIZADA EM PORTO ALEGRE PARA OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:

ADÃO RODRIGUES VILLAVERDE - Secretário de Coordenação e Planejamento do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

EDSON SILVA - Secretário de Obras Públicas e Saneamento do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

ANTÔNIO AUGUSTO AMMIRABILE MEDEIROS E ALBUQUERQUE – Gerente do Patrimônio do Estado do Rio Grande do Sul.

MARCELO CHAVES ARAGÃO – Gerente Regional de Controle Interno da Secretaria Regional de Controle Interno.

MÁRIO CESAR MARTINS FERNANDES – Superintendente Regional do INSS no Rio Grande do Sul.

DEPOIMENTO DO SR. ADÃO RODRIGUES VILLAVERDE – Secretário de Coordenação e Planejamento do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Disse não ter levantamento de irregularidades em obras inacabadas bem como desconhecer qualquer caso de malversação de dinheiro público no Estado. Com relação à

situação da Termelétrica Candiota III, admitiu que, diante do processo de depreciação, o custo é muito alto para ser sustentado pelo Poder Público.

Referiu-se a uma obra de um posto do INSS, que teve início em 1989, com a paralisação também no mesmo período. Trata-se de um prédio com, mais ou menos, quatrocentos metros quadrados, que teve a construção paralisada na metade e está abandonado desde esse período. O investimento total dessa obra gira em torno de quase 400 mil.

No que tange à BR-481, relatou que a obra se encontra em execução. Um trecho está sendo executado pelo DAER, com recurso do DNER.

Disse ter conhecimento da construção de um presídio que abrigaria apenados na cidade de Rio Pardo, cuja licitação começou em março de 1990. A obra foi iniciada, porém desde 1991, encontra-se paralisada. Os custos para sua retomada representariam atualmente o dobro do valor em que foi contratada inicialmente; cerca de 1 milhão e 700 mil.

Indagado sobre as obras do Molhe do Porto de Rio Grande, em que a obra orçada em 50 milhões teve vencedor na licitação com proposta de 30 milhões, havendo sucessivos aditivos que elevaram o valor inicial acima do dobro, emitiu a seguinte opinião

“Reitero que legalmente isso não há possibilidade de acontecer, e o exemplo sugere ser absurdo.”

DEPOIMENTO DO SR. EDSON SILVA – Secretário de Obras Públicas e Saneamento do Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

Demonstrou preocupação com relação ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal, no Município de Rio Grande a aos imóveis de propriedade da União, utilizados na criação da Companhia de Geração Térmica de Energia Elétrica, CGTEE, atualmente controlada pela União, para a qual foi passado todo o Complexo Termoelétrico de propriedade da Companhia Estadual.

Lembrou ainda a situação das balanças ao longo das rodovias, obras que se encontram em processo de depredação e abandonadas.

Referiu-se também à construção de diques em Cachoeirinha e Alvorada, nos seguintes termos

“Nós temos uma obra, também, aqui no Estado, muito importante na Região Metropolitana, que seria a construção de diques para evitar cheias, basicamente em duas cidades, Cachoeirinha e Alvorada. São duas cidades da Região Metropolitana da Grande Porto Alegre. É uma obra que foi licitada mais ou menos em 1985 e começou a ser executada em 1986, portanto há muito

tempo, e foi paralisada no início da década de 90. Uma obra de quase 10 milhões de reais, uma obra importante. Ela consta do relatório. Se essa obra fosse feita, por exemplo, nós não teríamos, de forma recorrente, quando ocorrem grandes chuvas na Capital, na Grande Porto Alegre, um conjunto de pontos de alagamento nessas duas cidades, que são altamente problemáticos para o Poder Público aqui na região, tanto para os Poderes Públicos Municipais como para o Poder Público Estadual.”

DEPOIMENTO DO SR. ANTONIO AUGUSTO AMMIRABILE MEDEIROS E ALBUQUERQUE - Gerente do Patrimônio do Estado do Rio Grande do Sul.

Apresentou inicialmente a sugestão de que a Secretaria do Patrimônio, que é um órgão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, seja transformada em Secretaria com **status** de Ministério, com a função de elaborar projetos de obras públicas.

Fez referência a alguns casos curiosos de patrimônio da União, entre eles o de um poço artesiano no meio de um campo, no valor de 300 reais.

Outro caso é o recebimento de bens como pagamento de dívidas. Citou o exemplo de um estacionamento em Canoas que vale 3 mil reais, num condomínio.

A respeito da situação dos bens públicos da União no Rio Grande do Sul, prestou os seguintes esclarecimentos:

“ Então, eu acho que aqui nós, nós temos aqui no Rio Grande do Sul 1.426 próprios nacionais, não é, que são imóveis de uso da União ou que... Destes 1.426, nós temos 330 sob a administração direta da Gerência de Patrimônio. Trezentos e trinta, não é? E alguns retornam para a Gerência Regional, depois de utilizado pelos órgãos, em bom estado, outros não. Às vezes é uma dificuldade para gente recolocar este imóvel com uso público, não é? Desses 330, oitenta já estão definidos como dentro de um projeto de alienação. E, além disso, só para ilustrar assim, além de administrar todo esse patrimônio, a Gerência Regional, também sobre terrenos de Marinha, tem sob sua jurisdição mais 9.500 terrenos de Marinha. E sobre esses terrenos de Marinha (...) Nós temos 9.500 terrenos de Marinha, porque nós temos também sob a jurisdição da Gerência Regional 700 quilômetros de litoral. Esses 9.500 não representam todos os imóveis do litoral, mas a parte já homologada e

cadastrada. Uma parte, inclusive, desta área, lá em Rio Grande, por exemplo, nós estamos concluindo agora, depois de um processo que demorou quase 20 anos, a entrega de mais de 3 milhões de metros quadrados lá em Rio Grande que está sendo ocupada por aproximadamente 40 mil pessoas e, neste processo de cessão à Prefeitura de Rio Grande, nós vamos regularizar a situação de moradia de 40 mil pessoas que estão lá. E, aliás, é uma idéia que nós, que eu pelo menos tenho. Os imóveis públicos estão para servir ao serviço público e para cumprir uma função pública. A União não é e não funciona como um especulador. Eu não olho para um terreno e olho assim: “Ah, que bom que aquele meu terreninho. Deixa lá guardado para quando eu quiser eu vou lá vender”. Não. A União, sempre que ela tiver disponibilidade, ela tem que colocar esses imóveis à disposição. “

Informou ainda que União só dispõe de uma ilha de mar, que é ilha dos Lobos, protegida pelo IBAMA.

DEPOIMENTO DO SR. MARCELO CHAVES ARAGÃO - Gerente Regional de Controle Interno do Rio Grande do Sul.

Disse não Ter tomado conhecimento de nenhuma obra inacabada do Governo Federal no Rio Grande do Sul.

Fez o seguinte relato sobre o trabalho de auditoria realizado pelo órgão administrativo por ele representado:

“O nosso trabalho de auditoria, como eu já falei, geralmente inclui o procedimento de auditoria vinculado a bens móveis e imóveis. É rotina nossa, nessa auditoria de gestão, nós aplicamos esses procedimentos. Agora, o foco geralmente da auditoria é um foco de controle, é um foco... Se esses imóveis... Primeiro, jurídico, lógico, se esses imóveis estão registrados, devidamente registrados em cartório; depois um foco de contabilidade, se esses imóveis estão devidamente contabilizados; e se há um controle, controle da utilização e do estado desses bens. Então, o nosso foco de auditoria é o foco controle, se as unidades dispõem efetivamente de controle sobre esses imóveis. Naturalmente, detectamos uma série de falhas de

controle, nas diversas auditorias. Poderia citar aqui as universidades federais, que dispõem de uma dificuldade muito grande de controlar patrimônio e imóveis também. Imóveis funcionais, não se tem controle da utilização; imóveis de universidades federais ocupados sem licitação, quer dizer, sendo explorados comercialmente por empresas, sem licitação. Então, tem uma série de situações irregulares, impróprias, que nós relatamos no nosso trabalho e encaminhamos ao Tribunal de Contas da União.”

DEPOIMENTO DO SR. HAROLDO AUGUSTO NOVIS MATA - Chefe do 10º DRF.

Prestou os seguintes esclarecimentos sobre a atuação do DNER no Rio Grande do Sul:

“O DNER tem um distrito rodoviário que cuida das rodovias federais em cada unidade da Federação, e aqui no Rio Grande do Sul temos o 10º Distrito Rodoviário Federal, que eu atualmente chefo, que cuida das rodovias federais no nosso Estado. De um levantamento, só para dar um panorama rápido do que nós fizemos, pelo menos abrangendo os últimos 20 anos, nós não temos obras aqui no Estado, jurisdicionadas ao Distrito, envolvendo rodovias federais, obras que tenham sido objeto de obras inacabadas. Nós temos obras que não estão concluídas, mas atualmente o Distrito desenvolve dezessete frentes de trabalho, dezessete obras, que estão em andamento. São obras que vêm recebendo regularmente recursos, muitas delas, evidentemente, não nos prazos nem na velocidade que nós gostaríamos, mas o distrito rodoviário aqui é o braço executivo do DNER, e nós trabalhamos rigorosamente em cima das dotações consignadas no orçamento, e os ritmos de trabalho nas nossas frentes são aqueles decorrentes dos recursos consignados. Só para citar as obras que nós temos em andamento, temos na BR-116 obras de pequeno porte, obras de médio porte e obras de grande porte também. Temos duas passarelas ali na BR-116, na Vila Campina, passarela em Novo Hamburgo, viaduto na BR-116 também na avenida João Corrêa, passarela também lá em Santa Maria, na BR-287, obras complementares em Uruguaiana, travessia urbana de Santa Maria; na área de construção, na BR-101 Tavares-São José do Norte, é uma obra que está andando; Santa Maria-Rosário

também é outra obra que está andando, Bom Jesus-Vacaria na BR-285; BR-468, este conveniado com o Governo do Estado, Três Passos-Porto Soberbo, tocada pelo Distrito; e 481, Salto do Jacuí-Arroio do Tigre, conveniado com o Governo do Estado; BR-472, contorno de Santa Rosa; na área de adequação de capacidade, a BR-386, Tabai-Canoas; e lá também em Lajeado a reconstrução da segunda ponte do Rio Taquari, liga Lajeado a Estrela. E na área de restauração, na BR-392, um pequeno recapeamento entre Santo Ângelo e Cerro Largo e travessia de Rosário do Sul na BR-290. São dezessete frentes de obras que o Distrito desenvolve com os recursos consignados no orçamento.”

DEPOIMENTO DO SR. MÁRIO CESAR MARTINS FERNANDES - Superintendente Regional do INSS do Rio Grande do Sul.

Procedeu, inicialmente, a um rápido histórico dos imóveis do patrimônio do INSS, no Rio Grande do Sul, nos seguintes termos:

“Esse patrimônio foi acumulado ao longo do tempo — a maioria deles vindo dos ex-institutos, dos ex-IAPs — e ele foi oriundo de... a maioria deles, de dações em pagamento. Aquelas empresas que não solviam os seus compromissos com a Previdência Social, e na verdade a Previdência lançou mão da dação em pagamento para que pudessem quitar os seus débitos. Ao longo do tempo, essa incorporação se dava sem qualquer tipo de critério. Na medida em que era devedor não se podia cobrar o débito, então vinha, se chamava, se adjudicava esses bens para a Previdência Social, para os ex-institutos. Ao longo do tempo, foi se acumulando um patrimônio, que se tornou, diria assim, oneroso, pela sua manutenção, pela sua depreciação, e a partir de 1993 temos instruções que disciplinam a dação em pagamento. Os imóveis recebidos em dação em pagamento somente podem ser imóveis urbanos. Em segundo lugar, com área construída que possa ser utilizada pela instituição para uso próprio, ou seja, para a instalação das suas unidades. Então, nós vemos que foram se incorporando patrimônios imóveis ao acervo imobiliário da Previdência Social. Tenta-se, há algum tempo, a alienação desses imóveis. A Previdência Social tem como missão precípua a arrecadação de contribuições previdenciárias e

o pagamento de benefícios. Na verdade, então, vimos que era necessário desfazer-se desses bens, aqueles bens que nós não utilizávamos para nossas unidades. Então começamos essa desmobilização, através de projetos, planos nacionais de desmobilização, no qual temos um parceiro que nos acompanha desde o início, que se chama Caixa Econômica Federal. A Caixa Econômica entra na avaliação desses imóveis. Eis aqui uma das principais dificuldades enfrentadas na alienação, que não possibilitaram a venda desses imóveis, da maioria deles, eis que, além de fatores econômicos, de um mercado que não era comprador, e até hoje verificamos isso, a Caixa Econômica, através dos seus laudos de avaliação, verificamos que eles têm um preço bem acima do mercado. Então se verifica que, nas avaliações feitas pela Caixa, não se tem uma real... na avaliação não se leva em conta uma real situação do imóvel, as condições físicas do imóvel. Então, se em determinada zona, calculamos nós, que valha um cubo e meio o metro quadrado, dois cubos, enfim, ali se multiplicam. O INSS tem um imóvel de 100 metros, se multiplica, faz uma operação matemática, e aí se chega ao valor. Isso, na verdade, nós temos visto que tem dificultado. Nós temos preços, até porque os imóveis já sofrem os efeitos da obsolescência, são imóveis que têm certo grau de deterioração, e eles, então... nós não conseguimos efetivar essas vendas. Nós fizemos um trabalho que denominamos Projeto Araucárias III, nos três Estados do Sul, ano passado, procurando uma administração participativa, de intercâmbio entre os três Estados, e oferecemos sugestões à Direção Geral do INSS, no sentido de que nós pudéssemos, através de um processo licitatório, terceirizar a administração e a alienação desses imóveis. Nós achamos que a Previdência Social, a sua missão, como eu falei, é bem atender os seus segurados, oferecer-lhes... reconhecer os seus direitos e arrecadar as contribuições, fiscalizar a arrecadação das contribuições ao INSS. Então, nós sugerimos, primeiro, que se contrate, através de um processo de licitação, uma empresa que cuide da regularização desses imóveis e que, usando do **know how** dessa empresa, ela também proceda à alienação desses imóveis. Nós achamos que a nossa missão é a que acabei de citar e que nós não somos imobiliária e não temos

conhecimento também... não temos verbas publicitárias para divulgar, para vender esses produtos. Então, nós achamos, e já sugerimos, que isso fosse feito através de um processo de licitação, para que nós pudéssemos terceirizar. Sabemos que as dificuldades de venda são grandes, pelos fatores acima já referidos. Isso se demonstra através das estatísticas, ao longo do tempo. E sabemos também que existe uma preocupação muito grande da Direção Geral da Previdência Social, do Ministro da Previdência. Foi constituído, recentemente, um grupo de trabalho em nível ministerial, cuidando exatamente dessa questão, de oferecer sugestões para que nós consigamos desmobilizar mais rapidamente o nosso patrimônio. Nós, aqui no Estado, temos 216 imóveis, sendo que usamos, desses 216, 76 imóveis. Teríamos, então, para fins de alienação, 137. Entendido ter uma alienação a retirada de alguns imóveis do patrimônio do INSS e transferido para outros entes públicos que ocupam esses imóveis, principalmente as Prefeituras, os Ministérios e o Sistema Único de Saúde. Então, nós teríamos que imóveis cedidos a órgãos públicos, ocupados, a órgãos públicos são 67. Então, nós teríamos, na verdade, para alienar aqui no Estado, 79. Nós, a partir de 98, colocamos vários imóveis em licitação, em número de 69, e conseguimos alienar somente nove imóveis — percentual baixíssimo, menos de 15%. Então, na verdade, nós achamos que isso deva... nós tenhamos uma solução a respeito, haja vista que está sendo estudado com muito interesse pelo Ministério da Previdência e Assistência Social. Nós temos aqui também duas obras paralisadas que, até o presente momento, não tinham uma solução, haja vista que elas estavam **sub judice**. Temos uma obra para construção de uma agência da Previdência Social, um antigo posto, na cidade da Grande Porto Alegre, na cidade de Alvorada. Uma obra que, na verdade, foi licitada em julho de... foi firmado um contrato em julho de 89, sob uma gestão anterior, depois houve a mudança de gestão, e na verdade nós verificamos que essa obra, à época, havia sido construída com base num convênio assinado pela Prefeitura de Alvorada com o INSS, na qual havia — o ex-INPS, à época — a promessa de cessão dessa área, sem existir qualquer documento dominial hábil que permitisse à instituição

construir em cima. Então, houve, na verdade, depois, uma regularização, a Prefeitura cedeu essa área ao INSS, e restou uma demanda judicial com a construtora, que reclamava o pagamento de parcelas, contra as quais o INSS se insurgia. Houve o recurso ao segundo grau e a decisão foi prolatada em... o acórdão, em 8 de março de 2001, e a execução de sentença veio agora em maio. Então, nós teremos de indenizar a construtora, num cálculo já conferido, é liquidação de sentença, 147 mil reais. Já estamos solicitando a dotação orçamentária correspondente à Direção Geral do INSS, para que nós consigamos... Calculamos que com mais 150 mil consigamos concluir essa obra e termos uma unidade em Cachoeirinha; em Alvorada, aliás. Temos a outra, que é Cachoeirinha, que também, na administração anterior, em 89, com a lei municipal de promessa de doação com cláusula de reversão ao INSS, foi construída sem qualquer escritura e registro no competente Registro de Imóveis. Então, essas irregularidades foram apuradas através de inquérito administrativo, que determinei já em 92. Foram apuradas as responsabilidades do Superintendente da época, e existe um processo de execução fiscal cobrando essa dívida dessa pessoa. E esses fatos... foram, assim que apuradas as responsabilidades, punidos alguns servidores com pena de suspensão. E para aquelas pessoas que não pertenciam, como esse senhor, aos quadros da Previdência Social, do INSS, foi promovida a competente notícia ao Tribunal de Contas da União, à Polícia Federal, e os processos, então, têm seu curso normal. Estamos cobrando o ressarcimento desse prejuízo. Eu queria também mencionar aos Srs. Deputados que, a partir de dezembro de 99, através da Portaria 6.247, de 28 de dezembro, do então Ministro Waldeck Ornélas, se criou o regimento, se editou o regimento do INSS. O INSS, que já vinha há seis meses passando por uma comissão, por uma transição, ele provocou uma profunda alteração na sua estrutura com a criação das gerências executivas, sendo que as superintendências, a partir desse momento, de dezembro, têm somente uma função de articulação entre essas gerências. Todas essas atividades, que antes eram de competência da Superintendência, a partir de dezembro de 99 foram atribuídas aos

senhores gerentes executivos — nove aqui no Rio Grande do Sul, cem em todo o Brasil. Era praticamente isso. Coloco-me à disposição dos Srs. Deputados para, na medida do possível, do que souber, responder aos questionamentos. “

Indagado sobre quantos imóveis possui o INSS no Estado respondeu o seguinte:

“O órgão, o INSS, aqui no Estado, possui 216 imóveis. Desses 216, 76 são de uso próprio, 137 se dividem em imóveis que podem ser alienados a terceiros e imóveis... sendo que, desses, 70 — para ser mais claro — podem ser alienados e 67 são ocupados por órgãos públicos. Leia-se, na grande maioria dos casos, pelo SUS, que antigamente pertencia ao Sistema Nacional de Previdência e Assistência Social, o INAMPS, mas que cuidava da saúde. Com a descentralização, primeiro, para os Governos Estaduais, e depois com a municipalização plena ou parcial, que passou para os Governos Municipais, nós passamos a compartilhar os nossos prédios com... ou ceder esses prédios para o SUS. Só para ter uma idéia, Deputado... “Poxa, 67 prédios que são ocupados por órgãos públicos”. Nós temos aqui... O Deputado Nardes conhece bem o Hospital Presidente Vargas, que é um prédio que está em nome do INSS. Por quê? Porque quem administrava à época os imóveis do Sistema Nacional de Previdência e Assistência Social, do qual o INAMPS fazia parte, era o IAPAS. E hoje há uma grande discussão. É do Ministério da Saúde, é do Governo Estadual, é do Governo Municipal ou é do INSS? Essa discussão... Nós sabemos que há algum tempo foi criada uma comissão interministerial para resolver essa questão patrimonial, até porque pesa no estoque do INSS o número aqui... Veja o senhor, no Rio Grande, temos 62 — imagine em todo o Brasil —, que na verdade são ocupados... Nós temos um prédio aqui na Rua Riachuelo com a Borges de Medeiros, o Prédio Brasileiro de Moraes, bem próximo daqui, que era do antigo IAPI e que hoje é ocupado pelo Ministério da Saúde, ocupado pela Advocacia-Geral da União, e nós... consta no nosso acervo imobiliário, no nosso patrimônio.”

A respeito de invasões de imóveis públicos no Rio Grande do Sul, prestou ainda os seguinte esclarecimentos:

“Bom, quanto às invasões, nós temos áreas aqui, principalmente aqui em Porto Alegre, onde trago algum exemplo, e até para ser bem... Nós temos Rua Condor, área 1, área 2, 3, 4; Paulino Azureña. Mas para nós sermos assim bem mais práticos, às vezes, eu acho que a gente usando vulgos, termos mais comuns, a gente consegue identificar. Nós temos no bairro... os maiores lotes nossos no Jardim Camaquã e na Vila Maria Degolada também(...) só para lhe dar um exemplo, no Bairro Jardim Camaquã, um lote aqui de 44.613 metros, que está invadido. Isso vem de trinta, quarenta anos atrás. Nós temos, na verdade, empreendido grandes esforços junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre e com a parceria, digamos assim, de uma associação de moradores — ACOMOJACA. É a Associação dos Moradores do Bairro Camaquã, Jardim Camaquã, e eles têm nos procurado, e a gerente executiva de Porto Alegre também. São pessoas que querem regularizar a sua situação. Na verdade, a parte que dependia do INSS, dos levantamentos planimétricos, foram por nós contratados, a fim de fazer a individualização da área. E nós... todo esse processo pende de solução da Secretaria Municipal da Habitação. Existe um protocolo, Deputados — se eu não me engano é de 81, firmado entre a Prefeitura e a atual administração da época — acho que era o INPS, na época; o IAPAS, na época, desculpe —, e no qual a Prefeitura de Porto Alegre se comprometia a adquirir glebas, lotes, para depois distribuir a essas pessoas, a esses que invadiram as áreas, esses moradores. Na verdade isso aí só ficou no protocolo de intenções, em que pesem as nossas várias reuniões com a Prefeitura de Porto Alegre, com o Governo do Estado também, com a Secretaria Estadual da Habitação, visando a uma solução para esse problema. E, como disse, a parte que nos cabia fazer — a nós, do INSS — foi feita. Várias reuniões foram feitas com os moradores, com a associação. São pessoas sérias, humildes, trabalhadoras. A gente vê que eles não querem morar de graça e ter a incerteza de um dia poderem ser despejados, o que seria até difícil. Mas

eles querem ter o seu lote, a sua casinha em cima, pagar impostos, e isso está na Prefeitura de Porto Alegre. É uma coisa que na verdade nós temos que resolver. Será melhor para todos: para o INSS, para os moradores, para a sociedade, enfim.”

1.3. AUDIÊNCIA REALIZADA EM CURITIBA, NO DIA 9 DE AGOSTO DE 2001, PARA OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:

ELIZABETE FÁTIMA SÉER DA SILVA – Gerente de Patrimônio do Estado do Paraná.

AUGUSTO CANTO NETO - Secretário de Obras do Estado do Paraná.

ELIZABETH LOBO DOS SANTOS ELPO – Superintendente Regional do INSS.

ALCYONE VASCONCELOS R. SALIBA – Secretária de Educação Básica do Estado do Paraná.

JOÃO ALBERTO SANTCHUK - Chefe de Distrito do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER.

PAULINHO DALMAZ – Engenheiro do Departamento de Estradas de Rodagem — DER.

DEPOIMENTO DA SRA. ELIZABETE FÁTIMA SÉER DA SILVA.

Prestou, inicialmente, os seguintes esclarecimentos sobre o patrimônio da União:

“O Patrimônio da União tem como função institucional administrar os imóveis de propriedade da União. Esses imóveis, nós temos imóveis que são caracterizados como próprios nacionais — que são aqueles utilizados no Serviço Público Federal — e temos os imóveis dominiais, que são caracterizados por aqueles terrenos, hoje, na sua grande maioria, os terrenos de Marinha, acrescidos, de Marinha. Nós temos também dominiais localizados no interior do Estado, mas esses geralmente são ocupados por órgãos públicos federais, estaduais e municipais, nas suas atividades institucionais. A nível de próprio nacional, o controle desses imóveis, algum tempo atrás, ficou um pouco relegado em função da estrutura do Patrimônio da União, que não atendia às necessidades para que nós pudéssemos fazer um levantamento desses imóveis. A nova gestão do Patrimônio — que teve início em final de 98, início de 99 — implantou o recadastramento desses imóveis; criou um novo sistema, que vai

substituir o atual sistema, que já é arcaico e não atende mais às necessidades do Patrimônio. Esse recadastramento está nos possibilitando identificar os imóveis de propriedade da União e as suas situações. Nós ainda estamos na fase de recadastramento. São duas fases: o recadastramento, que vai levantar... que tem por objetivo levantar a quantidade de imóveis, quem os estão utilizando, e a segunda fase, que deve começar no início de 2002, que tem por objetivo regularizar a situação dos imóveis que porventura não estejam sendo utilizados da forma como deveriam. A nível de Paraná, até onde nós pudemos chegar, nós estamos com aproximadamente 90% dos imóveis recadastrados — não regularizados; recadastrados. Nós não encontramos, a nível de Paraná, nenhum problema assim que nós possamos dizer que... Aqui, no caso, a CPI é de obras inacabadas. Nós não temos nenhum caso... não verificamos, até o momento, nenhum caso de obras inacabadas. A função do Patrimônio da União não é verificar se as obras estão inacabadas ou não. Essa não é a atividade do Patrimônio da União. Por quê? Porque quando você entrega um imóvel para um órgão público federal, estadual ou municipal — no caso, mais o federal... Porque quando você entrega uma terra nua ou um prédio para ele construir, ou administrar, ou reformar, a administração desse imóvel passa totalmente para esse órgão. Então, os recursos são desse órgão. Os recursos não são do Patrimônio para ele construir as obras. Por exemplo, se eu entrego um imóvel para o TRT — eu tenho uma terra nua e entrego para o TRT; ele quer construir a sede da Junta de Conciliação —, os recursos vêm para o TRT; do Governo para o TRT. Então, o Patrimônio não entra nesse mérito da construção do prédio. No caso de imóveis mal utilizados... Eu não sei o que a CPI entenderia por mal utilizados. Depois, até eu gostaria que... Nós temos os imóveis utilizados por órgãos públicos, tanto federais como municipais. Uns estão usando realmente áreas maiores do que às vezes necessitaria. Isso não é... isso não é uma característica... isso não é uma situação normal, são exceções. Mas esse trabalho de recadastramento justamente visa solucionar esta situação: chegar, após o recadastramento, fazer uma análise da racionalidade do uso do imóvel e possibilitar que mais órgãos públicos usem aquele imóvel que, porventura, estiver sendo mal utilizado. Eu entendo por mal utilizado... Isso aqui, a nível de Paraná. Porque nós não temos, a nível de Paraná, situações de utilização inadequada dos imóveis. Os imóveis que nós não temos aplicados no

Serviço Público, que porventura nós verificamos que a situação, a vocação deles não seja para utilização de órgão público, nós, imediatamente, após as consultas, disponibilizamos para alienação, para que a gente não fique com o imóvel, porque nós não temos recursos para manter esses imóveis. Então, a saída que menos prejuízo traz à União é alienar esses imóveis e que órgão público federal não tenha interesse na sua utilização. Eu acho que... Bom, eu quero deixar claro que o Patrimônio da União, a função do Patrimônio da União, ela é cartorial. O Patrimônio da União é o cartório da União. Todo documento, todo contrato de cessão, alienação ou locação, ele tem força de escritura pública, que sai do Patrimônio da União. Então, o documento sai do Patrimônio da União, assinado pelo Procurador da Fazenda Nacional, que é o representante legal da União, direto para o cartório de registro de imóveis, para providenciar o registro.”

Disse não ter conhecimento de nenhuma obra inacabada.

Indagada sobre terrenos de marinha, prestou os seguintes esclarecimentos:

“Veja, nós temos um cadastro de terrenos de Marinha. Não temos de todos por quê? Porque nós, constantemente, estamos fazendo o cadastramento dos terrenos de Marinha. Hoje, nós temos aproximadamente 8 mil imóveis cadastrados no Paraná. Mas nós temos um potencial de cadastramento bem maior. Só que nós temos que contar com recursos financeiros e humanos. O Patrimônio da União não tem uma estrutura adequada ainda para entrar com o planejamento de ele próprio fazer esse trabalho. Então, muitas vezes, nós optamos por terceirizar esse trabalho, contratação de empresas para fazer esse trabalho. No Paraná, nós fizemos isso em 98, no Município de Guaratuba. E estamos agora trabalhando no sentido de adotar o mesmo procedimento no Município de Matinhos. Mas até agora não saiu recurso, não foi liberado recurso para que a gente pudesse fazer esse trabalho.”

Mencionou ainda que há, no Estado, aproximadamente, cerca de oito mil imóveis cadastrados, incluindo próprios nacionais, imóveis de interior, fora os terrenos de Marinha. Desses imóveis, a depoente acredita que 99% estão sendo utilizados por órgãos públicos federais.

Informou que o prédio do IBC, em Ponta Grossa, foi permutado com a CONAB,. Não sendo mais de propriedade da União.

Quanto às ilhas de propriedade da União, fez os seguintes comentários:

“ Nós estamos agora também fazendo um trabalho de levantamento das ilhas. Nós não tínhamos, até então. Nós estamos fazendo esse trabalho de levantamento. Nós, nesse trabalho, em muitas ilhas nós não conseguimos chegar. E, até em virtude disso, nessas ilhas não deve ter ocupação. Mas nós conseguimos chegar a 79 ilhas. E, dessas ilhas, onde nós encontramos mais ocupação, maior número de ocupantes, foram a Ilha das Peças, a Ilha do Superagui, que compõe o Parque Nacional do Superagui, a Ilha Rasa. Há algumas ocupações na Ilha da Cotinga, que é ilha indígena, mas que estamos, na área indígena, cancelando os cadastramentos, as inscrições que foram feitas no passado. E, depois que ela se tornou área indígena, ela não é passível de ocupação. Então, nós estamos cancelando essas ocupações e estamos tentando cadastrar as ocupações da Ilha das Peças e da Ilha do Superagui. Mas nós ainda não obtivemos o aval do IBAMA, que, por ser um parque nacional, ter a área do parque delimitada — e tem o entorno do parque, que está fora da área, que é onde se encontram essas ocupações —, nós estamos aguardando o aval do IBAMA para poder cadastrar esse pessoal e retirar aqueles que não podem ficar na área.”

DEPOIMENTO DO SR. AUGUSTO CANTO NETO – Secretário de Obras do Estado do Paraná.

Explicou que a Secretaria de Obras do Estado do Paraná, no tocante às obras federais, só tem recursos do Ministério da Justiça, através da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Paraná, na construção de penitenciárias. Encontra-se em execução a penitenciária de Piraquara, que é uma penitenciária de segurança máxima. Essa obra iniciou-se em janeiro de 98 e houve a falência da firma construtora no ano 2000. Foi retomada a obra seis meses depois e

atualmente ela se encontra praticamente em fase de conclusão, com data prevista para fins de outubro, início de novembro.

Mencionou ainda convênio do Ministério da Justiça com a Secretaria de Segurança Pública do Estado do Paraná, para a reforma de quatorze penitenciárias, das quais sete já estão concluídas, devendo as demais ser concluídas no prazo máximo de sessenta dias, no valor de 520 mil reais.

Com relação à área de Saúde, citou o Hemocentro de Cascavel, construído no ano passado no valor de 1 milhão e a construção de um laboratório central no Estado, com recursos do SUS, no valor de oito milhões de reais, cujo processo encontra-se em fase de licitação.

Indagado sobre construção de penitenciárias fez o seguinte comentário:

“A Penitenciária de Piraquara foi iniciada no dia 15 de janeiro de 1998. O valor de licitação máximo era 8.864.839,54 centavos. A firma ganhadora é a Cotelli Construtora Técnica LTDA., deu um desconto de 32,91%. O valor máximo de 8,8 milhões, caiu para 5.948.000. Foram aditados mais 1.601.00, fechando o valor máximo da obra em 7.550.105,36. Essa obra iniciou no dia 15 de janeiro de 98 e teve sua paralisação no dia 6 de abril do ano 2000, inclusive em função da insolvência da firma construtora. Nós tivemos a paralisação da obra com 71,53% de obra executada e paga. Nós sofremos com isso uma descontinuidade da obra, rescindimos os contratos, fizemos uma nova licitação e reiniciamos a obra ainda no ano 2000, no dia 28 de dezembro de 2000, onde a firma vencedora foi a construtora SIAL Construções Civis LTDA., nosso valor era de 3.304.345,19, e a firma construtora deu um desconto de 15,8%, fazendo um contrato de 2.782.258,65. Até a presente data, não há aditivo contratual nenhum nessa segunda etapa, e a conclusão está prevista para o dia 26 de outubro de 2001.”

DEPOIMENTO DA SRA. ELIZABETH LOBO DOS SANTOS ELPO – Superintendente Regional do INSS.

Explicou que, a partir da nova estrutura do INSS, desde 99, o papel da Superintendência é um papel de articulador junto às gerências-executivas, que no Estado do Paraná são cinco: gerência-executiva em Curitiba, Cascavel, Londrina, Maringá e Ponta Grossa, e a quem compete então dentro, desse modelo de descentralização, a responsabilidade junto a todos os imóveis e obras.

Prosseguiu fazendo os seguintes comentários

“Nós temos no Estado 52 imóveis próprios, dos quais 37 estão sendo utilizados, cinco estão cedidos, aliás, cinco são cedidos para o INSS e dez são cedidos pelo INSS. Temos ainda oito imóveis que são locados, temos dois imóveis prontos para desmobilizar, os quais já entraram no modelo de licitação — foi apresentada uma proposta de leilão, mas não apareceu comprador —, e três imóveis a gente considera como reserva técnica. E desses imóveis que estão cedidos, eles precisariam de uma regularização, no sentido de a gente estar dando melhor aproveitamento a eles, porque existe um certo custo para o INSS em estar com esses imóveis parados.”

Indagada sobre obras em execução, afirmou que há uma última obra sendo executada, no modelo do Programa de Melhoria de Atendimento. Disse que todos os requisitos da Lei de Licitações têm sido observados na realização de obras pelo INSS, no Estado.

A SRA. ALCYONE VASCONCELOS R. SALIBA – Secretária de Educação Básica do Estado do Paraná.

Inicialmente, a depoente fez o seguinte pronunciamento:

“Peço permissão ao Presidente, Deputado Federal Damião Feliciano, para ler o ofício que eu enviei, no dia 27 de julho de 2001, à Comissão Parlamentar de Inquérito de Obras Inacabadas. Eu tenho cópias extras, caso sejam necessárias. Posso, inclusive, começar já a distribuir. No ofício eu digo, Sr. Presidente, que: “Acusamos o recebimento do Ofício nº 172-Pres., pelo qual V.Exa. comunica a instalação, nessa Douta Câmara dos Deputados, da Comissão Parlamentar de Inquérito, com a finalidade de investigar obras inacabadas que tenham recebido recursos federais. Temos a satisfação de informar-lhe que os convênios firmados entre esta Secretaria de Estado da Educação” — eu deixei bem claro que, no Estado do Paraná, a Secretaria de Educação não é da Cultura e dos Esportes juntos, é só da Educação, básica na verdade — “e o Ministério da Educação, no período 1999/2000, foram executados plenamente, envolvendo ações para a capacitação de profissionais da educação no Estado, aquisição de material didático-pedagógico e equipamentos para o Ensino Fundamental de Educação de Jovens e Adultos e Educação Especial.

No corrente ano de 2001, estão sendo executados, via” — um órgão vinculado à Secretaria de Estado da Educação — “PARANATEC – Agência para o Desenvolvimento do Ensino Técnico do Estado do Paraná (órgão vinculado a esta Secretaria), os convênios relativos ao PROEP, o novo Programa de Expansão da Educação Profissional, com recursos” — sim, do Ministério da Educação, via a SEMTEC, a Secretaria de Educação Média e Tecnológica. Esses recursos são destinados ao Centro de Educação Profissional de Londrina e de Curitiba, os que já estão em execução. Nós temos mais convênios assinados, apenas em execução dois. “Tais recursos destinam-se aos investimentos de infra-estrutura física, equipamentos técnico-pedagógicos, consultoria e capacitação de pessoal...”. Da mesma forma, o outro órgão vinculado, uma unidade administrativa dessa Secretaria, que é o Instituto de Desenvolvimento Educacional do Paraná – FUNDEPAR, “responsável por obras de construção e restauro de prédios escolares, pelo gerenciamento do Fundo Rotativo” — recursos que vão atender diretamente nas escolas necessidades administrativas e de manutenção de obras — “e da Merenda Escolar, também não se enquadram nos objetivos a que se destina a Comissão retromencionada, por não possuir obras inacabadas que tenham recebido recursos federais. Desta forma” — é nosso entendimento — “não existe objeto para o meu comparecimento na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná” — nesta data — “para prestar esclarecimentos” sobre obras inacabadas com recursos federais. Em sumário, os recursos que nós recebemos por convênios do Ministério da Educação, de uma maneira geral, são para equipamentos, capacitação e a aquisição de materiais didático-pedagógicos. Já há muito tempo, aliás, recursos federais do Ministério da Educação, do FNDE, não chegam para as Regiões Sul... para a Região Sul do País, porque a prioridade do Ministério da Educação, em termos de obras, é o Nordeste e o Norte, e está correto. Então, as nossas, o nosso sucesso em obter recursos federais, está sempre na área de capacitação ou aquisição de material para a educação de jovens e adultos e para a educação especial. Agora, sim, no ano passado, tivemos o primeiro grande sucesso na obtenção de recursos

federais para a educação profissional, e dois convênios estão em andamento sem nenhum problema.”

Negou qualquer envolvimento de sua Secretaria com obras inacabadas e disse que as informações de que dispõe sobre assunto são apenas aquelas já veiculadas pela imprensa.

DEPOIMENTO DO SR. JOÃO ALBERTO SANTCHUK – Chefe do Distrito do DNER.

Procedeu à exposição de **slides**, durante a qual fez os seguintes comentários:

“Em primeiro lugar, vamos falar sobre o Corredor São Paulo-Curitiba-Florianópolis, que é sem dúvida alguma a obra mais importante do Governo Federal, não só no Paraná, mas no Sul do Brasil nos últimos anos. Como todos sabem, como todos nós sabemos, os investimentos no Brasil, principalmente em infra-estrutura, por quase cerca de quinze anos, estiveram muito abaixo da necessidade por diversos problemas que o Brasil enfrentou durante esse período. E os investimentos em grandes obras de infra-estrutura só passaram a ser possíveis através da estabilização da moeda no Brasil e através, evidentemente, da negociação da dívida externa, renegociação. A partir desse ano, então, o Brasil passou a se habilitar e a buscar financiamentos internacionais, como é o caso dessa obra extremamente importante e vital mesmo para o Sul do Brasil e para todo o MERCOSUL, cujo projeto inicial já tinha sido realizado há cerca de vinte anos. Então, há vinte anos já se imaginava e verificava que era importante a execução desta obra. E só após, então, a nova estabilização do Brasil é que isso foi possível. Esse financiamento foi possível de ser obtido junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento e ao Banco de Importação e Exportação do Japão, atualmente o JBIC e o BID. Bom, a execução das obras do Corredor São Paulo-Curitiba-Florianópolis tem uma extensão total de 660 quilômetros e busca, ou traz em benefício, a ampliação de capacidade do tráfego — primeiro objetivo. Segundo, elevação do nível de serviço e, em termos de segurança, redução dos elevados índices de acidentes que havia anteriormente. As obras do Corredor compreendem basicamente a

duplicação da pista existente; a restauração da pista antiga; no caso do Paraná, a implantação do contorno Leste de Curitiba, com 45 quilômetros, já em pista dupla; a implantação de pontes e viadutos; a recuperação e o alargamento das obras antigas, que vão ser realizadas na segunda etapa; e a implantação das praças de pedágio, também na segunda etapa. Esses dois últimos itens vão ser realizadas pelas futuras concessionárias do Corredor.

Aqui é um quadro que mostra de modo bem simplificado os principais serviços. Neste quadro mostra-se todo o Corredor, desde São Paulo a Florianópolis, onde nós observamos que são 60 milhões de metros cúbicos de terraplanagem, que foram ou estão sendo realizadas em fase final; 4 milhões e 400 mil toneladas em CBUQ, concreto asfáltico; 188 novas pontes e viadutos, e um túnel, em Santa Catarina. No caso do Paraná, nessa primeira etapa, nós tivemos o desdobramento da execução das obras em nove lotes de obras, que ali estão relacionadas, numa extensão total de 187 quilômetros de obras no Paraná. Aqui nós apresentamos um quadro resumido da duplicação da BR-116, na divisa com São Paulo, que são 43 quilômetros de extensão, e quatro obras de artes especiais, entre pontes e viadutos novos. Aqui nós temos algumas fotos que mostram, na etapa de obras, como estava o avanço das obras no Corredor, algumas em fase final e algumas em estágios mais... Aqui uma visão ampla de um trecho da variante. Aqui é o final da duplicação, na Represa do Capivari, onde nós vemos na parte do fundo a ponte antiga, que foi alargada, reforçada e recuperada — passou inclusive de classe; mudou de classe 36 para classe 45 toneladas de carga —, e a ponte nova, na própria Represa do Capivari. Aqui é a continuação da duplicação. Aqui nós já vemos a restauração da BR-116. Nós tínhamos lá um trecho que já estava duplicado, já era duplicado, mas que sofreu restauração e melhoramentos; foi objeto de restauração e melhoramentos com 30 quilômetros de extensão entre a Represa do Capivari e a entrada do Contorno Leste. Aqui a interseção desse trecho com a estrada histórica da Graciosa, no Paraná. Então, esse viaduto foi executado nessa interseção. Aqui outro aspecto da rodovia. Aqui um retorno. Em toda a BR-116 os retornos foram executados em locais

onde as duas pistas estavam com uma diferença, digamos assim, em planta, de maneira que se possa executar o retorno com muito mais segurança, quando o retorno é em nível, evidentemente. Aqui nós iniciamos a parte do Contorno Leste de Curitiba, que são 45 quilômetros de extensão, totalmente implantados em pista dupla e onde é prevista a execução de 25 obras de artes especiais, entre pontes, viadutos e passagens inferiores, das quais 22 já estão totalmente concluídas e três em execução. Aqui uma vista aérea do Contorno Leste, justamente no início, na interseção do Contorno Leste com a BR-116, na saída para São Paulo. A mesma coisa, uma visão já do Contorno Leste. Aqui um viaduto do Contorno Leste sobre a rodovia estadual. Aqui é o trevo do Contorno Leste com a BR-277. Dentro do Contorno Leste vamos ter cinco grandes interseções do tipo trevo completo. Esse, provavelmente, vai ser o principal deles com a BR-277. Aqui outro aspecto do Contorno. Aqui é outra interseção do Contorno Leste com a BR-376, na conexão que leva até Santa Catarina. Mesma coisa, uma vista geral do trecho. Aqui já é a restauração e melhoramentos da BR-376, que liga São José dos Pinhais à divisa de Santa Catarina. É uma extensão de 69 quilômetros, a rodovia já era em pista dupla, foi restaurada, melhorada e teve o benefício da variante, da Represa do Vossoroca, quando foi construída uma nova ponte. Aqui nós vemos a passarela para pedestres na travessia urbana, em São José dos Pinhais. Mesma coisa. Uma vista da seção transversal da pista duplicada. Aqui uma vista área da Represa do Vossoroca, quando nós observamos, à direita, um antigo traçado da rodovia; era o principal ponto crítico da rodovia, onde muitos acidentes ocorriam anualmente e cujo traçado foi, então, abandonado em função desse novo traçado, com muito mais segurança. Mesma coisa, uma vista aérea. Aqui nós temos alguns **slides** que enfocam o aspecto ambiental da rodovia. Dentro desse aspecto ambiental, um dos programas mais importantes, pelo qual o Banco Interamericano trabalhou muito nesse sentido, foi o reassentamento de quatrocentas famílias, que foram transferidas de áreas de ocupação irregular, seja do DNER ou da Prefeitura de São José dos Pinhais, para um novo loteamento. Então, são quatrocentas famílias que passaram de

uma ocupação irregular, em alguns casos em beira de rio e assim por diante, e passaram a morar nesse bairro, cujo projeto foi desenvolvido em convênio entre o DNER, a COHAB de Curitiba e a Prefeitura de Municipal de São José dos Pinhais. O outro programa ambiental de muita importância que nós estamos em desenvolvimento é a criação do Parque Estadual de Anhangava, que vemos nesta planta. Vemos aqui Curitiba, o Contorno Leste, neste traçado, em verde, e nós vemos ali o Parque Anhangava, que vai ser criado na Serra do Mar com recursos do Programa Corredor São Paulo—Florianópolis e implantado, digamos assim, desenvolvido pelo Governo Federal através de dois programas: o projeto do parque e o plano de manejo, que já foi feito, já está completo, realizado, e a consecução física, digamos assim, de implantação do parque, de obtenção dessas áreas. Parte delas são do próprio Governo do Estado do Paraná e parte são de propriedades privadas, que vão ter que ser desapropriadas. Buscam-se ainda os entendimentos. Nós estamos em fase final de entendimentos com organizações que desenvolvam esse programa; agora, na prática, após a conclusão do plano de manejo. É importante destacar aí que a realização desse parque é uma exigência ambiental do Instituto Ambiental do Paraná e do IBAMA, que são os órgãos licenciadores da obra, como medida compensatória pela realização — isso dentro da Resolução nº 02 do CONAMA, que prevê essa compensação ambiental pelo dano ambiental possível de ter sido ocasionado pela obra. Essas são algumas etapas, simplesmente, de implantação do parque. Aqui são alguns aspectos resumidos da futura concessão da rodovia. Mostram-se aqui as futuras praças de pedágios. Nós vamos ter nesse programa que vem sendo implantado a licitação para concessão. Ela chegou a ser lançada, mas está atualmente suspensa. Nós teremos nesse programa, de acordo com o previsto, nove praças de pedágio entre São Paulo e Florianópolis, com 777 quilômetros de extensão, sendo, dessas nove, duas praças de pedágio no Paraná. Agora, vou falar sobre alguns aspectos, rapidamente, de outras rodovias do Paraná, de outras obras que desenvolvemos nos últimos anos no Paraná. Neste mapa, aqui ficou difícil de visualizar, mostramos basicamente o Corredor São Paulo—

Florianópolis, em azul, e a Rodovia BR-116, Curitiba até a divisa com Santa Catarina, em Rio Negro. São os dois trechos que estão nesse programa, que acabei de me referir, de concessão de rodovias federais diretas, em desenvolvimento pelo Governo Federal para concessão. O mais escuro é o Curitiba—Rio Negro, e o azul mais claro é o Corredor São Paulo—Florianópolis. Então, essas duas rodovias, tanto o Corredor São Paulo—Florianópolis, estão no Programa de Concessão de Rodovias de pista dupla, e a outra, em azul mais escuro, está a BR-116, de Curitiba até... Na verdade, esse trecho está mostrado aí só no Paraná, mas eles são 400 quilômetros de extensão desde Curitiba até a divisa com o Rio Grande do Sul, quer dizer, percorre o trecho do Estado de Santa Catarina; são 400 quilômetros. Então, essa rodovia faz parte de Programa de Concessão de Rodovias Federais em pista simples. Os dois editais estão atualmente suspensos, aguardando decisão. Este **slide** agora mostra outro programa de desenvolvimento pelo Governo Federal/DNER, que são a restauração e a descentralização de rodovias federais. É um programa que o Governo Federal já vem desenvolvendo há alguns anos, e agora nós estamos realmente na fase final para licitação das obras. Todo esses trechos que estão destacados ali, nessa cor mais escura — Bocaiúva do Sul, Curitiba também; são cinco trechos que estão mostrados ali —, são rodovias cujo projeto foi elaborado pelo Governo do Estado do Paraná, através do Departamento de Estradas de Rodagem, já recebeu a não-objeção do BID, que é um dos órgãos financiadores, e está em fase de aprovação pelo Governo Federal através do DNER. A partir disso, as obras vão ser licitadas pelo Governo do Estado do Paraná através de convênio com o Governo Federal. As rodovias vão ser restauradas através desses contratos e, a partir disso, o Estado do Paraná vai passar a assumir a conservação e a manutenção dessas rodovias, através de um protocolo de intenções já assinado. Então, todas essas rodovias passarão para o Governo do Estado do Paraná. Aqui nós mostramos, dentro de outro programa já implantado, em pleno desenvolvimento — de amplo conhecimento, eu acredito —, que são as rodovias federais que foram delegadas ao Governo do Estado do Paraná, através da Lei nº 9.277; foram delegadas

ao Governo do Estado do Paraná, e o Governo do Estado do Paraná promoveu a concessão dessas rodovias à iniciativa privada. Então, todas essas rodovias, desde Paranaguá, passando por Curitiba, até Foz do Iguaçu, depois Cascavel até divisa com São Paulo, depois do Rio Paraná até Curitiba, todo o anel de integração e mais os ramais de acesso estão atualmente, desde 1997, em exploração através da iniciativa privada, com a coordenação do Governo do Estado do Paraná. Então, nós vemos aí que, de 3.400 quilômetros de rodovias federais no Paraná, 1.700 quilômetros, 50% praticamente, foram delegados para fins desse programa de concessão. Estão em pleno desenvolvimento. Vamos mostrar agora, rapidamente, alguns **slides** de outras obras no Estado do Paraná, de rodovias não-financiadas, digamos assim, obras não-financiadas. A mais importante delas, sem dúvida nenhuma, pelo menos nós consideramos, é o Contorno Sul de Curitiba, que são 15 quilômetros de extensão e dão continuidade ao Contorno Leste de Curitiba. O programa... Na verdade, então, a implantação do Contorno Leste de Curitiba, com 45 quilômetros de extensão em pista dupla, e a duplicação do Contorno Sul de Curitiba, que é a seqüência, com mais 15 quilômetros, com isso, nós teremos, a partir já do final do ano, ou a nossa previsão é o cronograma até fevereiro do ano que vem, a execução completa, a finalização do Contorno Leste de Curitiba, na implantação, mais a duplicação e a restauração do Contorno Sul. Nós teremos, então, um anel rodoviário com 60 quilômetros em pista dupla, totalmente novo, ligando todos as rodovias federais que chegam em Curitiba. Então, será um grande anel rodoviário com 60 quilômetros de extensão em pista dupla. Nós vemos aqui um aspecto da obra. Aqui um trecho já implantado. Agora, aqui nós temos um quadro que mostra a BR-153, a Transbrasiliana. É uma obra com 80 quilômetros de extensão, que liga Ventania até a BR-376, em Alto do Amparo. É uma rodovia de extrema importância para o Sul do Brasil. O DNER licitou essas obras de implantação e pavimentação. As obras foram iniciadas já em junho de 97 e foram paralisadas em janeiro de 99. É a obra do Paraná, que eu posso destacar, digamos assim, que está paralisada há mais tempo, ou a única obra paralisada que nós temos aqui de

implantação. Nós temos lá uma extensão de 83 quilômetros de implantação e pavimentação, das quais nós vemos no quadro embaixo um avanço físico de 37 quilômetros de terraplanagem já concluída e uma pavimentação asfáltica completa já de 11 quilômetros. Nós temos lá uma previsão de recursos de 40 milhões, dos quais já foram executados 7, e temos a previsão de uma necessidade de mais 32 milhões para concepção final dos objetivos. Aqui se mostra uma foto dessa rodovia do trecho de 11 quilômetros já pavimentado. Este outro quadro mostra outra rodovia de muita importância para o Sul do Brasil, para a região do Paraná, principalmente, que liga Curitiba a São Paulo. É a antiga Estrada da Ribeira, que até 1960 era a única ligação entre a Capital do Estado do Paraná e de São Paulo. Essa obra iniciou-se em agosto do ano passado. É um ano praticamente, que está se completando agora. Nós temos 94 quilômetros de extensão, de pavimentação prevista, dos quais a terraplanagem já completou 64 quilômetros, e já temos 12,8 quilômetros praticamente de pavimento concluído. Aqui se mostra uma foto do aspecto final da rodovia, desses 13 quilômetros já pavimentados. É uma rodovia de menor classe, digamos assim, em termos de classificação funcional, mas pavimentada com concreto asfáltico, quer dizer, o revestimento de melhor qualidade. Seguiu-se aí basicamente o traçado da rodovia existente. Aqui nós temos alguns aspectos da Rodovia Boiadeira, uma rodovia de extrema importância também, que liga a ponte de Porto Camargo com Mato Grosso do Sul e o Estado do Paraná. Essa rodovia está em desenvolvimento através de três lotes de construção. Foi iniciada em 98. Sofreu uma paralisação. Um dos lotes foi reiniciado em setembro de 99 e foi recentemente concluído já. Então, nós temos lá, dos 75 quilômetros, 33 já pavimentados, totalmente pavimentados e concluídos. Aqui se mostra uma foto da estrada já pronta e com a pintura do eixo. Depois, ela já sofreu a pintura dos bordos também. A região é... Essa rodovia tem um aspecto interessante, que ela é praticamente uma reta em planta. São 75 quilômetros de extensão, praticamente. Outra foto. Aqui nós temos outro quadro que mostra a Curitiba—Araucária, uma obra que foi desenvolvida nos últimos quatro, cinco anos, e nós, recentemente, cerca

de dois meses atrás, concluímos finalmente a duplicação dos últimos 2,6 quilômetros na travessia urbana de Araucária. Então, é uma obra muito importante, que foi recentemente concluída. Aqui nós mostramos o quadro de Santa Teresinha, Foz do Iguaçu. É uma duplicação da BR-277, que foi executada já há mais anos. Também é uma duplicação muito importante na chegada de Foz do Iguaçu, onde se verificava, anteriormente à execução dessa obra, freqüentes congestionamentos na chegada da Ponte Brasil—Paraguai. Aqui nós temos um trecho de restauração da BR-153, entre União da Vitória e a divisa com Santa Catarina. São... Desculpem-me, ali o quadro está errado. São 74,9 quilômetros de extensão, dos quais nós temos a restauração de 22 quilômetros já completos. Ela está em desenvolvimento atualmente. Aqui nós mostramos um viaduto de Bairro Alto, na travessia urbana de Curitiba da BR-116, que foi recentemente realizado pelo DNER. Era o ponto... Esse ponto da BR-116 era oficialmente determinado como o quinto ponto crítico mais importante do Brasil em termos de rodovias federais, em termos de números de acidentes. O próximo mostra a ponte de Adrianópolis, obra que nós realizamos na divisa do Paraná com São Paulo. É uma obra com 120 metros de extensão. Mas a importância dela é que essa região, essas duas cidades, Adrianópolis e Ribeira, ficaram dois anos sem ponte. A única que existia foi levada pelas enchentes. Ficaram... Todo o tráfego da rodovia ficou passando através de balsa no Rio Ribeira. Quase dois anos levaram-se para executar essa ponte. Aqui é uma ponte sobre o Rio Tibagi, uma ponte muito importante também. Era um dos principais pontos críticos do Paraná. Acho que foi concluído, não é? (*Pausa.*) Ah, concluiu. Então, nós concluímos aqui a exposição das principais obras que vêm sendo desenvolvidas em rodovias federais no Paraná nos últimos anos.”

Acerca de questionamentos sobre a BR-476 Adrianópolis/Curitiba, informou que já foram executados 6 milhões e meio de reais e que neste ano estão alocados no Orçamento da União treze milhões e oitocentos mil reais, dos quais 2 milhões foram liberados.

Disse que essa obra está em andamento e relatou o seguinte

“Nós estamos com uma grande extensão já de terraplanagem concluída e temos já 12 quilômetros de pavimentação concluídos. São os serviços que estão em pleno desenvolvimento e em bom ritmo. Se bem que agora, nesses últimos meses, nós tivemos já que diminuir o ritmo, porque os recursos se esgotaram. Então, nós estamos realmente na expectativa. Evidentemente eu vou com bastante frequência a Brasília, ao Ministério dos Transportes e ao DNER. E a previsão do Ministério dos Transportes era de que houvesse uma liberação de recursos até o mês de julho. Inclusive os assessores do Ministro nos garantiram que nós não passaríamos o mês de julho sem haver uma liberação pela área econômica do Governo, coisa que não aconteceu até o momento. Então, realmente nós estamos vivendo agora uma fase de expectativa, porque os recursos se esgotaram e nós estamos justamente numa fase em que, ou os recursos são liberados ou nós, infelizmente, teríamos que paralisar a obra.”

Foi indagado sobre o viaduto do Complexo da Renault do trecho do Lote 5 de São José dos Pinhais, sobre o qual prestou os seguintes esclarecimentos:

“Com relação a esse viaduto, o que eu posso registrar aqui e, digamos assim, informar é que esse viaduto estava previsto no projeto original do Contorno Leste a ser realizado na Estrada da Roseira, quer dizer, é uma estrada municipal não pavimentada que cruza o Contorno Leste. Então, esse viaduto simplesmente ligaria essa rodovia estadual para não interceptar o sistema viário local. Com o advento da vinda da Renault, foi, através do Governo do Estado do Paraná, elaborado um projeto de sistema viário do Município de São José dos Pinhais, cujo... da cidade de São José dos Pinhais, desculpe, na qual a Renault se inseriu. E o Governo do Estado do Paraná então desenvolveu um projeto, através de uma empresa de consultoria, para fazer, para elaborar o projeto do sistema viário dessa cidade de São José dos Pinhais. Nessa definição, o DNER participou, através de um representante, de um engenheiro representante da área de projetos, e eles definiram um determinado ponto de acesso para a Renault no Contorno Leste de

Curitiba para as demais indústrias. E foi solicitado então que o DNER simplesmente modificasse o local desse viaduto — em vez de ficar na Estaca 1.100, passou para a Estaca 980, uma coisa assim, próximo. São cerca de 300 metros, uma coisa assim, que foi descolado o viaduto. Mas ele estava previsto no projeto, estava previsto no contrato, foi executado, está pronto. Simplesmente foi mudado do local, para ficar exatamente no traçado de acesso à Renault, conforme desenvolvido pelo Estado do Paraná, após esse entendimento. E o Governo do Estado do Paraná, através da COMEC, que é a Coordenação da Região Metropolitana em Curitiba, assumiu o compromisso de realizar as obras de terraplanagem e pavimentação de acesso, que não estavam previstas no nosso contrato, porque o contrato previa a integração de uma rodovia já existente. Esse viaduto foi realizado, mas, infelizmente, o Governo, a obra de arte, o viaduto, a parte de concreto foi realizada por nós, pelo contrato do Contorno Leste, mas o acesso ainda não foi realizado pelo Governo do Estado do Paraná, através do COMEC. E nós tivemos uma reunião recente, inclusive com diretores da Renault, também preocupados com a demora, uma vez que o Contorno Leste está em fase final, digamos assim, de conclusão, e o acesso não está executado ainda. Então, pelo nosso conhecimento, e concluindo, Sr. Deputado, o Governo do Estado do Paraná está definindo com a Renault quem vai executar esse acesso, mas, realmente, não é nosso objeto, e não vai ser o Governo Federal que vai executar esse acesso, conforme entendimento que foi mantido.”

Em seguida foi indagado sobre a Rodovia Boiadeira, a BR 487, tendo feito a seguinte explanação:

“A Rodovia Boiadeira, a BR-487, está dividida, entre Campo Mourão e Cruzeiro do Oeste, em três lotes. São 75 quilômetros de extensão. O primeiro lote, com 33 quilômetros, eu falei muito rapidamente antes, já está concluído, está pronto, só está sendo feito algum acabamento, e, no Orçamento da União do DNER deste ano, de 2001, nós temos alocados neste trecho, até Porto Camargo, inclusive, 15

milhões, cerca de 15 milhões de reais, dos quais apenas 2 foram liberados. Então nós vivemos atualmente justamente essa fase crítica que nós vivemos também na Ribeira, cujos recursos foram praticamente esgotados. Um dos lotes aí no caso foi concluído, está totalmente pronto, pavimentado, e aguardamos então essa liberação da área econômica do Governo e dos Ministérios dos Transportes para a continuação dos trabalhos. Ela não está paralisada porque nós temos ainda algum recurso alocado, já empenhado, ainda não utilizado, mas estamos muito próximos, digamos assim, também dessa decisão: ou de paralisar a obra ou da liberação dos recursos.”

Quanto às balanças no Paraná, explicou que, como em quase a totalidade do Brasil, estão atualmente paralisadas. Passou então a fazer este relato:

“Nós tínhamos no Paraná dez balanças, dessas fixas, de grande porte. Sete delas foram transferidas para o Governo do Estado do Paraná através desse convênio da delegação e estão dentro desse programa de concessão de rodovias. As três balanças remanescentes são duas na BR-116 para o Sul do Brasil. Estão nesse programa de concessão de rodovias, de rodovias em pistas simples, que está em fase de decisão. E nós temos então remanescente uma balança apenas, em Jacarezinho, na BR-153, para a qual nós, digamos assim, não temos um programa imediato de retomada da operação. Como os senhores sabem, o DNER paralisou quase a totalidade das balanças no Brasil por falta de recursos orçamentários e financeiros. Vivia-se, na verdade, um problema: O DNER operava a balança, gerava-se multas por excesso de carga. Mas, por falta de convênio, digamos assim... Não se tinha convênio entre o DNER e todos os DETRANs do Brasil. E como os caminhões, a maioria deles, trafegam em grandes distâncias, com grandes deslocamentos, na grande maioria das vezes, o caminhão sofria uma multa em outro Estado, por causa do problema de falta de convênio entre Governo Federal e DETRANs e uma bolsa, digamos assim, para multas, e o DNER acabava não recebendo essas multas. Então, o Governo Federal, o DNER, achou mais razoável paralisar as balanças porque o déficit é muito grande. O DNER passou a... Digamos assim,

atualmente, o Ministério vive um problema: existe uma dívida junto às empresas que operavam as balanças. Então essas balanças estão realmente paralisadas, e apenas uma delas, então, no Paraná, é que depende, digamos assim, está fora do programa de concessão. Eu posso inclusive lhe informar, Sr. Deputado, que o DNER já licitou inclusive novas empresas para a operação dessas balanças. Existem contratos já assinados, novos contratos assinados no ano passado, em 2000, mas as ordens de início de serviço não foram emitidas por falta de garantia dos recursos.”

Outro tema sobre o qual foi questionado o depoente diz respeito a desapropriações procedidas no Estado, a respeito do que assim se pronunciou:

“Bom, nós temos dois programas, o programa de desapropriação propriamente dito, e aquele programa de reassentamento. No programa de reassentamento, só resumindo o que eu já tinha falado, das 400 famílias restam apenas quatro famílias a serem remanejadas. Essas famílias têm... Como o senhor se referiu, Sr. Deputado, algumas delas entraram com interdito proibitório, um processo judicial. A Advocacia-Geral da União, que representa o DNER, está trabalhando nesse processo. Já houve, digamos assim, uma posição favorável ao DNER nesse sentido, mas, evidentemente, todos que trabalham nesse programa estão preocupados com o aspecto social e, através da AGU, que está coordenando esse trabalho, procura-se fazer uma transferência provisória dessas famílias para um terreno da Prefeitura de São José dos Pinhais para aí o juiz, então, a Justiça decidir o destino que deve ser dado. Mas, de qualquer maneira, são quatro famílias apenas e, pelas reuniões que nós temos tido com a AGU do Paraná, acreditamos que, em cerca de dois ou três meses, teremos totalmente resolvido isso. Com relação à desapropriação, realmente, são poucos casos isolados que ainda restam. Evidentemente, nós temos a preocupação do avanço das obras. Por exemplo, tem um terreno numa alça aqui e ali que pode atrapalhar, mas a nossa Chefe da Procuradoria do Paraná — inclusive deve estar retornando de Brasília amanhã; ficou

desde terça-feira até hoje em Brasília — está realmente trabalhando firme nesse sentido de regularizar, digamos assim, de retomar esses processos. Mas são poucos ainda, pontuais, digamos assim, que ainda restam para a desapropriação do Contorno Leste.”

Finalmente trouxe algumas contribuições a respeito de construção de rodovias no Estado, que passamos a transcrever:

“Bom, Sr. Deputado, com relação ao Programa de Delegação e Construção de Rodovias no Paraná, o Governo Federal assinou um convênio, através do Ministério dos Transportes, com o Governo do Estado do Paraná, com a interveniência do DNER e do DER, que evidentemente é a entidade que coordena esses trabalhos. Então, o DNER, no caso, é um interveniente do processo. Desde o início do processo de licitação — todos os trabalhos evidentemente foram feitos pelo Governo do Estado do Paraná —, nós recebemos, digamos assim, relatórios, periódicos que são elaborados pelo Governo do Estado do Paraná e Secretaria dos Transportes. Esse programa, digamos assim, como todo mundo conhece aqui no Paraná, sofreu uma série de problemas porque houve um reflexo muito importante, não sei se previsto ou imprevisto no programa, que afetou de uma maneira muito firme, digamos assim, os transportadores e o setor agrícola principalmente. Então, o Estado do Paraná, por ter a característica especial de ter um volume muito grande de cargas sazonais agrícolas de baixo valor agregado, sofreu muito mais, digamos assim, do que outros Estados ou que outras rodovias. Por exemplo, uma rodovia no Paraná, como a BR-277, não é a mesma coisa evidentemente como a Rodovia Dutra que, além de ter um tráfego muito maior, evidentemente tem um tráfego permanente, constante, previsto e assim por diante. Então, o tráfego no Paraná, de modo geral, sofre uma sazonalidade muito grande. E isso, não sei, talvez não tenha sido previsto de forma bem prevista nos editais, e causou problemas, digamos assim, logo na implantação. Tanto assim que o Governo do Estado do Paraná suspendeu temporariamente, baixou a tarifa do pedágio e depois voltou a reajustar, em função inclusive de uma decisão judicial. Mas o Ministério dos Transportes e a

Diretoria de Concessões e Operações do DNER concordaram, pelo que tenho conhecimento, com essas modificações, com essas alterações formalmente, não a Superintendência aqui do Paraná porque nós, basicamente, nos limitamos a receber esse relatórios que são encaminhados. Mas essas decisões, essas modificações e aprovações foram formalizadas junto ao Ministério dos Transportes e Diretoria de Concessões e Operações do DNER em Brasília.”

DEPOIMENTO DO SR. PAULINHO DALMAZ – Engenheiro do DER.

O depoente negou ter conhecimento de algum imóvel de propriedade da União que possa estar sendo usado inadequadamente ou em desuso no Estado do Paraná, seja urbano ou rural.

**1.4. AUDIÊNCIA REALIZADA EM GOIÂNIA, NO DIA 23
DE AGOSTO DE 2001, PARA OITIVA DOS SEGUINTE**

DEPOENTES:

HUMBERTO TANNÚS JUNIOR – Secretário Executivo da Secretaria de Educação do Estado de Goiás

HUMBERTO TANNÚS JUNIOR – Secretário Executivo da Secretaria de Educação do Estado de Goiás

ALVARO CESAR LOURENÇO – Representante do Secretário do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e de Habitação do Estado de Goiás

DEMÓSTENES LÁZARO XAVIER TORRES – Secretário de Segurança Pública e Justiça do Estado de Goiás

SILVIO BEZERRA DA COSTA – Gerente de Patrimônio da União

JOSÉ OLÍMPIO MAIA NETO – Chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal - DNER - Goiás

CARLOS ROSEMBERG GONÇALVES DOS REIS - Presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras Públicas — AGETOP

MARIA INEZ REZENDE DOS SANTOS MARANHÃO - Gerente Executiva do INSS

FRANCISCO DOMINGUES DE FARIA – Diretor de Obras Rodoviárias da Agência Goiana de Transportes e Obras Públicas — AGETOP

GERALDO FERREIRA FÉLIX DE SOUSA – Presidente da Saneamento de Goiás S.A. — SANEAGO

DEPOIMENTO DO O SR. HUMBERTO TANNÚS JUNIOR - Secretário-Executivo da Secretaria de Educação, representando a Sra. Raquel Figueiredo Teixeira, Secretária de Educação. Iniciou seu depoimento, referindo-se a três escolas agrícolas paralisadas. A primeira, na cidade de Mozarlândia, está paralisada há vários anos. O depoente acredita que cerca de 80% dos recursos aplicados nessa obra sejam do Governo Federal e 20% de recursos da prefeitura. A segunda obra, paralisada há bastante tempo, também é uma escola agrícola, localizada no Município de Aragarças.

A terceira obra, na cidade de Hidrolândia, é outra escola agrícola, em que foram aplicados recursos federais.

DEPOIMENTO DO SR. ALVARO CESAR LOURENÇO - Representante do Secretário do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e de Habitação do Estado de Goiás.

Disse desconhecer qualquer obra com recurso federal que tenha paralisação ou que tenha alguma suspeita de irregularidade no âmbito da Secretaria do Meio Ambiente e da Habitação.

Indagado sobre o sistema de irrigação da Fazenda Três Barras, disse desconhecer a situação desse sistema.

DEPOIMENTO DO O SR. DEMÓSTENES LÁZARO XAVIER TORRES - Secretário de Segurança Pública e Justiça do Estado de Goiás.

Informou sobre a existência de uma obra paralisada com recurso do Governo Federal, a saber um complexo penitenciário, cuja construção se iniciou em 1994. Trata-se do presídio de segurança máxima de Goiânia. Numa área de 103 mil, 643 metros quadrados, a área construída seria de 13 mil, 457 metros quadrados. E haveria ali três blocos, abrigando 657 vagas, com 219 vagas por bloco. O projeto previa, de acordo com a aprovação do próprio Ministério da Justiça, celas individuais, celas coletivas e celas, inicialmente, com oito pessoas, depois, foram readaptadas para oito detentos, e, por fim, algumas celas poderiam contar até com três detentos.

Essa obra foi questionada pelo Ministério Público do Estado de Goiás, cujo entendimento era o de que entendendo que a Lei de Execuções Penais obriga que, em caso de regime fechado, o preso deva cumprir a pena em cela individual. Daí a ação proposta em 1999, com liminar concedida para impedir a construção. Após perderem essa demanda, entraram com outra ação, alegando que em 1994 houve um superfaturamento da obra.

DEPOIMENTO DO O SR. SILVIO BEZERRA DA COSTA - Gerente de Patrimônio da União.

Referiu-se a uma obra inacabada da LBA, em Jataí.

Indagado sobre a situação dos imóveis da União no Estado respondeu o seguinte:

“Como disse agora, estamos completando o recadastramento. A nossa meta é até o final do ano, quando eliminaremos o sistema SPIU, e entraremos no SPIUNet. O SPIUNet, que vai ficar, inclusive, na Internet, com acesso para todos os brasileiros. Logicamente, dentro de dados técnicos que ficarão conosco. Então, até dezembro teremos a migração desse sistema para o outro. Então, no sistema falho, no SPIU, temos — como nossa Gerência é Goiás e Tocantins — no sistema 632 imóveis, mas esse é um dado não consistente. Nós estamos hoje com praticamente 90% dos imóveis já vistoriados, vistoriados, não migrados, vistoriados. E aqui no Estado de Goiás contamos com 258 imóveis até o momento.”

Confirmou a existência de cerca de 92 imóveis da União invadidos.

DEPOIMENTO DO SR. JOSÉ OLÍMPIO MAIA NETO - Chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal - DNER – Goiás.

Explicou que o 12º Distrito Rodoviário tem uma rede na faixa de 3.700 quilômetros que compreende o Estado de Goiás e o Distrito Federal. As rodovias principais são as radiais 010, 020, 040, 050, 060, 070, 080; também as Rodovias 153, 452, 414, e 364. Quanto às obras que estão sendo realizadas, assim se pronunciou:

“Dentre das obras de grande importância que tem aqui no 12º Distrito, nós destacamos as obras estratégicas em que está em duplicação o trecho de Brasília-Anápolis; são 125,7 quilômetros em duplicação. O trecho da BR-153, entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara, com 189 quilômetros. No trecho da BR-060 que o início da duplicação foi em 98, final de 98, nós estamos já com 63 quilômetros já duplicados dos 125, 126, aproximadamente. Quer dizer, o trecho já está com quase mais de 60% da obra já concluída e a sua previsão é para julho do próximo ano. Nesse trecho, o valor dos contratos foi de 132 milhões, foram já gastos 84 milhões e restam ainda para conclusão da obra 47 milhões, 726 mil. No trecho da BR-153, de Aparecida de Goiânia até Itumbiara, tem 189,4 quilômetros. Esse também está dentro do plano estratégico do Governo; as obras estão com... São cinco lotes. Eles estão... Com exceção de apenas um lote, todos eles estão em andamento, e nós já estamos com 28 quilômetros concluídos, sendo que já foram consumidos 26 milhões de reais para um total da obra de 150 milhões de reais API. Deverá ter um reajuste devido ao índice inflacionário; que nesse aqui não está computado o reajuste desses valores. Bem, além dessas obras estratégicas em que é importante frisar essa duplicação de 126 quilômetros mais 189 quilômetros, nós temos ainda em andamento obras nos contornos, contorno de Anápolis; tem para iniciar o contorno de Goiânia. Nós estamos também iniciando a restauração da 452, e,

além dessa obra, além da obra da 452, a BR também, iniciando a BR-070; e, em fase de paralisação, a BR-080. Encontra-se parada a obra 414, a BR-414. A BR-080 e a BR-070, que, apesar de não ter iniciado, ainda está com alguns probleminhas que devem ser sanados; e, logo em seguida, reiniciado. Bem, no trecho da BR-060, entre Anápolis, aliás, Brasília-Anápolis, o trecho compreendido dentro do Distrito Federal de 31,5 quilômetros, essa obra encontra-se paralisada devido a problemas de fiscalização do TCU, em que ele pediu para que fosse feita a remedição, e que foram refeitas já. As medições... Tinham sido feitas três medições no estado inicial e, em seguida, foi feita uma quarta medição, atendendo já à solicitação do TCU, em que foram levantados todos os serviços realmente já construídos nesse período. E estamos aguardando essa liberação para dar reinício a essa obra. Esse problema do TCU, quando foi feita essa fiscalização, o DNER constituiu uma Comissão de reavaliação; constituiu também, contratou uma firma independente, a firma que se chamava ONA, em que foi feito um levantamento de todos os serviços até então executados. E esse relatório já foi encaminhado também ao TCU. O TCU, ainda não conformado, ainda solicitou ao Batalhão de Engenharia, Batalhão de Engenharia Rodoviária do Exército que fizesse uma nova verificação, que está sendo executada e está na fase final de execução. Essa BR-060, duplicação dentro do Distrito Federal, essa que estou me referindo em que aconteceu esse problema com a fiscalização do TCU e que foi feito esse levantamento e que, depois, o DNER já providenciou uma firma independente; foi fiscalizado, foi revisto, formou a Comissão e nova Comissão foi formada com o Batalhão do Exército. Agora, as obras que se encontram paralisadas... Ressaltamos ainda a BR-414. A BR-414 ela liga a parte não pavimentada, Cocalzinho até Niquelândia. Uma parte já foi liberada, mais de 52 quilômetros foi do primeiro trecho, e o restante do trecho, aproximadamente de 170 quilômetros de Cocalzinho até Niquelândia, ele foi paralisado também pelo TCU em virtude de ter constatado, primeiro, a não-existência da licença ambiental, o que foi providenciado e hoje já se encontra liberado, e, também, a execução do projeto executivo, a aprovação do projeto executivo. Essa é uma obra delegada ao Estado de Goiás, que foi iniciada há bastante tempo e que hoje está dependendo, então, dessa aprovação pelo DNER desse processo executivo. A parte ambiental já está concluída e estamos aguardando, então, a análise e aprovação pelo DNER do projeto executivo para ela reiniciar as obras da BR-414. Bem, ainda sobre obras paralisadas, nós temos ainda a BR-080. A BR-080 é a ligação de Brasília com o Norte; então, no trecho específico entre Dois Irmãos e Barro Alto, 37 quilômetros foi o que ficou faltando para ser

pavimentado. Esse contrato está paralisado em função da inexistência de empenho para a conclusão da obra. E também o contrato, que é com a firma ENZA, ele não dá para concluir a obra. Esses 37 quilômetros, mesmo que sejam alocados todos os recursos destinados ao contrato, até que seja encerrado o valor que comporta esse contrato. Ele está na faixa de uns cinco milhões de reais. E o contrato, esses cinco milhões dariam para executar uns 14 quilômetros mais ou menos e restando ainda 25 quilômetros para serem concluídos. Esses 25 quilômetros deverão ser — posteriormente após a conclusão ou a entrega da obra —, deverão ser licitados ainda também pelo Estado, que é uma obra delegada ao Estado de Goiás. Bem, ainda na... Falei da 060, da 414, 070... A 070: nós temos dois trechos que estão em fase de iniciar a implantação definitiva, a pavimentação. O trecho de Cocalzinho e Itaguari, quase 99, quase 100 quilômetros, e o trecho de Aparecida de Rio Claro, Aragarças também, nessa faixa de 100 quilômetros, perfazendo 300 quilômetros. Nesse trecho inicial que eu citei, de Cocalzinho e Itaguari, existe uma ponte que foi construída. Isso há uns 40 anos atrás. Essa ponte ela talvez — não foi construída pelo DNER — tenha sido construída, não sei se pelo DER, há muitos anos. Então, ficou abandonada por esse tempo até que foi dado início ao novo projeto, e foi licitado. Está na fase já de divulgação dos resultados. E, provavelmente, deverá ser aproveitada nesse novo traçado. Talvez tenha que ser feito um reforço, porque, devido à época que ela foi calculada e que ela foi construída, mas possivelmente deverá ser aproveitado. Então, nesse trecho de Cocalzinho até Itaguari possivelmente deverão ser iniciadas ainda as obras este ano. De Aparecida do Rio Claro até Aragarças, esse trecho também era um trecho que pertencia ao Estado, obra delegada à AGETOP e que retornou ao DNER. Esse trecho foi também fiscalizado pelo TCU. Ele fez algumas contestações com relação ao projeto. E o DNER... E exigiu que o DNER adequasse esse projeto às normas vigentes, o que foi feito. E deverá também ser iniciada ainda este ano. *(Pausa.)* Bem, aqui eu também chamo a atenção que houve agora a licitação e também já a conclusão da parte do Projeto CREMA, no Goiás. Na primeira licitação nacional, ela foi contemplada com 716 quilômetros de rodovia para ser restaurada e mantida nesse processo Crema. É um processo financiado pelo Banco Mundial, em que ele fica, transfere para a iniciativa privada, no período de cinco anos, e a empresa terá que cuidar da rodovia, com todos os detalhes, deixar em boas condições de tráfego, restaurando e conservando, sinalizando; e será como uma concessão sem pedágio. Isso aí, esse contrato do Crema deve estar iniciando agora no próximo mês de setembro.”

Comentando os problemas que envolvem as obras delegadas, emitiu a seguinte opinião:

“A obra delegada não é boa coisa para o DNER. A obra delegada eu acho que nem deveria existir, porque a DNER tem condições de fazer uma fiscalização mais eficiente. Todas as obras delegadas, de uma maneira geral, têm dado problemas com fiscalização do TCU, com o Ministério Público, de uma maneira geral. Então, algumas obras que estavam sendo delegadas e que depois retornaram ao DNER, a razão... não posso afirmar qual foi a razão, realmente. Mas eu considero positivo esse retorno, uma vez que o DNER, nas obras delegadas, tem se responsabilizado por uma fiscalização que ela não tem condições de executar a contento, porque o DNER, na obra delegada, não contrata a firma fiscalizadora — que, no caso, quando é obra feita depois da administração direta, o DNER terceiriza a fiscalização e executa uma boa fiscalização. Então, todas essas obras delegadas, de uma maneira geral, têm dado problema para o DNER.”

Questionado a respeito da BR 070, informou acerca de uma ponte de 45 anos, que foi feita com recursos e está abandonada. Segundo o depoente, os trechos que faltam para concluir a rodovia são os de Cocalzinho a Itaguari e de Aparecida de Rio Claro a Aragarças, em torno de 200 quilômetros.

Trouxe ainda informações acerca da BR 080, na qual falta concluir o trecho de 37 quilômetros entre Barro Alto e Dois Irmãos. Segundo o depoente não há verba para ser empenhada; o contrato está paralisado há um ano por falta de empenho.

DEPOIMENTO DO SR. CARLOS ROSEMBERG GONÇALVES DOS REIS - Presidente da Agência Goiana de Transportes e Obras Públicas — AGETOP.

Prestou esclarecimentos importantes acerca da Casa de Prisão Provisória, nos seguintes termos:

“Na verdade, é o seguinte: essa é uma obra que foi licitada em, salvo engano, 1992, e foi iniciada numa fase posterior, com contrato inicial de 11 milhões, 650 mil reais, para construção da Casa de Prisão Provisória, que era a CPP. A lei de licitações que regeu essa contratação é a anterior à 8.666, que tinha características, do ponto de vista de procedimentos contratuais, diferentes da atual, que estabelece aditivos no máximo de 25%. Essa obra sofreu um primeiro aditivo de 12 milhões, 684 mil; ou seja, seu preço inicial era de 11 milhões, 655 mil, e ela teve um aditivo que fez o preço ir para 24 milhões, 340 mil reais, para a construção da Casa de Prisão

Provisória. Posteriormente a esse contrato, foi feito um novo aditivo no valor de 4 milhões, 413 mil, para a construção do Hospital de Custódia, e posteriormente, ao mesmo contrato, um novo aditivo de 22 milhões, 294 mil para a construção do Presídio Regional. Isso aí totalizou, posteriormente, esse valor de... Isso aí totalizou posteriormente, quer dizer, um valor da obra, do contrato, de 51 milhões e 47 mil reais. Quando nós assumimos essa obra, ela estava sendo construída pelo antigo CRISA; posteriormente ela veio para a AGETOP. No início do Governo, antes de assumir a Presidência da AGETOP, eu presidia o Consórcio Rodoviário, e o contrato relativo... a obra relativa à construção da Casa de Prisão Provisória estava em andamento. Ela não estava construída; estava em andamento. Havia recursos transferidos do Ministério da Justiça, que é o órgão que fez o convênio com o Estado para execução dessa obra, que estavam creditados no Estado e que deveriam ser utilizados para pagar as medições dessa obra, que é uma obra contrata por preço unitário. E no primeiro momento nós buscamos, então, avaliar, porque nós não conhecíamos a situação, e em função da reivindicação do empresário que construía a obra, dizendo, afirmando que aquele dinheiro seria devolvido caso não fosse aplicado imediatamente, e já havia medições em andamento, nós mandamos então para a área jurídica, para fazer uma análise do contrato. Nessa análise jurídica verificou-se aí, nessa ocasião, que haviam sido feitos todos esses acréscimos, todos esses aditivos, que eram... que a lei permitia. De uma certa forma, isso acabou causando um nível de polêmica no primeiro momento, porque o que se imaginava era que se poderia no máximo aditivar 25%; depois, posteriormente, chegou-se à conclusão de que se poderia fazer esses aditivos, porque a licitação tinha sido feita na lei anterior. Nós, então, com base no parecer jurídico do CRISA, fizemos uma repactuação com a empresa, na seguinte forma: pegamos a nossa tabela de preços vigente no órgão, na época; atualizamos

os valores unitários que estavam no contrato; a diferença entre os preços praticados pelo órgão na sua tabela de preço vigente e os preços que tinham sido contratados inicialmente; deu uma diferença de aproximadamente... uma diferença média de 23%, e nós propusemos à empresa a redução desse preço ou o enquadramento dele na nossa tabela de preços. Nessas circunstâncias, para não perder os recursos que eram necessários para conclusão dessa etapa da obra, então nós concordávamos em fazer essa repactuação e dar prosseguimento ao contrato. Eles concordaram com esse ajuste. Foi feito um aditivo, e o contrato então teve o seu prosseguimento normal, sendo concluída a obra da Casa de Prisão Provisória daí a alguns meses, e posteriormente o órgão recebeu a obra, e pronto, essa etapa ficou concluída. Posteriormente houve, em trabalhos mantidos pela Secretaria de Segurança Pública junto ao Ministério da Justiça, o empenho de novos recursos que acabaram sendo destinados para o Hospital de Custódia, que também já foi concluído, e posteriormente novos recursos para a construção da Casa de Prisão Provisória. Do ponto de vista técnico de que competia ao CRISA desenvolver essas tarefas, elas foram sendo feitas com base nos pareceres jurídicos e no interesse do Estado em desenvolver os trabalhos. Posteriormente, em função de... na medida em que esse contrato foi colocado para opinião pública, houve questionamento também por parte do Ministério Público Estadual, e posteriormente por parte do Ministério Público Federal, com relação a esse problema de aditivos. E, de uma certa forma, essas questões acabam provocando muita polêmica, e o Ministério Público, num determinado momento, conseguiu a liminar para que essa obra fosse paralisada. A empresa fez lá a sua defesa e conseguiu derrubar essa liminar, considerando que os recursos eram federais e fugiam da competência do Ministério Público do Estado, e posteriormente o Ministério Público Federal também tomou as mesmas providências, e a

obra teve mais vez a sua paralisação. O Ministério Público recomendou à AGETOP — e aí a obra já tinha sido... o contrato já tinha sido transferido para a AGETOP — recomendou à AGETOP que fizesse a anulação do contrato, o que, no entendimento da nossa assessoria, da nossa área jurídica, não seria possível; o contrato já tinha sido executado em grande parte, e nós, então, resolvemos rescindir o contrato, e fizemos a rescisão no estágio em que a obra estava, com a intenção, naturalmente, de fazer um novo procedimento licitatório para concluir a obra, que nós sabemos que é uma obra estratégica para a segurança dessa região metropolitana de Goiânia, de toda Goiânia. Só que a empresa também entrou de novo na Justiça no sentido de derrubar... de reivindicar o direito de manter o contrato, no entendimento da empresa de que o contrato estava dentro da legalidade. Então, esse processo andou até agora com a obra paralisada. “

Essa obra de acordo com o depoimento prestado teve um ajuste de trezentos e trinta por cento, aproximadamente, até hoje.

Quanto À BR 414, informou que se encontra paralisada por falta de recursos.

**DEPOIMENTO DA SRA. MARIA INEZ REZENDE DOS SANTOS MARANHÃO -
Gerente Executiva do INSS.**

Com relação aos imóveis administrados pelo INSS, procedeu ao seguinte relato:

“Alguns anos atrás a Previdência vendeu muito dos seus imóveis. Então, nós temos só alguns não utilizados que seria quase uma reserva técnica, que estamos até pensando em trocar para posteriores agências. Em cidades que estávamos com aluguel, hoje estamos, inclusive, todas elas com convênio de prefeitura, que eles nos cedem o imóvel porque nós não temos nem a verba para pagar o aluguel. Em muitos casos eles até alugam para que a Previdência esteja naquele interior. Só um dos nossos imóveis que está desocupado hoje, no centro da cidade, não se pode nem dizer desocupado, porque ele já está com processo de permuta bem adiantado. Foi autorizada a permuta e a empresa está construindo uma agência em Aparecida de Goiânia, para que a gente entregue o imóvel do Centro, da Anhanguera com a Rua 23. Então, é uma permuta pau a

pau. Então, ele só está desocupado esperando a construção ficar pronta e o fim desse contrato, que, se não me engano, é no final de dezembro de 2001. Então, todos os imóveis que nós tomamos conta são utilizados. Só alguns lotes que, posteriormente, poderão ser permutados. Muito poucos, na Cidade Jardim e poucos no Setor Coimbra. Nenhuma das nossas obras, dessa área da minha gerência, quando eu vi no ofício “obra inacabada” já perguntei para a equipe de engenharia. Não tem nenhuma obra que está inacabada. Estamos até com três reformas atualmente, começaram este ano mesmo, com o orçamento deste ano, quase todas finalizadas.”

DEPOIMENTO DO SR. GERALDO FERREIRA FÉLIX DE SOUSA - Presidente da Saneamento de Goiás S.A. — SANEAGO.

A respeito de obras da SANEAGO, informou que todas elas estão sendo retomadas, algumas de remanescentes ainda do Pró-Saneamento.

Entre essas obras destacou o sistema de água e esgoto de Luziânia; a obra de Uruaçu, sistema que integra as obras de proteção de Serra da Mesa; uma obra em Morrinhos, que está sendo concluída.

Disse que a Estação de Tratamento de Esgoto de Goiânia não pode ser considerada uma obra paralisada, pois está no seu ritmo absolutamente normal.

Acerca dessa obra, fez os seguintes comentários

“Os interceptores foram já feitos quase oito quilômetros; nós estamos fazendo as escavações dos decantadores; nós estamos já com a elevatória escavada. Quer dizer, é uma obra que está muito avançada, por sinal; e poderia estar mais avançada se os recursos viessem mais rapidamente. Quando a gente planeja uma execução de uma obra do porte da Estação de Tratamento de Esgoto de Goiânia com recursos nossos e com recursos do OGU, Orçamento Geral da União, a gente espera que esses recursos venham com mais rapidez. Mas, por exemplo, do Orçamento do ano de 2000, que foi colocado pela bancada federal de Goiás, 17 milhões, nós conseguimos receber até hoje quatro milhões e oitocentos. Quer dizer, isso dificulta sensivelmente o desempenho de uma obra dessa, que não tem condição de ser paralisada, porque é uma obra complexa, é uma obra da maior importância para a melhoria da

qualidade de vida da população de Goiânia. O nosso ribeirão mais falado é o Rio Meia Ponte, que atravessa a nossa capital; e o Município de Goiânia é o responsável por 70% da sua poluição. Com a construção dessa estação, com o término dela, nós esperamos, se os recursos do OGU continuarem vindo, terminaremos terminaremos essa obra até meados de 2002. Quer dizer, uma obra que vai tratar... Goiânia, hoje, tem apenas 7% de tratamento de esgoto. Com a construção dessa obra nós passaremos a ter 80% do esgoto coletado e tratado em Goiânia. Então, é uma obra da máxima importância. E, por isso tudo é que nós consideramos uma das maiores obras do Governo, e levamos essa obra com muito critério e com muita seriedade.”

As obras do Sistema de Esgoto de Itumbiara estão sendo iniciadas e há um termo de ajuste do Ministério Público, segundo informação do depoente.

1.5. AUDIÊNCIA REALIZADA NO PLENÁRIO DA COMISSÃO, NO DIA 28 DE AGOSTO DE 2001, PARA OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:

LEÔNIA FRANCO VILELA – Subsecretária de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes

MARIA JOSÉ VILALVA BARROS LEITE – Secretária do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

A SRA. LEÔNIA FRANCO VILELA – Subsecretária de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transportes.

Esclareceu que a Subsecretaria de Planejamento e Orçamento do Ministério dos Transporte não é uma unidade executora, mas uma unidade transferidora, um órgão setorial de planejamento e orçamento e programação financeira, que não executa nenhuma obra, mas simplesmente transfere os recursos para que as unidades — DNER, CBTU — possam executar os projetos.

Disse que se houver alguma diligência no sentido de paralisar a obra e não transferir nenhum recurso, o próprio DNER terá de adotar as providências.

Não trouxe nenhuma contribuição que pudesse auxiliar a Comissão nas investigações sobre irregularidades em obra públicas e bens públicos.

DEPOIMENTO DO SRA. MARIA JOSÉ VILALVA BARROS LEITE – Secretária de Patrimônio da União, Maria José Vilalva Barros Leite.

Explicou que cabe à Secretaria de Patrimônio da União fazer o registro e a entrega de imóveis para serem utilizados no serviço público federal, de acordo com a legislação.

Indagada acerca dos terrenos de marinha, prestou os seguintes esclarecimentos

“São terrenos identificados e demarcados a partir da linha do preamar médio de 1.831 e onde se define essa área que chamamos terreno de marinha e que, na verdade, pertencem à União. E a partir dessa demarcação, essa é uma competência da Secretaria de Patrimônio da União, fazer a demarcação dessas áreas e, conseqüentemente, o cadastramento das pessoas que ocupam essas áreas, porque o que nós temos, na verdade, é que a União tem até hoje demarcados, de uma costa estimada em torno de 8.500 quilômetros, nós temos demarcados hoje aproximadamente 4.500 quilômetros de costa. Portanto, temos ainda algo em torno de 4.000 quilômetros de costa sem demarcação. Conseqüentemente, não temos como cadastrar ou identificar as pessoas que ocupam essas áreas, porque elas não estão ainda demarcadas. A partir da identificação e do cadastramento das pessoas que ocupam essas áreas, é feito então o cadastramento nos termos da lei e é cobrada, então, das pessoas uma taxa pela ocupação desses imóveis, taxa essa também prevista na legislação de patrimônio. O que acontece é que nessas áreas ainda não demarcadas ainda não foi possível fazer a identificação do que é exatamente terreno da União e, conseqüentemente, o cadastramento das pessoas que ocupam esses terrenos. Esse esforço vem sendo feito pela atual administração. Nos últimos dois anos e meio nós vimos lançando procedimentos para efetivar a demarcação dessas áreas restantes. Lançamos um procedimento licitatório para uma demarcação de 700 quilômetros de uma faixa de marinha, mas não obtivemos êxito porque tivemos preços superavaliados, ou seja, inexequíveis; tivemos que revogar o procedimento licitatório. Tivemos uma segunda concorrência, que também tivemos que anular pela apresentação de preços exorbitantes. E

estamos com um terceiro procedimento licitatório já na rua para tentarmos uma demarcação de mais 700 quilômetros. Além de outros 1.700 quilômetros que vimos também com um procedimento sendo contratado através do BNDES, já há dois anos, algo em torno de 1.700 quilômetros, entre LPM e LMEO, que são as faixas às margens dos rios, isso em dois Estados da Federação, São Paulo e Rio de Janeiro, onde temos as áreas, na verdade, em termos de preço de mercado, mais valiosas e onde temos uma densidade populacional que se justificaria com mais rapidez ainda a necessidade dessa demarcação nesses trechos, que estão mais densamente ocupados. Só que também há dois anos vimos conduzindo esse procedimento junto ao BNDES, mas está paralisado já há cerca de um ano por uma determinação do Tribunal de Contas da União e estamos, então, aguardando o julgamento desse processo pelo Tribunal de Contas da União para podermos prosseguir com esse processo demarcatório dessa área, o que, para nós, representaria, quer dizer, esses 1.700 quilômetros mais os setecentos que vimos, também já estamos com o terceiro procedimento licitatório na rua, mais 2.400 dessa faixa de 4.000 que faltam ser demarcados. Sem essa demarcação, a União não tem como fazer a identificação do que seja o terreno de marinha, ou seja, de propriedade da União e conseqüente cadastramento e inscrição para cobrança desses ocupantes dessas faixas.”

Com relação aos bens públicos da União situados no Distrito Federal, a depoente fez estes comentários:

“Nós temos, no âmbito do Distrito Federal, quer dizer, eu acho que não é desconhecido das pessoas que residem aqui, até porque é um assunto que está constantemente na mídia, são as ocupações de terras no Distrito Federal. Na verdade, uma grande maioria dessas áreas aí hoje é de propriedade da TERRACAP, que é uma empresa pública que está ligada ao Governo do Distrito Federal. Parte dessas terras ainda é de propriedade da União. Eu diria que algo em torno de 25% das áreas que ainda não estão afetadas diretamente a uso aqui do Distrito Federal ou a uso no serviço público, a gente acredita, pelos

levantamentos feitos, que temos algo em torno de 25% de propriedade da União. Nós vimos desenvolvendo levantamentos já há algum tempo em função dessas ocupações irregulares, a gente vem promovendo levantamentos junto com os órgãos ambientais, inclusive com a própria Agência Nacional de Águas, levantamento esse que está em fase final já de verificação pelos órgãos ambientais das áreas no que se refere à possibilidade de ocupação ou não, porque como temos muitas áreas de preservação de mananciais, a Secretaria de Patrimônio da União depende desse parecer conclusivo, de uma manifestação conclusiva dos órgãos ambientais e principalmente da Agência Nacional de Águas no que se refere à ocupação ou não, à afetação específica dessas áreas. Então, só com essa definição é que a União pode ou colocar as áreas a venda, através dos procedimentos legais, ou, enfim, fazer a regularização dessas ocupações ou desocupação, no caso de realmente não haver a possibilidade, em função de alguma restrição ambiental. “

Disse ainda que a Secretaria do Patrimônio da União na verdade faz apenas o registro dos imóveis da União. Cada Poder tem o seu orçamento para fazer as suas obras e é responsável por elas. Não é da competência da Secretaria do Patrimônio da União o acompanhamento ou fiscalização quanto ao uso desses bens.

**1.6. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NO PLENÁRIO
DA COMISSÃO NO DIA 4 DE SETEMBRO DE 2001,
PARA OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:**

ALDO BASTOS ALFANO - Ex-Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes.

EVANDRO FERREIRA VASCONCELOS - Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes.

PAULO ROBERTO KOZLOWSKI TANNESBAUM - Diretor do Departamento de Portos da Secretaria de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes.

JOSÉ RICARDO RUSCHEL DOS SANTOS - Coordenador-Geral de Infra-Estrutura Portuária do Departamento de Portos.

ALESSANDRO CÉSAR DIAS - Representante legal do Consórcio CBPO/PEDRASUL/Carioca/Ivaí.

HAROLDO AUGUSTO NOVIS MATA - Chefe do 10º Distrito Rodoviário Federal,
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Rio Grande do Sul.

RESUMO DOS DEPOIMENTOS.

DEPOIMENTO DO SR. ALDO BASTOS ALFANO - Ex-Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes.

Prestou os seguintes esclarecimentos:

“Exmo. Sr. Presidente, Exmos. Srs. Deputados, demais senhoras e senhores, de início gostaria de clarificar um ponto que se refere ao ofício que me foi enviado, que me convida para prestar depoimento sobre assunto relacionado com a obra prolongamento dos molhes do Porto de Rio Grande. Eu quero deixar claro que a obra de prolongamento dos molhes do Porto de Rio Grande não é da minha época do Ministério. A minha passagem pelo Ministério dos Transportes, na qualidade de primeiramente Secretário de Administração Geral e posteriormente Subsecretário de Assuntos Administrativos, teve uma obra no Porto de Rio Grande, que foi a obra de recuperação dos molhes. Essa obra já está concluída. Posteriormente à minha saída, ela foi concluída, se não me engano, em 98 e foi inaugurada no início do ano de 99. Então, essa obra específica de que trata o ofício da minha convocação, Exmo. Sr. Presidente, não é da minha época. Eu talvez não possa esclarecer muito sobre essa obra de prolongamento.”

Indagado sobre aditivo ao Contrato 038, para recuperação das obras de regularização dos molhes, alterando o valor original do contrato, assinado em 27 de junho de 95, respondeu o seguinte:

“Eu me lembro bem. Esse foi o aditivo que eu assinei. Na época, e acredito que até hoje seja assim, cabe ao Secretário de Administração, por delegação de poderes do Ministro, representar o Ministério como ordenador de despesas. E quando o processo chegou às minhas mãos, depois de já ter passado pela área técnica e também pela área jurídica, me chamou a atenção o acréscimo. Então, o processo retornou para consulta à Ciset do Ministério.

Não me recordo agora do trabalho da Ciset ou das alegações da Ciset, mas me lembro de que o aditivo só foi assinado depois da manifestação da Ciset. Não tenho lembrança se o TCU foi consultado.”

Confirmou ter pago uma multa de cinco mil reais, aplicada pelo Tribunal de Contas da União, em virtude dessa irregularidade.

DEPOIMENTO DO SR. EVANDRO FERREIRA VASCONCELOS - Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes.

Fez os seguintes comentários sobre a participação da Subsecretaria de Assuntos Administrativos nos contratos envolvendo o Ministério dos Transportes:

“A Subsecretaria, na realidade, faz a contratação e o pagamento das faturas. No caso específico dessa obra, a cada medição é feito um relatório de medição, é feito um boletim de medição, que é assinado pela contratada e pelo engenheiro responsável na obra, pelo engenheiro do Ministério dos Transportes responsável na obra. Essa medição, juntamente com a nota fiscal, é enviada para Brasília para a Secretaria de Transportes Aquaviários que, por sua vez, confere tanto o boletim de medição, com a própria fatura, e também um técnico responsável da Secretaria de Transportes Aquaviários assina a fatura, atesta a fatura. A partir desse procedimento, é enviado à minha Subsecretaria, que também faz uma outra conferência em termos de documentação, enfim, e aí é providenciada a ordem bancária. Eu gostaria até já de adiantar, talvez, uma pergunta que com certeza me será feita: a questão do pagamento feito neste contrato, ele se refere a extração e movimentação de pedras. O contrato tem uma planilha que elenca todos os serviços: extração; movimentação de pedras; lançamento das pedras no mar; a fabricação dos tetrápodes, que são peças de concreto; peças especiais, e o lançamento dessas peças de concreto. Então, a cada etapa que é feita, ou parte da etapa, é feita essa medição. E, até o presente momento, nós pagamos apenas o que foi referente à extração de pedras. Realmente não foi feito, segundo os boletins de medição que eu tenho aqui, não foi feito nenhum lançamento das pedras. Então, visivelmente a gente não tem, não dá para visualizar a obra ainda. Segundo informações da

Secretaria de Transportes Aquaviários, a mina da qual é extraída a pedra, que fica, se não me engano, 70 a 80 quilômetros do porto. Então, nós, na realidade, não pagamos 7 milhões, nós já pagamos 12 milhões e 400. Nós pagamos, agora no dia 29 de agosto, mais uma fatura. Então, nós só efetuamos qualquer pagamento no Ministério a partir da medição, evidentemente da fatura testada pela área técnica, e do boletim de medição, que é acompanhado por um engenheiro responsável. Não há nenhum adiantamento, pelo menos sob essa ótica. Quer dizer, na realidade, essa extração de pedras, em que a medição é feita por metros cúbicos, esse pagamento foi feito apenas em termos de extração. E a extração de pedras é um item que está numa planilha que faz parte da licitação.”

Indagado sobre pagamentos efetuados nos Molhes do Sul pela simples extração de pedras, procedeu às seguintes explicações:

“Não, veja bem, a extração de pedras é a primeira fase. Se eu não fizer a extração de pedras, eu não tenho como lançá-las ao mar. Para o senhor ter uma noção do que isso representa — esse pagamento já feito — em termos físicos, a extração de pedra foi feita apenas 15% do total previsto, ou seja, nós temos três meses de... pouco mais de três meses de obra, e a empresa já executou 15% da meta física de extração. Depois tem o lançamento, tem a fabricação dos tetrápodes, o próprio lançamento dos tetrápodes. Então, o item de extração de pedra é um dos que estão na planilha, inclusive que está no edital, está no contrato. E o acompanhamento físico é feito a partir dessa planilha. Então, na realidade, 15% em três meses, salvo melhor juízo— apesar de eu não ser da área técnica —, está razoável.”

Explicou ainda que, até 31 de julho, a empresa tinha já realizado 15% de meta física da extração de pedras, o que representa, no contrato de 207 milhões, 204 milhões, cerca de 6%, 7% do total da obra.

A respeito dos sucessivos aditivos realizados no contrato de construção dos Molhes do Sul, teceu estes comentários:

“Bom, inicialmente, eu gostaria de fazer uma diferenciação. Na realidade, esse histórico que o senhor fez se refere à obra de

recuperação dos molhes. O contrato atual é de ampliação. Eu, infelizmente... Bom, o outro ponto, que é quais foram as razões que levaram a sucessivos aditivos, como eu já tinha colocado, eu tomei posse e vim para o Ministério dos Transportes no dia 28 de março de 2000, ou seja, época em que o contrato de recuperação já tinha sido concluído. Então, eu não tenho, na realidade, informações de como se deram os aditivos, quais foram as razões, por que esse lapso de tempo. Agora, dentro da minha gestão, de março de 2000 até agora, nós temos até conseguido, com uma certa, não tranquilidade, mas temos tido todo o apoio da Secretaria Executiva do Ministério, no sentido de que os recursos para o cumprimento das nossas obrigações contratuais, sejam elas de obras ou de convênios, ou mesmo de contratos administrativos, de março até agora nós não tivemos nem um caso de atraso de pagamento. Então, na minha administração, eu tenho tido todo o apoio da Secretaria Executiva, que tem-nos provido todos os recursos necessários aos pagamentos. Eu não sei, eu não posso afirmar se essa foi uma razão pelos sucessivos aditivos e o conseqüente atraso no cronograma de conclusão da obra anterior, não essa, na obra de recuperação dos molhes. Eu realmente, não tenho essa informação, porque foi uma obra anterior à minha gestão, e, frisando mais uma vez, não apenas eu fui nomeado em março de 2000, mas eu, como não sou funcionário do Ministério dos Transportes, e sim do Ministério do Planejamento, eu não estava no Ministério. Então, infelizmente, eu não posso dar essa visão, por que isso aconteceu ao longo do tempo, no contrato anterior.”

O SR. PAULO ROBERTO KOZLOWSKI TANNENBAUM - Diretor do Departamento de Portos da Secretaria de Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes..

Iniciou seu depoimentos, fazendo os seguintes comentários sobre as obras dos Molhes de Rio Grande:

“Bom, vou ter que falar de improviso, de cabeça aqui, com relação às obras de recuperação dos molhes de Rio Grande. Volto um pouco. Eu trabalhei doze anos na PORTOBRÁS, Departamento de Engenharia da PORTOBRÁS, embora na área eletromecânica, eu não tratava diretamente das obras civis. Essa licitação, que se tornou objeto

do contrato de recuperação no molhe de Rio Grande, se eu não estou enganado, foi em 88, o contrato culminou em 89. Bom, era praxe — e é o caso desse contrato, desse processo licitatório também, tantos os que eu cuidava, quanto todos os outros da área civil —, no momento isso era praxe, era regra, dentro do Departamento de Engenharia da PORTOBRÁS, era regra: ao encerrar o processo licitatório, na adjudicação e contratação, encerrava-se aquele processo, abria-se um processo de execução. Esse processo de execução existe até hoje, de execução. O que o processo de licitação, de acordo com a ata de encerramento da PORTOBRÁS, em 1991, está dito que todos os processos administrativos foram encaminhados ao Arquivo Nacional. Então, se os senhores forem ao Arquivo Nacional, deverão encontrar esse processo. Agora, o processo de execução das obras de recuperação do molhe do Rio Grande existe. Não existe o processo aqui, dentro da nossa pequena estrutura que restou, após o desmonte administrativo, nós não temos o processo da licitação, mas temos o processo da execução da obra. Então, só queria fazer essa distinção. O processo da licitação realmente está sob a responsabilidade do Arquivo Nacional, de acordo com a ata de encerramento da PORTOBRÁS. Isso é o particular. Bom, a partir de 1990, eu fui demitido e retornei ao Ministério em 1996, na Subsecretaria de Planejamento e Orçamento, retornando à área portos — minha nomeação é datada de 31 de julho de 1998. Ao chegar ao departamento, na área de infra-estrutura, encontrei em estágio avançado, praticamente conclusivo o projeto de prolongamento dos molhes de Rio Grande. Esse projeto foi desenvolvido pelo Instituto de Pesquisas Hidroviárias, em parceria com o Danish Hydraulic Institute, da Dinamarca, que foi concluído e apresentado ao Ministério dos Transportes em novembro daquele ano, 98, mês que foi assinado o aditivo para prolongamento dos molhes de Rio Grande. A seguir, como já foi comentado aqui, por decisão do Tribunal de Contas da União... Dentro da decisão, tinham dois itens importantes: primeiro, que se abrisse imediatamente um processo licitatório para as obras de ampliação dos molhes de Rio Grande; e, segundo, que também se fizesse o distrato do contrato, que veio a ocorrer mais precisamente, não

me foi pedido, mas eu tenho aqui assinado, em 27 de junho de 2000. Uma série de assuntos tiveram que ser resolvidos, uma série, vamos dizer assim, de contas, de acertos e dívidas tanto de um lado, quanto de outro, e chegou-se, em 27 de junho, a esse distrato. Bom, já em março, atendendo decisão do Tribunal de Contas da União, em março, na cidade de Rio Grande, na Câmara de Comércio de Rio Grande, eu tive o prazer de presidir audiência pública de projeto. Foi feito na Câmara de Comércio de Rio Grande. Aí, foi o início do processo licitatório, atendendo decisão do Tribunal de Contas da União. Em junho, no mês de junho de 2000, o Ministro de Estado dos Transportes determinou ao Secretário de Transportes Aquaviários a abertura do processo licitatório, que foi feito, e a primeira audiência de abertura da concorrência foi no dia 2 de agosto de 2000. Em sessão de 25 de agosto do ano passado, da SECEX-RS, foi determinado que, entre outras coisas, havia um questionamento sobre edital da concorrência. Então, isso foi a 23 dias depois da abertura do processo licitatório. Então, discutia-se lá, na SECEX-RS, vamos dizer, a razoabilidade do edital de concorrência e determinava que adiasse a abertura do processo licitatório por quinze dias. Bom, nós já estamos com 23 dias do processo iniciado. A licitação parou, ficamos aguardando auditoria do Tribunal de Contas da União, que só ocorreu no começo de dezembro do ano passado e deu totalmente favorável à comissão de concorrência, ou seja, ao Ministério dos Transportes, que permitiu, então, o prosseguimento da licitação, que veio a culminar com a contratação do consórcio no dia 16 de maio de 2001, portanto, dentro do... Nós ficamos surpresos com essa convocação em relação aos molhes de Rio Grande, porque, inclusive, esta CPI é conhecida como Obras Inacabadas, eu sei que o nome, o objeto é bem maior, mas, na verdade, nós estamos num esforço muito grande para iniciar a obra. No dia 18 daquele mesmo mês de maio, foi dada a primeira ordem de serviço, e única por enquanto, para iniciar as obras. Como não dispúnhamos da licença ambiental como um todo, global da obra, apenas a pedreira, apenas instalação de canteiro, então, nós não poderíamos lançar nenhuma pedra n'água. No dia 20 de julho, foi concedida a licença ambiental pelo IBAMA em Brasília. Então, nós

estamos aptos a iniciar efetivamente o lançamento de rochas nos molhes de Rio Grande, no mês. Todas as exposições colocadas aqui pelo Dr. Evandro dizem respeito a 31 de julho, que é a última medição. A medição de agosto está em andamento, que inclui serviços que constam inclusive as imagens nessa fita. De transporte, construção e embarcadouro, pesquisas de solo e todo o tipo de equipamento e monitoramento de ondas, ventos, quer dizer, o serviço não é só extrair rocha, fazer barulho lá em Capão do Leão, não, e estragar a pavimentação do prefeito. Não é isso. Existem, no próprio licenciamento ambiental e na própria legislação ambiental, medidas mitigadoras, que constam da licença ambiental encaminhada à Comissão, por mim encaminhada, pelo Departamento de Portos, existem as medidas mitigadoras, e existem as medidas compensatórias, que estarão sendo discutidas e aprovadas pelo IBAMA. Não é uma decisão do Ministério dos Transportes. Inclusive, a equipe do Departamento de Portos está se deslocando hoje para Porto Alegre, com a equipe de meio ambiente do Ministério dos Transportes, no IBAMA, para ter um encontro com o IBAMA amanhã, em Porto Alegre, para tratar das medidas compensatórias. As mitigadoras, quando falar dos pinípedes, no caso, os leões-marinhos, etc. Aliás, cabe até um comentário a respeito disso, que, no contrato anterior de recuperação, foi exigida uma rampa para os pinípedes subirem no molhe — eles adoram aquele molhe —, e eles jamais utilizaram dessa rampa, eles preferem os nossos próprios tetrápodes, que são peças em concreto. Então, eles ficam lá. Vocês têm imagens, diversas imagens sobre isso. Eles tanto sobem por eles, quanto ficam neles. Então, a questão ambiental, existem realmente medidas mitigadoras, que já constam no próprio licenciamento ambiental, de 20 de julho, e as medidas compensatórias. Essas medidas estarão sendo iniciadas as discussões amanhã, em Porto Alegre, com o IBAMA. Com relação... Que foi demonstrado aqui um grande interesse, também adiantado por algum órgão da imprensa, a respeito de 15 milhões. Toda obra desse porte, toda obra desse porte, ela exige uma mobilização e que não é tão expressiva. Os pagamentos efetuados estão estritamente dentro do

cronograma, estritamente dentro do nosso licenciamento ambiental. Então, o Dr. Evandro já passou aqui todos os processos, cópia dos processos de pagamento, o valor, para o Departamento de Portos, que interessa, é maior do que o valor aqui colocado pelo Dr. Evandro, porque há realmente esse “desconto” — entre aspas — que o nosso valor é na ordem de 13 milhões e meio e ele tem um valor de 12 milhões e 700 mil, 800 mil líquidos pagos ao consórcio. Então, são serviços efetivamente executados, medidos até 31 de julho, que montam a 13 milhões e meio, em ordem de grandeza. Bom, eu acredito que, no tempo que me foi concedido, eu dei uma pequena visão da questão da recuperação e das tratativas e do desenvolvimento da atual obra de ampliação dos molhes de Rio Grande. “

DEPOIMENTO DO SR. ALESSANDRO CÉSAR DIAS GOMES - Representante legal do Consórcio CBPO/PEDRASUL/Carioca/Ivaí.

Prestou as seguintes informações sobre os Molhe de Rio Grande

“O porto, por tratar-se do maior porto marítimo da Região Sul e apresentar durante dois anos a segunda maior movimentação de carga em cais público e a terceira maior movimentação de contêineres do País, encontra-se nos planos de desenvolvimento estratégico do Ministério dos Transportes. Além de ocupar essa posição privilegiada entre os principais portos nacionais, o porto é o segundo porto em movimentação de contêineres do MERCOSUL. Essas características peculiares, somadas aos 2 mil hectares de área de retroporto disponível para instalação de novos terminais, levou o Ministério a iniciar o processo de licitação para o prolongamento dos molhes do Porto do Rio Grande, com o lançamento do edital em junho de 2000. O projeto de prolongamento dos molhes prevê a ampliação dos molhes leste e oeste da barra do porto, com a construção de 500 metros no molhe leste e 900 metros no molhe oeste em um prazo de 36 meses. A obra consumirá 1 milhão, 9 mil e 953 metros cúbicos

de pedra; 335 mil e 946 metros cúbicos para o molhe leste e 674 mil e 7 metros cúbicos para o molhe oeste; e utilizará 8.688 tetrápodes no molhe leste, sendo 5.851 tetrápodes de 8 toneladas e 2.837 tetrápodes de 12,5 toneladas; e 4.511 tetrápodes no molhe oeste, sendo 1.831 de 8 e 2.680 de 12,5 toneladas”. A licitação... Já foi amplamente falado sobre o processo, mas foi publicado o aviso de licitação em 14 de junho. A licitação ocorreu com fases distintas de pré-qualificação e de preço. O processo culminou com a assinatura do Contrato nº 18, de 2001, em 16 de maio desse ano. E, em 18 de maio, foi assinada a ordem de serviço. Com relação ao meio ambiente, a gente faz uma exposição e até transcreve aqui a resolução do CONAMA que trata desse assunto, porque eu acho que está havendo uma pequena dúvida porque não há... essa questão de licença provisória que foi mencionada não é o que ocorre. Essa obra tem um estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental, que é esse mencionado, realizado em 1998. Esse estudo de impacto ambiental, o IBAMA determinou que houvesse audiência pública. Foi feita audiência pública desse processo e, ao receber a ordem de serviço, a obra já contava com licença prévia. Licença prévia não significa estudo prévio, o estudo é o mesmo. Ele tinha uma licença prévia, e a licença prévia significava o seguinte: atendidas as dezessete condicionantes, será emitida a licença de instalação. Eu não tenho aqui... Tem aqui no processo, depois se vocês quiserem ver, as dezessete condicionantes, mas significa o seguinte: se comprometer, basicamente se comprometer a cumprir aquilo que está escrito no papel, no relatório de impacto ambiental, como monitorar a água, monitorar a qualidade da água etc. É óbvio que, com o interesse em começar a obra e pela responsabilidade ambiental que nós temos, as empresas têm, é óbvio que as empresas se comprometeriam em realizar. Então, não havia risco, eu acho até que não havia risco entre a licença prévia e a licença

ambiental de instalação. Serviços executados. “Enquanto não era liberada a licença de instalação por parte do IBAMA, o consórcio realizou a reforma do canteiro principal e do prédio destinado à fiscalização, localizado na segunda seção da barra do Rio Grande, bem como a recuperação de 954 metros de acesso ao atracadouro, à balsa, à balança e ao prédio da fiscalização. Na pedreira de Capão do Leão, cuja licença de operação fornecida pela FEPAM está em dia,” — e já estava lá — “o consórcio começou a realizar a extração e seleção de pedras do maciço principal. Em paralelo com o trabalho na pedreira foram visualizadas outras pedreiras da região do Capão do Leão para suprir a exigência de produção de pedras e, desta forma, atender ao cronograma executivo da obra.” A primeira pedreira aprovada já está fornecendo pedras para a obra. Só para vocês terem uma idéia, um dos senhores levantou por que a obra teria começado com extração. O navio que mobilizamos para lançamento de pedra é um navio de setecentas toneladas. Então, há de se entender que nós temos que fazer um pulmão, um estoque intermediário de pedras porque para encher um navio são 55 caminhões. Se nós dependermos só do fluxo das pedras para encher um navio, a obra toma um ritmo lento, e nós não atendemos ao cronograma. Então, é necessário, esse estoque de pedras realizado está no planejamento. Não significa que nós começamos a obra pela extração de pedras simplesmente porque não tinha licença ambiental. Não, nós começamos a obra pela extração de pedras porque faz parte do nosso planejamento ter um estoque regulador de pedras junto ao cais para poder prover a carga do navio, de setecentas toneladas. “Também nesse período, no aguardo da licença, teve início a construção do pátio de estocagem de pedras, totalizando 24 mil e 650 metros quadrados, e do atracadouro que será utilizado pelo navio que lançará as pedras pelo mar. Todos os serviços concluídos.” O navio de pedras... foi falado que era um navio importado. Realmente, nós prevíamos colocar um navio

importado e conseguimos uma solução nacional. Fizemos uma reforma completa num navio de fabricação nacional que está aqui, um projeto brasileiro, e está chegando na obra essa semana. Essa semana, eu acho que essa visita, se os Deputados marcarem oportunamente, com certeza, o navio já vai estar lançando as pedras ao mar. Mão-de-obra e equipamentos. Eu ouvi falar na questão de mobilização. É importante ficar claro que uma obra foi... ao ser encerrada, o consórcio desmobilizou totalmente, não ficou uma pessoa em Rio Grande. O consórcio desmobilizou totalmente. E pela condição de vulto da nova obra nós tivemos que mobilizar. E até o presente momento o consórcio já mobilizou um total de 255 pessoas e 148 equipamentos. Está aqui a lista, eu estou deixando aqui no documento o nome e função dessas 255 pessoas, em que frente de serviço elas trabalham, e também dos 148 equipamentos que estão lá no canteiro, já trabalhando, tem o nome e... Eu passo aqui, então, Deputado, às suas mãos. Também tem alguns pontos que foram falados aqui que eu acho que merecem um esclarecimento. Nós viemos preparados... eu vim preparado e fui convocado para falar da obra de prolongamento dos molhes. Sobre essa obra eu trouxe documentos, o trabalho... Foi a convocação que nós recebemos e a solicitação: a obra de prolongamento dos molhes. Poderei, eventualmente, tentar me lembrar de alguma coisa da obra de recuperação, até porque estava lá também, mas não tenho nenhum documento, não estou de posse de nenhum documento. Primeiro, a questão da visita, Deputado, ao local da obra, eu queria dizer o seguinte: essa visita, nós ficamos sabendo dela pela imprensa. O canteiro de obras já estava... eu tenho certeza de que não foi procurado o canteiro de obras, porque eu, pessoalmente, indaguei às pessoas. Ninguém foi procurado lá no canteiro de obras, e continuo à disposição dos Deputados para fazer a visita. Nós temos cinco frentes de trabalho: nós temos uma frente em Capão do Leão; nós temos uma frente no canteiro administrativo principal e

futuro canteiro de fabricação de tetrápodes; nós temos uma frente junto à balança, canteiro da fiscalização, e atracadouro, e depósito intermediário de pedras; nós temos uma frente no molhe leste, canteiro de apoio e estoque regulador; e uma frente no molhe oeste, canteiro de apoio. Então, as cinco frentes estão mobilizadas. Realmente, a frente do molhe leste, que é onde os Deputados visitaram, pelo que eu soube na imprensa, não estava mobilizada, até porque o molhe leste é um molhe que começa, pelo nosso planejamento, um pouco depois. O molhe oeste é um molhe que começa, pelo planejamento, um pouco depois do molhe leste. Com relação ao ISS, eu quero deixar claro aqui para os Deputados — e está à disposição —, o ISS está incluso no preço, está sendo pago e recolhido na Prefeitura de Rio Grande e Capão do Leão. Em São José do Norte começou a ser recolhido nesse mês porque os serviços em São José do Norte começaram esse mês. Mas está incluso no preço, realmente, e está sendo pago. Temos todas as guias. E o Ministério dos Transportes, talvez o Secretário quando passou aqui... o Ministério dos Transportes exige... a cada recebimento nosso, faz uma consulta ao SICAF. Então, se nós... ou seja, nós temos que estar com a questão de ISS regular não só em Capão do Leão. Não podemos ter uma dívida com nenhum Município do Brasil. Uma dívida da empresa por obra realizada há dez anos atrás pode ser cadastrada no SICAF, e a empresa não recebe. Então, nós não só estamos em dia com as obrigações tributárias nos Municípios envolvidos como as quatro empresas do consórcio estão em dia com as obrigações tributárias em todos os Municípios do Brasil, em todos os Estados que atuam e com a União. Com relação ao EIA-RIMA, então, eu já expliquei. Com relação às duas obras, eu acho que é importante deixar claro aqui o seguinte, principalmente para o Deputado que perguntou muito: essa confusão que causa a questão do vigésimo termo aditivo no contrato anterior. Uma obra de recuperação dos molhes, ela vai do enraizamento do molhe

leste, que é lá na areia, até o PK ou a distância de 4.220 metros. Essa é a obra que foi realizada sobre todo o molhe leste, o molhe construído no início do século. E no molhe oeste vai também da areia da praia até o PK 3.160, 3.160 metros. Então, toda obra anterior, toda obra anterior foi realizada e sobre esses dois molhes. Quando nós falamos de prolongamento dos molhes — e é verdade, sim, e está clara aqui a questão do TCU, que se tentou fazer de uma maneira mais econômica pelo aditivo que foi anulado, então, se fez uma nova licitação —, mas toda obra de prolongamento, Deputados, ela vai do PK 3.160, no caso do molhe oeste, avante, mar a dentro: 900 metros. Não tem nenhuma obra a ser realizada sobre a obra concluída. E, no caso do molhe leste, ela vai avante do PK 4.220, quinhentos metros mar a dentro. Não há nenhuma obra a ser realizada sobre a obra, essa que já foi concluída, entregue, paga e está lá em pleno funcionamento. Com relação à obra, essa anterior, a exigência dela é completamente diferente dessa obra nova, a finalidade dela. Precisava-se recuperar os molhes e, para isso, foi feito o projeto de recuperação dos molhes. Eu lembro que em 1990... no final de 1994 foi baixado um decreto do Governo Estadual inclusive baixando o calado do porto de 40 para 36 pés. Os navios tinham que sair a meia carga do porto, porque a obra — e essa, sim, poderia ser chamada uma obra paralisada naquela época, retomou realmente em 1994 — era uma obra que estava com 12 pontos rompidos da sua plataforma, passando areia direto, passando ondas direto para dentro do canal. Essa obra foi plenamente entregue, está lá funcionando. O Porto de Rio Grande, de lá para cá, desde o início da obra, só tem ganho prêmios de produtividade. Então, a obra cumpriu a sua função. Agora, essa nova obra que vai da ponta dos dois molhes mar a dentro ela tem outra finalidade, ela tem finalidade de regular a barra para poder permitir o aprofundamento do calado, aí sim, com porto novo, um porto de 60 pés de calado e 18 metros de profundidade. Com relação aos

custos, eu queria dizer o seguinte: que independente de ter ou não qualquer documento da obra antiga — e eu não tenho nenhum documento —, mas já me coloco à disposição dos Deputados para colocar isso, para mandar qualquer documento que me tenha sido solicitado. Com relação ao ISS também, se os Deputados quiserem os documentos. E com relação à obra nova, eu quero dizer que é do pleno interesse de quem está envolvido na obra em Rio Grande — e é o nosso caso — que a obra tenha ampla divulgação. Então, seria ótimo se os Deputados pudessem ir lá realmente. Inclusive nós estamos pensando, de uma maneira inovadora, em abrir um **site**, criar um **site** para obra na Internet, que vai estar acessível a todos com fotos e com o andamento, é um projeto que eu tenho; que deve, dentro de uns 45 a 60 dias, deve ter um **site** na Internet sobre a obra de prolongamento dos molhes de Rio Grande.”

DEPOIMENTO DO SR. HAROLDO AUGUSTO NOVIS MATA - Chefe do 10º Distrito Rodoviário Federal, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Rio Grande do Sul.

Prestou as seguintes informações sobre a BR-386:

“Sr. Presidente, Srs. Deputados, sendo o assunto da presente convocação a BR-386, obras de restauração e ampliação de capacidade entre os Km 385 e 418, do Rio Grande do Sul, lote 1, apresento inicialmente aos senhores um resumo da obra. Os três lotes que abrangem desde o Km 385, Tabaí, até o Km 445, em Canoas, Rodovia BR-386, trecho Lajeado—Canoas, subtrecho Tabáí, Km 385, Canoas, Km 445, extensão 60 quilômetros. Essa obra foi conduzida com a existência de cinco contratos: Contrato PD10 017/96, lote 1, objeto: a restauração e ampliação da capacidade da BR-386, segmento 385 ao 418 — empresa Bolognesi Engenharia; Contrato PD 10 024/98, lote 1-A, objeto: obras complementares, vias laterais, rótulas e retornos da BR-386, segmento Km 385/Km 445 — empresa Bolognesi Engenharia; Contrato PD 10 018/96, lote 2, objeto: restauração e ampliação de capacidade da BR-386, segmento Km 419 ao Km 445 — empresa construtora SULTEPA; Contrato PD 10 026/98, lote 2-A, objeto: obras

complementares, vias laterais, rótulas e retornos na BR-386, segmento Km 419/Km 445 — construtora SULTEPA; Contrato PG 157/96, objeto: construção de pontes novas e recuperação das pontes existentes na BR 386, segmento Km 385 ao 445 — empresa M. Martins; e Contrato PG 151/96, objeto: construção do trevo ao pólo petroquímico e obras complementares — empresa Brasília Guaíba Obras Públicas. Vou falar rapidamente sobre o andamento das obras. As obras tiveram seu início em outubro de 1996 e prosseguiram, sem solução de continuidade, até a presente data, tendo, porém, seu ritmo condicionado à disponibilidade dos recursos consignados anualmente no Orçamento da União, conforme quadro abaixo. No ano de 1996, foram disponibilizados 1 milhão e 678; no ano de 1997, para todos os contratos, 23 milhões e 747; no ano de 1998, 18 milhões 608; no ano de 1999, 9 milhões 623; no ano de 2000, 9 milhões 997; no ano de 2001, 4 milhões e 610, o que vai permitir a conclusão das obras. Os Contratos PG 156/96, viaduto de acesso ao pólo petroquímico, e Contrato 157/96, construção das novas pontes e recuperação das pontes existentes, já estão concluídos. Os demais contratos têm sua conclusão prevista para até o final do corrente ano, havendo, inclusive, disponibilidade de recursos orçamentários.”

Confirmou ter conhecimento sobre denúncia de notas fiscais falsas apresentadas por empresas que fornecem materiais à Bolognesi Engenharia, responsável pela obra. Tal fato teria sido inclusive comunicado pelo chefe de serviço de engenharia do DNER. Todavia, nenhuma investigação foi realizada no âmbito do DNER, já que, de acordo com o depoente, os preços constantes dessas notas eram os oficialmente praticados. Além disso, alegou que aguardava o relatório do TCU a esse respeito, conforme se lê no trecho a seguir transcrito:

“Aí, qual foi a nossa providência? Vamos aguardar o relatório para ver quais são, quantas são etc. Agora, o que eu já tinha, vamos dizer assim, o que me tranqüilizou, em função dessa notícia e que nos deixou intrigado também? Foi o seguinte: que a nossa prática é de cada nota dessa que é entregue ela é comparada mensalmente com os preços correntes da

PETROBRAS. E nós pagamos pelos... Essas notas elas são um referencial de preço para que se paguem as quantidades efetivamente medidas.”

**1.7. AUDIÊNCIA REALIZADA NO PLENÁRIO DA
COMISSÃO, NO DIA 12 DE SETEMBRO DE 2001,
PARA A OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:**

PAULO CÉZAR RAMOS DE OLIVEIRA - Secretário de Estado da Justiça e Cidadania de Santa Catarina.

PAULO NEY ALMEIDA - Diretor-Presidente da Construtora Espaço Aberto Ltda.

ÂNGELO RONCALLI DE RAMOS BARROS - Diretor do Departamento Penitenciário Nacional do Ministério da Justiça

DEPOIMENTO DO SR. PAULO CÉZAR RAMOS DE OLIVEIRA – Secretário de Estado da Justiça e Cidadania de Santa Catarina.

Não trouxe qualquer contribuição que pudesse interessar a esta comissão.

DEPOIMENTO DO SR. PAULO NEY ALMEIDA – Diretor-Presidente da Construtora Espaço Aberto Ltda.

Questionado sobre a construção da penitenciária da Grande Florianópolis, Santa Catarina, negou qualquer irregularidade na obra, como superfaturamento.

A respeito de paralisações verificadas nessa obra, prestou os seguintes esclarecimentos:

“Deputado, o senhor até pode discordar de mim, mas, o senhor vê, nós começamos uma obra em 94. Começamos e paralisamos essa obra oito, dez vezes. E quando nós paralisamos essa obra, algumas vezes com algumas dessas máquinas pesadas, grandes, que nem o Estado de Santa Catarina tem. São essas retroniveladoras que, por acaso, vinham do Paraná e São Paulo. Santa Catarina não tem esse tipo de máquina. Então, cada vez que paralisava essa obra, ficávamos preocupados. Aí pediam para nós retomarmos as obras, Deputado. E nós estávamos retomando a obra com certo cuidado para ter certeza de que era para retomar. Agora, disseram que é. Veio um documento que é para retomar. Se o senhor for lá ainda — não sei se o senhor vai — ou se o senhor quiser, eu lhe mando, por exemplo, fotos datadas de segunda-feira. O senhor vai ver a grande diferença que já está hoje, o senhor vai ver que mudou bastante.”

DEPOIMENTO DO SR. ÂNGELO RONCALLI DE RAMOS BARROS – Diretor do Departamento Penitenciário Nacional do Ministério da Justiça.

Prestou, inicialmente, as seguintes informações:

“Só para poder esclarecer, o Ministério da Justiça, por determinação do Ministro José Gregori, a partir de agora, não vai aceitar mais construção de unidades prisionais com mais de quinhentos presos. Essas obras grandes demoram muito. Nós precisamos construir obras em quatro, cinco, seis meses no máximo, porque o déficit no sistema prisional, hoje, é de 65 mil vagas. Nós precisamos de obras prontas, e não obras que vão se arrastando ao longo do tempo. Também, por determinação do Ministro, nós estamos solicitando aos Estados que elaborem seu plano diretor de construção e localização de estabelecimentos prisionais, para evitar justamente o que está acontecendo nesse tipo de obra, quer dizer, a localização em um local errado, às vezes, por pressão da própria comunidade, que não aceita a penitenciária naquele local. Nós precisamos que esse plano diretor faça com que os Estados discutam com o seu Município a localização da sua penitenciária. Porque, senão, nós queremos esconder a penitenciária. E esse esconder pode tornar mais cara essa obra. Então, a gente tá pedindo que o Estado elabore o plano diretor, discutindo com os Municípios a localização; unidades pequenas, de até quinhentos presos. Nós ainda estamos ainda abrindo uma exceção com São Paulo, porque tem um problema grave de superlotação e há uma determinação de que tem que se desativar o Carandiru até abril do ano que vem. Por essa razão, nós ainda estamos construindo em São Paulo unidades de até 702 presos, mais ou menos. Mas, a partir de agora, nenhuma unidade poderá ter uma população superior a quinhentos presos. O planejamento também vai facilitar que o Estado faça esse planejamento para dois anos e pensando em todos os regimes da condenação, quer dizer, o regime fechado, o regime semi-aberto e o regime aberto. Hoje nós estamos com a preocupação de construir penitenciária. E estamos esquecendo que temos que construir unidades para o regime semi-aberto. Então, esse planejamento vai possibilitar isso, essa discussão. Unidade compacta: não adianta mais construir complexo penitenciário, porque senão vira Carandiru. Nós queremos que essa unidade, ao ser construída, não permita nenhum tipo de ampliação. Ela tem que ser compacta. Se é para quinhentos presos, quinhentos

presos, não vai caber quinhentos e um, só quinhentos. Porque, se assim permitir, a gente vai fragilizar o processo de segurança e, mais do que isso, não vamos efetivamente cumprir o papel da prisão, que é de recuperar o indivíduo preso.”

Indagado sobre convênios realizados com os Estados, fez este pronunciamento:

“Para o senhor ter idéia, nós temos hoje 152 convênios entre construção, ampliação, reforma e aparelhamento das unidades prisionais. Se em todos esses convênios fossem cumpridos os prazos acordados nos convênios, nós teríamos uma geração de vagas de 40 mil e 409 vagas até o ano 2002. E só este ano nós teríamos 31 mil, 348 vagas. Mas, infelizmente, a maioria das obras estão atrasadas — não paralisadas, atrasadas. Por quê? Alguns motivos: processo licitatório, algum recurso para o processo licitatório atrasa; o Estado pede a construção em determinado Município, nós conveníamos e aí a Câmara de Vereadores vota uma lei do Município proibindo a construção naquele local. Por isso, estamos pedindo o plano diretor, para a gente poder discutir com a comunidade e não ter essa possibilidade de parar por conta dessa rejeição. Parada, às vezes, por falta de recurso e, a partir de 2000, o Ministério da Justiça adotou o critério de liberar o recurso integral para o Estado. Fez o convênio, libera o recurso. Agora, mais recentemente, nós recebemos, então, orientação do Tribunal para que não fizesse essa liberação integral. O que para a gente é ruim, porque nós precisamos liberar integral para o Estado cobrar da empreiteira a execução rápida. Porque o dinheiro vai estar disponível para o Estado. A gente precisa fazer essa fiscalização com mais eficácia, para não ter essas paralisações. Mas, infelizmente, elas ocorreram, e no momento a nossa maior preocupação, hoje, dentro do Departamento Penitenciário Nacional, é o acompanhamento dessas obras. Então, por exemplo, temos negado pedidos de prorrogação de prazo. Por exemplo, o senhor falou em Piraquara. Piraquara é uma obra que tem, no laudo do nosso acompanhamento, 75% da obra concluída; ela deve estar um pouquinho mais. E o prazo final daquela obra é 28 de dezembro de 2001. Não vai ter mais nem um dia de prorrogação. Isso já está acertado com o Estado do Paraná. Maringá, o senhor falou... Maringá, pelo nosso controle,

deve... o termo aditivo deve terminar essa obra em fevereiro de 2002. E Cascavel deve terminar, pelo nosso controle, no mês de novembro de 2001. Essas são as obras lá do Paraná.”

**1.8. AUDIÊNCIA REALIZADA EM SALVADOR, EM 13
DE SETEMBRO DE 2001, PARA OITIVA DOS
SEGUINTE DEPOENTES:**

PEDRO BARBOSA DE DEUS - Secretário da Agricultura, Irrigação e Reforma Agrária do Estado da Bahia.

ROBERTO MOUSALLEM DE ANDRADE - Secretário de Infra-Estrutura e Recursos Hídricos do Estado da Bahia.

JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO - Diretor-Presidente da Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A.

ANDERSON FREITAS DE CERQUEIRA - Representante da Gerente de Patrimônio da União no Estado da Bahia.

JOÃO SÍLVIO CERQUEIRA MONTEIRO - Chefe do 5º Distrito Rodoviário Federal — DNER/BA.

GENÁRIO LEMOS COUTO - Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia.

**DEPOIMENTO DO SR. PEDRO BARBOSA DE DEUS – Secretário da Agricultura,
Irrigação e Reforma Agrária do Estado da Bahia.**

Informou que trata especificamente dos temas das obras de irrigação, obras de piscicultura, de carcinicultura e da utilização de imóveis construídos pela União na área agrícola no Estado da Bahia.

Acerca desses aspectos passou a se pronunciar nos seguintes termos:

“Especificamente sobre os projetos de irrigação devo dizer que vou me referir a dois importantes projetos de grande interesse não só para as comunidades ribeirinhas ao longo das margens do Rio São Francisco, mas também projetos importantes para o desenvolvimento do Estado da Bahia. Quero me referir inicialmente ao Projeto Salitre, na

margem direita do São Francisco, cujo órgão responsável pela implementação dessa importante obra é a CODEFASF. Um projeto cuja área total é estimada em 30 mil hectares e que tem sua primeira etapa prevista a ocupação de 5.500 hectares. Quarenta e cinco por cento dessas obras já foram executadas. O que eu queria deixar claro aqui para a Comissão é especificamente o ritmo dessas obras. Estamos nesse projeto, um projeto importantíssimo, cuja primeira meta é apenas de 5.500 hectares, esse projeto tem sido demandado por toda a comunidade regional, por toda a comunidade, eu diria, do Estado da Bahia, a implementação desse projeto, e nós só conseguimos a implementação dos 5.000 hectares. E desses 5.500 hectares temos 45% apenas das obras executadas com dois anos de atraso. Estando prevista a ocupação desses lotes desse projeto apenas no final de 2002 para os lotes empresariais, e para os lotes de colônias ao fim de 2003. O que tem acontecido é que não é culpa, na nossa ótica, da CODEVASF. O que tem acontecido é que a própria CODEVASF tem feito os pleitos, para a inclusão no Orçamento da União, de valores que compatibilizam com o cronograma das obras, mas nem sempre a CODEVASF tem sido atendida. Então isso, para mim, reside na maior dificuldade de implementação dessas obras. No caso do Projeto Bacia de Irecê, na região de Itaguaçu da Bahia e região de Xique-Xique, nós temos um projeto que a CODEVASF está implementando também, uma demanda muito importante para uma região que passa por dificuldades muito sérias, uma agricultura de sequeiro muito sensível às incertezas climáticas de uma região própria do semi-árido. Estamos também nessa área com um projeto de 57.000 hectares, cuja primeira etapa apenas viabilizará 3.800 hectares. E nós estamos apenas com 26% das obras executadas previstas para etapa, para essa primeira etapa. Se nós fizermos uma análise com relação ao cronograma global do projeto, estamos com um ano de atraso.

Neste caso, se trata efetivamente de um grande projeto, um projeto de importância vital para o desenvolvimento daquela região, um projeto de vital importância para o desenvolvimento da Bahia. Nós não conseguimos entender que, se não existem recursos para viabilizar projetos situados à margem do Rio

São Francisco, projetos que têm uma atratividade econômica fantástica, todos eles, uma atividade já demonstrada na prática, uma atividade da irrigação de sucesso em toda a margem do Rio São Francisco, particularmente no pólo Juazeiro-Petrolina, mas também com experiências muito bem-sucedidas em Minas Gerais e também em Bom Jesus da Lapa, nós não conseguimos entender a carência de recursos para viabilizar projetos prontos, com projetos executivos prontos, cujas primeiras etapas estão sendo viabilizadas apenas com emendas de bancada. Nós temos, portanto... Não temos a compreensão que, numa situação dessa, o Governo aloque recursos, cifras importantes para a transposição das águas do Rio São Francisco para viabilizar pretensos projetos de irrigação. Ora, nós não podemos entender, não podemos aceitar, temos que lamentar que, se não existem recursos, os recursos são escassos para viabilizar projetos executivos prontos à margem do Rio São Francisco, que esses recursos existam para viabilizar projetos de irrigação distantes, com custos possivelmente inviáveis no plano econômico. De forma que nós queríamos deixar patenteado a essa Comissão o nosso desejo de que esses projetos da Bahia pudessem ser viabilizados. E que a União possa, inclusive, realocar esses recursos originalmente previstos para o início de obra de transposição, para que esses recursos da União pudessem ser alocados para a viabilização desses projetos. Eu me refiro especificamente ao Projeto Salitre e ao Projeto Bacia do Irecê. Mas que parte desses recursos pudessem também iniciar o Projeto Iuiu, na região do vale do mesmo nome, uma região carente de oportunidades, cujas dificuldades são conhecidas de todos, em face da crise por que passa a cultura algodoeira naquela região. Quero também citar e informar à Comissão que nós temos na região, especificamente no Município de Xique-Xique, uma obra da CODEVASF, onde já foram investidos cerca de 700 mil reais numa estação de piscicultura e que está faltando 71 mil reais para a conclusão dessas obras. Está no Orçamento da União deste ano, mas está faltando a liberação à CODEVASF para que ela possa concluir e cumprir com os objetivos almejados. Quero também informar à Comissão que aqui na Bahia existe uma estação de carcinicultura no Município de Maraú, na localidade de Campinhos, de propriedade da CEPLAC, completamente ociosa, sem nenhuma operação, onde foram gastos — eu não tenho a exata cifra, mas se nós formos... Eu pedi uma avaliação técnica para me informar o que é que seria necessário para viabilizar

um empreendimento daquele. Fui informado de que seriam necessários pelo menos um milhão de reais para viabilizar uma unidade como aquela. Quero também comunicar à Comissão de que, quando da construção da barragem de Sobradinho, estava prevista a implantação, até para superar possíveis impactos ambientais, de uma estação de piscicultura e que até hoje não foi construída, causando muitos prejuízos à produção de pescado lá naquela região.

Especificamente sobre imóveis existentes aqui na Bahia, ociosos ou com sua finalidade desvirtuada, nós temos a Fazenda Experimental de Café do antigo IBC, no Município de Vitória da Conquista, invadida há anos. Nós temos uma outra Fazenda Experimental de Bonito, também do antigo IBC, no Município de Bonito, assumido pela Prefeitura como sede administrativa. Existe também um prédio do Ministério da Agricultura, localizado na Avenida Frederico Pontes, em Salvador, onde funcionou até 1975 a sede central da ANCARBA, Associação Nordestina de Crédito e Assistência Rural, invadida há anos por terceiros. Existe um galpão da COBAL no Município de Teixeira de Freitas utilizado parcialmente pela Prefeitura como escola. Existe uma área do Ministério da Agricultura de aproximadamente vinte hectares, localizada junto ao parque de exposição do Município de Vitória da Conquista, praticamente no perímetro urbano, hoje subutilizada. Existe também uma unidade de beneficiamento de cimento do Ministério da Agricultura, no Município de Ribeira do Pombal, atualmente desativada. Também foi localizado um prédio da CONAB, no Município de Cícero Dantas, atualmente também desativado. E um prédio do DNOCS, no Município de Ajustina, subutilizado. Eram essas as contribuições que eu traria à Comissão. E queria deixar registrado e entregar ao Presidente da Comissão as nossas contribuições, que faço por escrito neste momento. “

DEPOIMENTO DO SR. ROBERTO MOUSALLEM DE ANDRADE – Secretário de Infra-Estrutura e Recursos Hídricos do Estado da Bahia.

Inicialmente, o depoente prestou os seguintes esclarecimentos:

“Sr. Presidente, eu anotei os casos que acho de extrema relevância em relação ao tema desta Comissão. Mas, sem dúvida nenhuma, eu acho que a situação mais grave, o principal problema que nós temos de obras federais paralisadas — não tenho dúvida nenhuma

em relação principalmente à consequência que isso traz à economia regional, não só do Estado —, em relação às rodovias federais que estão em estado extremamente precário, e que têm suas obras de manutenção, senão paralisadas, mas num ritmo tão lento, que, efetivamente, a melhoria que se consegue dar a essas rodovias é numa velocidade menor do que a deterioração que vem ocorrendo a cada ano. De forma que a situação a cada dia que passa, ela é mais grave trazendo enormes prejuízos não só econômicos, mas também para a segurança e para o conforto de todos os seus usuários, encarecendo o nosso produto, principalmente no interior do Estado. Alguns desses produtos que são exportados têm também sido prejudicados na sua competitividade em relação ao aumento de custo de transporte. E essa não é uma questão nova; é uma questão antiga, desde a época... Eu tenho, inclusive ofícios aqui de 94 ainda, que o então Governador Antonio Carlos Magalhães fez ofício ao Ministro Rubens Denny, colocando essa situação; depois, o Governador Paulo Souto, também, como um dos primeiros atos de seu Governo, ainda em janeiro de 95, encaminhou ofício ao Presidente da República também colocando a situação e a gravidade das estradas federais; depois, vários ofícios foram encaminhados. O Governador César Borges, inclusive em um de seus ofícios, ele relatou que essa questão não é apenas uma questão de falta de recursos orçamentários para investimento. É uma questão também de distribuição inadequada entre os diversos Estados da União, porque a Bahia, que é um Estado que tem 8% da malha rodoviária federal tem recebido valores em orçamentos muitos inferiores à sua importância, em relação a essa rede. Inclusive, essa situação fica mais grave, porque esses recursos orçamentários, a maior parte deles não são repassados, o que torna ainda mais grave essa situação. Diversas rodovias têm sido identificadas. Nós temos inclusive algumas rodovias que há décadas não têm sido implementadas. Eu dou o exemplo, por exemplo, da Rodovia 030, que é uma rodovia, inclusive, que tem como objetivo uma ligação do norte de Minas e do próprio planalto ao porto de Campinas, que é um porto que foi construído há mais de vinte anos — ele foi quase concluído, mas não foi concluído — e hoje não tem nenhuma serventia,

não tem uso, porque falta, efetivamente, a conclusão dessa via rodoviária, a instalação do porto, para poder... Esse seria o caminho mais curto, inclusive do cerrado, do próprio planalto central, de Brasília para o litoral brasileiro. Então, esse é um ponto importante que está muito bem documentado aqui. Eu vou passar esse documento a V.Exa. contendo todos esses pontos que eu estarei relatando aqui neste momento. Uma avaliação preliminar que foi feita... Isso depois vai ser aqui depurado, certamente, por representantes do DNER, mas uma avaliação nossa indica que a necessidade de recursos para recuperar as rodovias federais ultrapassa os 400 milhões de reais para colocar essas estradas em condições de uso. Uma gravidade também em relação a essa questão é que o Governo do Estado da Bahia tem feito um esforço muito grande na recuperação das rodovias estaduais. Nós temos cerca de trezentos e cinquenta a quatrocentos quilômetros de rodovias estaduais que foram recuperados e que estão sendo danificadas pelo desvio de transportes de carga em função da precariedade dos trechos da rodovia federal. Esses transportes, eles deixam de percorrer o caminho mais curto, através das rodovias federais, procurando as rodovias estaduais, que estão em situações melhores, mas que não foram construídas para o tráfego desses transportes de carga pesada. Portanto, nós temos uma estimativa já de prejuízo nas rodovias estaduais em torno de 15 milhões de reais, e que inclusive foi objeto de uma solicitação do Governador César Borges para que o Governo Federal passe esse recurso ao Estado para recuperar esse prejuízo. Em relação também a transportes, nós temos uma outra obra muito importante. Essa obra, na verdade, é uma obra fundamental, é da Hidrovia do São Francisco. A Hidrovia do São Francisco é uma obra que já esteve, inclusive nos orçamentos do Governo Federal com a previsão de sua conclusão da primeira etapa em 98. Esses recursos não foram aplicados de forma suficiente, porque essa rodovia é extremamente importante para a Região Nordeste, mas para a Bahia principalmente, porque nós temos um... Essa hidrovia ela é importante para transportar, principalmente, produtos do oeste da Bahia através de um sistema de transportes multimodal: usando a rodovia; depois o

trecho da hidrovia, a ferrovia até o porto de Aratu para transportar o produto do oeste da Bahia, e sem essa hidrovia isso será impossível. A hidrovia prevê um transporte de barcas, de comboios com base econômica de 7.200 toneladas, que exige um calado de 2,5 metros no rio São Francisco, principalmente no trecho de Muquém do São Francisco até Juazeiro. Então, é muito importante que esses recursos sejam alocados. E, aí, uma sugestão: como o projeto de transposição do São Francisco foi postergado — havia um recurso de 190 milhões, se não me engano, no Orçamento da União para este ano —, que parte desses recursos sejam alocados, além de para a recuperação do rio e viabilização desses projetos de irrigação citados pelo colega Pedro de Deus, que sejam também alocados recursos para a viabilização da hidrovia do São Francisco, que não são recursos de grande porte, mas que são de extrema importância para o Estado da Bahia. Uma outra obra importante que eu cito é a conclusão das obras do Pier II do Porto de Aratu. O Pier II é um pier que foi construído, mas faltam ainda as instalações adequadas para que ele opere com eficiência. Ele hoje tem uma operação precária mas, para que ele tenha uma produtividade adequada, é preciso que as instalações sejam suficientes para que ele possa operar com granéis sólidos, aliviando o terminal de granéis sólidos existentes hoje no Porto do Aratu, e que, em determinados períodos do ano, faz com que alguns navios esperem por vários dias, encarecendo esse custo de transporte. Então, é obra de grande importância. Esse terminal, estava prevista uma licitação pela CODEBA. Essa licitação foi anulada, foi postergada e não foi de novo realizada. É de grande importância que isso seja também providenciado. Em relação à rede ferroviária, eu diria que a obra mais importante do Nordeste hoje é resolver o gargalo ferroviário que existe nas cidades de São Félix e Cachoeira, fazendo um novo caminho para a transposição do rio Paraguaçu. Só para se ter uma idéia, hoje tem um movimento médio de seis trens por dia, que passam pelo centro das cidades de Cachoeira e São Félix através da ponte Dom Pedro II. Cada trem leva uma hora e quinze minutos, em média, para passar. Então, hoje, a cidade já tem, numa média, sete horas e meia de transtorno, de

interrupção, porque, quando o trem está passando lá, efetivamente você não pode nem ultrapassar. A cidade de São Félix, por exemplo, fica dividida ao meio, prejudicando, inclusive, serviços de limpeza. A Prefeitura tem se queixado muito em relação a essa questão. Para 2004, com o aumento de carga que está ocorrendo já hoje na rede ferroviária, a expectativa é que, de seis, passe a quinze trens diários. Então, isso inviabilizaria a vida das cidades de Cachoeira e de São Félix. Então, há necessidade. Já há um projeto e há uma previsão pelo Ministério dos Transportes de fazer investimentos que não são grandes também — são 18 milhões de reais a nossa estimativa —, com uma obra que é relativamente simples, fazendo um novo ponto para a transposição do rio Paraguaçu, resolvendo esse problema das cidades e aumentando a eficiência do transporte ferroviário, minimizando bastante o tempo de percurso. Sobre a BR 030 eu já falei. Temos também, nessa BR 030, um projeto da ponte de Malhada/Carinhanha, que é um projeto antigo, em que foi feita uma parte dessa obra no ano 2000 e, depois, no OGU 2001, havia uma previsão de recursos de 3,7 milhões, mas eu não tenho informação de que esses recursos seriam repassados. E a obra é muito importante também dentro da idéia de complementar a BR 030. Uma outra obra importante, mas que parece que foi resolvida, é a geração de energia elétrica na Barragem de Pedra do Cavalo. Essa geração tem uma história.

Quando o Governo do Estado, através da DESENVALE, construiu e começou o projeto da Barragem de Pedra do Cavalo, a CHESF solicitou que fosse feita uma previsão no projeto para que, posteriormente, fosse instalada uma usina de geração de energia elétrica. Foi feito um convênio em 81 com o Estado em que a CHESF se comprometia a pagar 109 milhões de dólares para a realização dessa obra. O Governo cumpriu a sua parte, modificou o projeto, fez as instalações, a obra civil prevendo a implantação da geração e essa geração nunca aconteceu. Este ano tivemos uma boa notícia: a ANEEL introduziu a geração de Pedra do Cavalo no seu programa de geração, e está programada a licitação dessa obra este ano, o que resolveria esse problema. Mas eu queria desmistificar aqui uma informação de que a

Usina de Pedra do Cavalo é uma usina grande, de 600 megawatts, que resolveria o problema de racionamento se ela tivesse sido concluída. Isso não é verdade. A concepção inicial da Usina de Pedra do Cavalo era de uma usina supermotorizada de 600 megawatts para operar exclusivamente na ponta, com o objetivo de aliviar as linhas de transmissão de energia de Paulo Afonso até Salvador da CHESF. Não era uma usina com o objetivo de gerar quantidade de energia elétrica. A capacidade de geração média dela não ultrapassa 100 megawatts — é estimada em 80 megawatts. Hoje o projeto foi realizado. É um projeto de capacidade instalada de 160 megawatts, mas que só vai gerar, na média, 80 megawatts, que é o que a usina tem capacidade de fazer. Mas é uma obra importante, porque está próxima ao centro de carga da Bahia, próximo ao centro industrial, e é extremamente importante que seja realizada. Bom, essas eram as obras que eu tinha relacionado. São obras do Governo Federal, mas dentro da área de infra-estrutura, que é a área da Secretaria, ela conta. Eu já entreguei a V.Exa. o relatório contendo um conjunto de documentos que detalham o que aqui foi relacionado por mim. “

Informou que sua Secretaria não tem qualquer participação na construção do Aeroporto de Salvador, ocupando-se apenas de aeroportos pequenos, os chamados aeródromos. Disse haver alguns convênios com o Governo Federal para a construção do aeroporto de Valença, já pronto, e do aeroporto de Barreiras, que está sendo construído, além de outros menores. De acordo com sua informação, o Aeroporto de Salvador é de responsabilidade da INFRAERO.

Fez os seguintes comentários a respeito dessa obra:

“Essa é uma obra da INFRAERO que o convênio que o Governo do Estado tem pra ajudar a incluir financeiramente. É uma obra, um convênio, sendo coordenado pelo CEPROTEC. Agora, efetivamente, essa é um obra que é um pena que o Governo Federal tenha paralisado, porque é uma obra de extrema importância para a Bahia. Ela tem uma importância fundamental. A sua paralisação está trazendo prejuízos enormes, principalmente para a atividade turística, que é hoje uma das atividades que mais cria oportunidades de emprego no mundo, e a Bahia tem investido muito. O Governo da Bahia tem investido muito nessa atividade, e que, infelizmente, por razões até que a gente não consegue compreender direito, essa obra está paralisada apesar de ter uma parte

já operando, mas a sua conclusão ainda não foi possível ser feita. É fundamental que isso seja resolvido o mais rápido possível, para que na próxima alta estação, aqui, de movimento do Aeroporto Luis Eduardo Magalhães, nós tenhamos já essa obra retomada e concluída. Então, essa é uma das — eu diria — das principais obras que deveriam ser imediatamente retomadas, porque está trazendo prejuízo econômico ao Estado e ao Governo Federal também, porque quem está coordenando esta obra, como eu falei, é a INFRAERO. Inclusive, o Presidente da INFRAERO há alguns dias deu um depoimento muito equilibrado em relação a essa questão e que foi publicado nos principais jornais do País.”

DEPOIMENTO DO SR. JOSÉ LÚCIO LIMA MACHADO – Diretor-Presidente da Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A.

Iniciou o seu depoimento, prestando os seguintes esclarecimentos

“Sr. Presidente, Srs. Deputados Federais e Estaduais, a EMBASA detém a concessão de 345 Municípios do Estado da Bahia, aproximadamente 82% dos Municípios, e em alguns deles se fez intervenções com recursos oriundos do Governo Federal, OGU, e Prosaneamento, que eu não consideraria recurso federal, porque são recursos do Fundo de Garantia do trabalhador e recursos onerosos, mas também fizemos investimentos com esses recursos. Desses recursos, 95% das obras estão concluídas. Há duas obras ainda do PROSANEAR, que devemos estar concluindo este ano, que é Salinas da Margarida, em uma extensão na região do feijão, que é Canarana, que também deveremos estar concluindo este ano, e com recursos do OGU nós temos três obras, uma eu até aproveitei o oferecimento do Deputado, para que os recursos cheguem aqui, que são os recursos para a obra de Morro de São Paulo, esgotamento sanitário. Essa obra não está paralisada, porque estamos pagando as faturas com recursos próprios da empresa, mas o Governo Federal não tem liberado através da SEDU esses recursos. Então, já que o Exmo. Deputado fez esse oferecimento, eu aproveitei a oportunidade para pedir, se ele puder intervir na SEDU para que esses recursos cheguem, seria de bom tamanho. Temos uma obra iniciando, duas obras iniciando, que são sistemas de água de Potiragua e sistema de esgotamento de Lençóis. Não temos, no âmbito da empresa,

nenhuma obra com recursos, aliás, de qualquer natureza, que estejam paralisadas ou inacabadas. “

Indagado se os recursos do PROSANEAMENTO contam com algum empréstimo do BIRD para saneamento, respondeu que sim e fez os seguintes comentários:

“Temos. Temos empréstimo do BIRD para um programa que já concluiu, que é o Programa de Modernização do Setor de Saneamento 1. Temos aqui programas do BID e do GIBIC(?), que é o que chamamos Programa Bahia Azul, que são investimentos em Salvador e em dez cidades do entorno da Baía de Todos os Santos, investimentos na área de esgotamento sanitário e de abastecimento de água, dois componentes; só tem mais três, mas a cargo da EMBASA tem esses dois componentes, e temos outros programas com obras de saneamento, que é o PRODETUR, que, salvo engano, é um financiamento do BID, e temos do PROÁGUA, também PGRH, que são financiamentos do Banco Mundial. Nós temos duas obras nesses programas. “

DEPOIMENTO DO SR. ANDERSON FREITAS DE CERQUEIRA – Representante da Gerente de Patrimônio da União no Estado da Bahia.

Teceu os seguintes comentários acerca da Gerência Regional de Patrimônio da Bahia:

“A Gerência Regional de Patrimônio da Bahia gerencia, como de resto toda a Secretaria do Patrimônio da União, os bens imóveis da União, cabendo-lhe zelar, para que seja dada uma destinação a esses bens. E nós basicamente, temos dois tipos de bens imóveis com que nós trabalhamos. Um, são os bens dominiais, que são conhecidos, as espécies mais conhecidas pelo público em geral são os terrenos de Marinha e as ilhas oceânicas. Esses são os bens que, via de regra, estão sendo ocupados por particulares, pessoas comuns — físicas, jurídicas e outras — que ocupam esse bem, mediante uma contraprestação financeira à União, anual, uma taxa de

ocupação ou um foro. E nós também trabalhamos com os bens de uso do serviço público federal, que são aqueles bens denominados de próprios, que nós chamamos, dentro da SPU, de próprios nacionais. Esses bens estão aplicados ao serviço público da União pela administração direta ou por suas autarquias. Inclusive, esse é o meu objeto de trabalho. Mas, desde o começo do ano passado, de 2000, venho trabalhando com esses bens denominados próprios nacionais. A Secretaria de Patrimônio da União vem tocando, desde o ano passado, um projeto de recadastramento desses bens imóveis — desses bens que estão sob a posse de órgãos públicos federais — a fim de levantar qual é a situação desses bens e poder partir para a regularização de cada um. O nosso cadastro atual data de 1990 ou 91. Eu tenho apenas três anos na Secretaria do Patrimônio da União, no serviço federal, mas eu sei que esse cadastro data de mais ou menos de 90 ou 91, e é um cadastro já bastante defasado e que não nos permite, hoje, ter uma visão muito clara do acervo utilizado pelo serviço público federal. De modo que, no ano passado, a SPU, a partir de Brasília, começou no País inteiro um projeto de recadastramento desses bens usados no serviço público federal e nós, aqui na Bahia, vimos tocando esse projeto, que deve ser finalizado ao final deste ano.”

DEPOIMENTO DO SR. JOÃO SÍLVIO CERQUEIRA MONTEIRO – Chefe do 5º Distrito Rodoviário Federal do DNER da Bahia.

Procedeu inicialmente aos seguintes esclarecimentos a respeito dos bens públicos no Estado:

“Nós temos 4.500 quilômetros de rodovias federais pavimentados. Temos 8.300 quilômetros de rodovias federais ao todo, dos quais 1.300 não são pavimentados e alguma coisa são rodovias planejadas. Algumas rodovias importantes foram citadas aqui. Eu começarei pelo técnico. Como eu sou técnico, a gente tende a seguir uma seqüência. Eu começaria pela BR-135, que é uma rodovia importantíssima no Estado da Bahia, uma rodovia pioneira, estratégica, e que, quando concluída, deverá ligar o Planalto Central do Brasil ao

Nordeste, incrementando uma produção muito grande de soja, trazendo para os portos de escoamento uma nova produção, uma nova fronteira agrícola de grãos daquela região. Em seguida, eu viria pela BR- 242, logo a seguir, que é uma rodovia também de importância muito grande, que liga a Capital Federal da República ao Estado da Bahia, a Salvador. Essa rodovia tem também, além da conotação de um grande eixo rodoviário, a conotação do componente turístico, porque ela atravessa a nossa Chapada Diamantina. Viria pela BR-116, que é a famosíssima Rio/Bahia, a antiga Rio/Bahia, que foi inaugurada, provavelmente, eu não era nascido ainda, Sr. Presidente. A 116, ela detém, na Bahia, 955 quilômetros de extensão, só na Bahia. Uma rodovia que não está incluída em nenhum plano de recuperação por parte do Governo Federal. Eu, mais tarde, vou esclarecer esse assunto. Sr. Presidente, daí em diante nós teríamos a BR-101, uma rodovia litorânea muito bem construída, que eu costumo dizer o seguinte: foi construída na época do bigode, na época em que o sujeito sabia fazer estrada. A BR-101, a despeito de atravessar uma região difícilíssima de transposição por uma rodovia, mantém-se, apesar de oito mil caminhões/dia em alguns segmentos, servindo ao Brasil de Norte a Sul pelo litoral, com um componente também importantíssimo na área turística. Viria, Sr. Presidente, chegando a Salvador, à Salvador/Feira de Santana. A Salvador/Feira de Santana, neste ano e pouco de gestão, como gestor das coisas do DNER na Bahia, tive oportunidade de concluir um PER, um programa de trabalho em convênio com o Governo do Estado da Bahia, com o DER e com a Secretaria de Transportes, num trabalho afinado, em que nós definimos um plano de trabalho para a concessão da rodovia. Para que os senhores tenham idéia, a Salvador/Feira tem picos de tráfego diário de cinquenta e cinco mil veículos. Uma rodovia que tem esse volume de tráfego merece um tratamento diferenciado. É um importante portão de entrada do interior para a Capital. Sr. Presidente, eu teria outras rodovias a enumerar, e me coloco à disposição, para ser mais breve. Como sei que há um segundo item na pauta a respeito dos imóveis patrimoniais do Governo Federal, o DNER é um órgão que detém uma série de imóveis na Bahia. O DNER opera

com o que se chama de parque operacional. São unidades residenciais no interior. E na Bahia nós temos oito, Sr. Presidente, em funcionamento precário. Por quê? De um órgão que tinha 300 funcionários por unidade, em cada unidade, hoje é um órgão que tem três funcionários — aí, Sr. Presidente, incluindo um engenheiro-chefe da residência —, para um órgão que tinha antigamente cinquenta e cinco engenheiros na sede aqui em Salvador, hoje tem, Sr. Presidente, seis engenheiros. Isso para administrarmos sessenta e quatro contratos da mais variada gama, desde projeto até implantação e pavimentação.” Sr. Presidente, estou à disposição da Comissão.

Indagado sobre convênios celebrados com o Governo Federal, prestou as informações que passamos a transcrever:

“Nós temos dois convênios com o Governo do Estado. O convênio para a construção e implantação da BR-116, que é o chamado Convênio Euclides da Cunha/Ibó, e posso, se a Comissão me permite, já tecer, adiantar alguns comentários de como se encontram os convênios. Esse convênio iniciou-se em Tucano e hoje avança sertão adentro numa região, atravessando Canudos, que é uma região, um sítio arqueológico, histórico da maior valia para o Estado da Bahia. Nós estamos hoje com a obra a quarenta quilômetros da divisa com Pernambuco. Resta-nos concluir, em termos de terraplenagem, quarenta quilômetros de obra. Isso é o que ficará para que façamos, no ano que vem, a conclusão da BR-116 na Bahia. Aí estará incluída uma ponte no Rio São Francisco, com 315 metros de extensão; uma ponte no Riacho da Várzea, com 150 metros de extensão; e mais dez ou doze pontilhões entre vinte, trinta, quarenta, cinquenta metros. Os recursos necessários para que a gente chegue a quarenta quilômetros, ou seja, para que a gente entre em Chorochó, que é uma comunidade lá no sertão da Bahia, eles estão hoje destinados e a obra está a todo vapor.”

Informou ainda sobre a construção da ponte sobre o Rio São Francisco entre Carinhonha e Malhada, 1.182 metros de extensão, projeto que custará 26 milhões.

A respeito da BR-101, informou que ela tem 972 quilômetros de extensão e foi restaurada no ano de 2000 em 200 quilômetros, entre a divisa de Sergipe e próximo à cidade de Gandu. Esses recursos são oriundos do empréstimo internacional com os bancos BID e BIRD.

Quanto à BR-135, prestou os seguintes esclarecimentos:

“A BR-135 nasce na Bahia, na divisa com o Piauí, quilômetro zero, na divisa com o Piauí. Até Formosa do Rio Preto nós temos um contrato, o DNER tem um contrato que data de 1997, 98, mais precisamente, e que saiu recurso no Orçamento do ano passado, mas os recursos não foram liberados. De Formosa do Rio Preto até Barreiras, nós temos uma delegação de convênio que não é com a empresa, mas com o 4º BEC, aí é um convênio de cooperação. De modo que a 135 até Barreiras ela tem uma parte que é conveniada, ou seja, um convênio de cooperação com o 4º BEC, que é um convênio um pouco diferente daquele que nós temos com outros órgãos e entre o quilômetro zero e o quilômetro 44.7, na cidade mais precisamente de Formosa do Rio Preto, temos um contrato de 97, que não foi acionado por falta de recurso. Entre a cidade de São Desidério e Correntina, nós temos 135 quilômetros de projetos executados na prateleira, praticamente prontinho, aguardando recurso, se Deus quiser, no Orçamento da União do ano que vem, para iniciarmos a obra.”

Indagado sobre a BR 235, informou o seguinte:

“A 235, na Bahia, ela inicia na divisa de Sergipe, numa cidade chamada Carira, estende-se até a divisa com o Piauí. Mas o trecho mais importante dela, seguramente acaba em Juazeiro. São 361 quilômetros, nós temos projeto entre uma cidade, a cidade de Canudos, um povoado chamado Canché até Juazeiro. Estou com três lotes de projeto prontos, no final do ano, aguardando recurso para iniciarmos as obras no ano que vem.”

Sobre a BR-110, o depoente informou que há sete lotes de projetos aprovados em Brasília. Esses projetos deverão ser licitados ainda este ano para execução das obras entre a

Salvador-Feira e Paulo Afonso. São 408 quilômetros de projetos prontos e com licitação de obras em andamento.

DEPOIMENTO DO SR. GENÁRIO LEMOS COUTO – Diretor-Geral do DER da Bahia.

Fez o seguinte relato sobre bens e obras públicas no Estado da Bahia:

“Nós aqui temos apenas cinco convênios realizados com órgãos federais no Estado da Bahia. Dois com o DNER, como já foi dito aqui pelo Sílvio, dois com a CHESF e um com o COMAR para a execução do aeroporto de Barreiras. Dentro desses convênios, apenas em um nós temos dificuldades, como já foi dito aqui por Sílvio e pelo Secretário Moussallem, é o convênio sobre a ponte do Rio São Francisco, ligando Malhada a Carinhonha. É obra importante para o Estado da Bahia, para o desenvolvimento daquela região, obra inclusive de caráter não regional, mas sim de caráter federal, pois liga a Capital Federal ao Porto de Campinho, porto esse que está paralisado desde a década de 70, que foi construído e abandonado pelo Governo Federal. Naturalmente, apesar de várias solicitações do Governo do Estado para a implantação de um porto natural com caladre de 17 metros, natural com caladre de 17 metros, está lá abandonado quando poderia estar sendo muito bem atendido para o Estado da Bahia. Dentro desse aspecto, também temos a BR-030, que liga o trecho do Porto à BR-101, totalmente intransitável hoje, obra que eu diria de caráter transitório. São essas as obras que nós temos com o Governo Federal. A Rodovia Tucano e Borja já foi aqui falado bastante pelo Secretário Moussallem e por Sílvio também.”

Indagado sobre a existência de convênios, respondeu o seguinte:

“A nível de convênio, o que nós temos preciso mesmo com o DNER são as rodovias da estadualização. Existe o interesse do DNER de repassar 620 quilômetros de rodovias, não de interesse federal ou apenas de interesse regional, de passar para os Estados. Então, o DNER deseja passar essas rodovias para o Estado da Bahia. Inclusive a BR-324 que estou informando aqui agora ao Sílvio que nós demonstramos não ter interesse no momento em recebermos a estrada de ligação da BR-

324. É uma estrada que é preciso ser reestudados os seus parâmetros. É uma estrada já desatualizada. Está, como você disse, 55 mil veículos por dia, não comporta mais a sua capacidade de tráfego. Ela já tem que ser aumentada. Então, no momento, o Estado da Bahia, nós temos encontro com o pessoal de estadualização das rodovias. Informamos a eles que não temos interesse, no momento, de fazer. Estive há quinze dias atrás com o Secretário Mousallem lá dentro. É o único da chefia de federação de rodovias que vão ser repassadas para o Estado e que, então, serão conveniados para que o Estado execute essas obras. É única perspectiva que tem de convênio com o DNER é essa. É a BR-110 que deverá ser recuperada integralmente ou, provavelmente, será licitada ainda este ano.

A BR-418, a BR-030, a BR-330, a BR-420 – e compõem isso um conjunto de 620 quilômetros de rodovias. Quanto as rodovias BR-242 e BR-20 serão integradas do CREMA, que serão licitadas provavelmente no início do próximo exercício, já com o dinheiro, recurso, assegurado pois é recurso do Banco Mundial e do Banco Interamericano junto com recurso federal. Essas serão, então, programadas para o CREMA, juntamente com as BRs-324 e 407. Isso é o que nós esperamos para a Bahia, mas ainda é muito pouco para o que nós necessitamos, porque há necessidade de recuperar o resto da BR-101, e temos apenas 200 quilômetros dos 900 necessários. A BR-116 e tantas outras mais. Então, o quadro da Bahia realmente, eu diria assim, com toda boa vontade do meu amigo Sílvio, é caótico. É caótico, porque são rodovias de um modo de interesse nacional, de integração nacional, pois vemos de norte a sul estão literalmente abandonadas, não por culpa da residência mas também por falta de recursos já repassados ao Governo Federal.”

**1.9. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA NO DIA 18 DE
SETEMBRO, NO PLENÁRIO DA COMISSÃO PARA OITIVA
DOS SEGUINTE DEPOENTES:**

RONALDO MACIEL BOLOGNESI – Diretor-Presidente da Empresa Bolognesi Engenharia Ltda.

EDENILSO ROSSI ARNALDI – Representante legal da construtora Sial Construções Civis Ltda.

SADI ASSIS RIBEIRO FILHO – Representante da construtora Guimarães Castro Ltda.

CARLOS EDUARDO TAVARES DE ANDRADE – Ex -Diretor Administrativo do Banco Central do Brasil.

EDISON BERNARDES DOS SANTOS – Diretor Administrativo do Banco Central do Brasil.

DEPOIMENTO DO SR. RONALDO MACIEL BOLOGNESI – Diretor-Presidente da Empresa Bolognesi Engenharia Ltda.

Confirmou que a sua empresa tem um contrato com o DNER no Rio Grande do Sul, para a construção da BR-386.

Afirmou que, relativamente a essa obra, ainda faltam alguns trechos para concluir.

Foi confirmada a celebração de aditivos nos contratos realizados entre a empresa e o DNER, e, em relação à construção da BR 386, mesmo com aditivo, a obra ainda não ficará completa.

Quanto à emissão de notas falsas, explicou que se trata da Betunel, uma das várias fornecedoras de asfalto no Brasil.

Negou a existência de pagamento antecipado, dizendo que o DNER paga, por volume de serviço executado na pista.

DEPOIMENTO DO SR. EDENILSO ROSSI ARNALDI – Representante legal da construtora Sial Construções Civis Ltda.

Explicou que o seu contrato se refere à conclusão da obra determinada Penitenciária Estadual de Piraquara e que difere do contrato da primeira execução da obra que foi paralisada.

Disse que a sua empresa participou do processo de licitação e foi contratada com data do dia 28/12/2000 e que a paralisação ocorreu no contrato anterior com outra empresa.

DEPOIMENTO DO SR. SADI ASSIS RIBEIRO FILHO - representante da construtora Guimarães Castro Ltda.

Disse ter tido um escritório de consultoria chamado SARF, Serviço de Assessoria Econômica, atualmente desativado.

Não trouxe qualquer informação que pudesse auxiliar nas investigações da Comissão sobre obras inacabadas.

DEPOIMENTO DO SR. CARLOS EDUARDO TAVARES DE ANDRADE – – Ex - Diretor Administrativo do Banco Central do Brasil.

..

Foi indagado acerca de contrato realizado com a Construtora Guimarães Castro Ltda., anulado em virtude irregularidades na quitação de tributos junto ao INSS, tendo respondido que:

“Bom, evidentemente, o Banco Central entendia que a obra tinha que ser continuada. Era uma obra essencial para o serviço do Banco Central. Então, o que o Banco Central fez foi imediatamente começar a elaborar um novo processo, uma nova licitação pública para contratar outra empresa para continuar essa obra. Como, evidentemente, uma contratação desse vulto, com uma obra desse porte, é alguma coisa bastante demorada, então, contratou-se, de acordo com o que permite a Lei nº 8.666, contratou-se, em caráter de emergência, uma empresa para se concluir a estrutura e proteger a parte da obra que tinha sido deixada inacabada pela Construtora Guimarães Castro, vez que se entendia que, deixada sem proteção essa obra, ela iria se deteriorar, a estrutura estava aparente, tinha ferro aparente, etc., ela iria se deteriorar, e nós estaríamos jogando fora dinheiro público, porque a obra iria se deteriorar. Então, foi feita essa contratação. Acho que cabe bem o registro de que, apesar de a lei permitir que o Banco Central escolhesse uma empresa e contratasse com ela essa obra de emergência, o Banco Central convidou seis empresas para apresentarem cotação, das quais três apresentaram cotação, e o Banco Central escolheu aquela que ofereceu o menor preço. Essa empresa foi contratada em caráter de emergência, por 180 dias, e ela fez o que tinha sido contratado:

terminar a estrutura do prédio e protegê-la, até que uma nova licitação nos permitisse contratar uma empresa que iria concluir definitivamente o prédio.”

O SR. EDISON BERNARDES DOS SANTOS – Diretor Administrativo do Banco Central do Brasil.

Foi indagado sobre a obra do Banco Central em Curitiba, tendo feito o seguinte pronunciamento:

“Sr. Deputado, eu entendo que o meu antecessor, Dr. Carlos Eduardo, que esteve aqui há pouco, tenha esboçado a parte de explicação a respeito do início da obra até a sua paralisação. O que eu gostaria de acrescentar a V.Exa. é que, a partir de 1999, quando nós assumimos, a obra tinha sido interrompida, e, dadas as restrições financeiras, naquele momento o País passava por um ajuste fiscal absolutamente necessário, e as restrições financeiras, com o limite financeiro que nos foi concedido naquele momento, nós não pudemos reiniciar a parte inicial da obra. Então, a partir de 1999, período pelo qual eu respondo, nós não tivemos oportunidade de iniciar ainda em 1999. Em 2000, a Lei Orçamentária não nos permitiu também. Com a primeira lei, que saiu em maio de 2000, também não tivemos orçamento para o reinício da obra. Pedimos um crédito especial, que só saiu no final do ano de 2000. Nesse exercício de 2001, há previsão orçamentária, e a Diretoria do Banco decidiu por continuar a obra. É isso que estamos fazendo neste momento. Nós estamos reiniciando o processo licitatório para darmos continuidade à obra.”

1.10. AUDIÊNCIA REALIZADA PELA COMISSÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO, 19 DE SETEMBRO PARA OITIVA DOS SEGUINTE DEPOENTES:

Nagashi Furukawa, Secretário da Administração Penitenciária;

João Carlos de Souza Meirelles, Secretário da Agricultura e Abastecimento;

Teresa Roserley da Silva, Secretária de Educação;

Mauro Guilherme Jardim Arce, Secretário de Energia;

José Ricardo Trípoli, Secretário do Meio Ambiente;

Antônio Carlos de Mendes Thame, Secretário da Administração Penitenciária;

Ariovaldo Carmignani, Presidente da Companhia de Saneamento;

José Da Silva Guedes, Secretário de Saúde;

Michael Paul Zeitlin, Secretário de Transportes;

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes, Secretário de Transportes Metropolitanos; Pedro

Ricardo Blassioli, Superintendente do DER, São Paulo ;

Deuzedir Martins, chefe do 8º Distrito Rodoviário Federal, DNER/São Paulo.

DEPOIMENTO DO SR. NAGASHI FURUKAWA – Secretário da Administração

Penitenciária;

Prestou os seguinte esclarecimentos:

“Sr. Presidente, Srs. Deputados, no âmbito da Secretaria da Administração Penitenciária de São Paulo, em termos de obras executadas mediante convênio com a União Federal, eu informo a V.Exas. que não temos uma única obra não-acabada ou fora do cronograma. O primeiro convênio, o mais antigo, se destinou à construção de 9 penitenciárias em nosso Estado; o início, a data do convênio foi em 1997. Vou deixar nas mãos de V.Exas. este caderno, onde tem início com um ofício do diretor do Departamento Penitenciário Nacional, dando conta de que todas as obras foram executadas, regularmente recebidas, e, mais ainda, com o produto do rendimento da importância repassada pelo Governo Federal, o Estado de São Paulo conseguiu construir 4 casas para diretores de penitenciárias, e mais uma unidade de regime semi-aberto para 216 vagas, além daquilo que estava para diretores de penitenciárias, e mais uma unidade de regime semi-aberto para 216 vagas, além daquilo que estava previsto. E deixo também, nas mãos de V.Exas., o comprovante da devolução de 781 mil, 56 reais e 26 centavos. A prestação de contas foi apresentada no prazo, e ainda está sendo objeto de exame pelo órgão competente do Ministério da Justiça. Os convênios mais recentes dizem respeito às 24 obras que estão em andamento, também deixo nas mãos de V.Exas. as anotações individuais de todas as obras, com as respectivas informações, data, o número do convênio, data do início, data do término, e também com as fotografias das obras, tendo por base o mês de agosto deste ano. São 24 obras, algumas penitenciárias, centros de detenção provisórias, centros de ressocialização. Dessas 24, 5

já foram inauguradas e estão em operação; as demais, com o término previsto ainda para este ano. O primeiro convênio a que me referi, esse que já está encerrado, tem um total de obras no valor de 109 milhões, 233 mil, 847 reais e 10 centavos. A contrapartida do Estado foi de 25 milhões, 256 mil, 263 reais e 10 centavos, e o repasse da União, de 83 milhões, 977 mil e 584 reais.

Não trouxe qualquer informação acerca de obras irregulares no Estado.

DEPOIMENTO DO SR. ANTÔNIO CARLOS DE MENDES THAME – Secretário da Administração Penitenciária.

Indagado sobre convênios para a construção de obra pública, prestou as seguintes informações:

“O Convênio 59, de 97, no seu valor total, chegou a 819 mil reais, com obras de rede coletora de esgotos no Município de Bragança...no bairro de Bragança, Município de Paraibuna, no valor de aproximadamente R\$ 49.699,00. A segunda é uma rede coletora da rede de esgotos no bairro de Espírito Santo, Município também de Paraibuna(...). A segunda, é uma rede coletora de esgotos no bairro do Espírito Santo, Município também de Paraibuna, no valor de R\$72.120,00. Terceiro, rede coletora de esgoto no bairro dos Marques, Município de Potim, no Estado de São Paulo, R\$83.973,00. O quarto, uma rede coletora de tratamento de esgotos no bairro Formoso, Município de São José do Barreiro, R\$82.803,00. Emissário de esgotos no bairro Bandeira Branca, Município de Jacaré, R\$194.876,00. Complementação de uma estação de tratamento de esgoto em Potim, também Município de Potim, R\$335.800,00. Como se pode perceber, são todos Municípios na bacia do Rio Paraíba do Sul, dentro do programa de saneamento ambiental naquela bacia. O segundo convênio, mais recente, e esse é que tem um valor ainda a ser liberado pelo Governo Federal. Tem como objeto a instalação de um sistema de aquisição automática de dados de estações remotas com transmissão de satélite em 24 pontos de monitoramento e pesquisa hidrogeológica, através de perfuração de poços profundos. É um convênio recente, nº 178/2000, do Ministério do Meio Ambiente com o Governo do Estado de São Paulo. É o segundo convênio. Também sendo agilizado no âmbito da nossa Secretaria. Com base nesse convênio, foram perfurados ou estão em início de obras já autorizados pelo Governo, já com recursos repassados, 3 poços, no Município de Pereiras, no Município de São Pedro e no Município de Borebi. O de Pereiras, no valor de 80 mil; São Pedro, 58 mil; Borebi no valor de 29 mil, perfazendo um total de R\$167.600,00. Restam ser liberados,

já que o convênio era de aproximadamente, acredito que 1 milhão e 300 mil, restam ser liberados 1 milhão, 192 mil, 779 por parte do Governo Federal para atender a essas obras de perfuração dos poços, os Municípios já previstos no convênio que ainda não receberam esses recursos. Com a liberação iniciar-se-ão as obras nos Municípios de Caconde, Campina do Monte Alegre, Cedral, Ipauçu, Itajobi, Itapura, Lavínia, Martinópolis, Mendonça, Nova Europa, Pereira Barreto, Pitangueiras, Pompéia, Potirendaba, Rancharia, Sales, Santa Délia, Tabatinga e Novais. Os poços variam. Esses poços pelo que imaginamos variam em torno, na média, em torno de 50 a 60 mil reais. No máximo, chegando a 80 mil reais. E os mais baratos, como esse aqui de Borebi, que tem uma situação privilegiada – lá o aquífero quase aflora nesse Município em quase 30 mil reais.”

Informou ainda sobre a existência de colaboração do Governo Federal com obras da Caixa Econômica Federal dentro do Programa chamado Pró-Saneamento Caixa Econômica Federal. O depoente trouxe a seguinte informação:

“São, no total, 139 contratos no valor de 634 mil reais. Milhões, 634 milhões, 420 mil reais. É um valor considerável. Essa contrapartida, em grande parte, foi para o caso do Projeto Tietê I, que no seu total, hoje, já demandou recursos, aproximadamente em dólar – é um pouco difícil para nós às vezes fazer esse cálculo em função da variação do câmbio -, mas o cálculo que tínhamos feito aproximadamente, os 90 dias antes dessas novas variações, davam em torno de 1 bilhão e 100 milhões de dólares, somando os valores liberados pelo BID mais a contrapartida que foi financiada pela Caixa Econômica Federal, que aqui em reais temos 634 milhões, e mais recursos próprios da SABESP.”

Em seguida fez o seguinte comentário em complementação a esse tema:

“Não são programas só do Pró-Saneamento. Estou vendo aqui que tem também do Programa Pró-Sanear, Pró-Saneamento, constam todos os financiamentos. Todas essas obras estão concluídas. Todas foram concluídas. E afortunadamente para nós, acho que para o nosso Estado e para o País, este programa foi considerado pelo BID um programa de grande êxito, o que permitiu que houvesse um financiamento da segunda etapa no valor de 400 milhões de dólares; 200 milhões de dólares financiados na segunda etapa pelo

próprio BID e 200 milhões com recursos da própria SABESP. Atualmente, não está fácil mais conseguir recursos da Caixa Econômica Federal como estes. Há restrições seriíssimas para financiamento, embora da SABESP seja uma das poucas empresas, pelo que dizem só 6 empresas estaduais no País inteiro têm condições de assumir empréstimos juntos aos órgãos federais. Mesmo assim, até agora, não foi ainda consolidado nenhum empréstimo para essa segunda etapa. Como sabemos, o BID e o BIRD estão sob um fogo cruzado. O mundo inteiro hoje, os países que fazem parte da própria Nações Unidas estão questionando muito os critérios para a alocação de recursos, exigindo que haja uma componente social mais forte nesses financiamentos. E esse empréstimo foi utilizado, pelo sucesso que teve, no seu gerenciamento, como exemplo para outros países da América Latina, tendo sido promovido um seminário aqui em São Paulo, com representantes de cada um dos demais países para avaliar o bom êxito desse empréstimo.

DEPOIMENTO DO SR. JOSÉ DA SILVA GUEDES – Secretário de Saúde

Registrou um questionamento feito pelo Tribunal de Contas da União sobre o Itaim, em. Itapeperica da Serra, mas, segundo o depoente houve uma avaliação final positiva por parte do Tribunal e essas obra se encontram acabadas.

Indagado sobre o Hospital Regional da Cidade de Ourinhos, respondeu que tomou conhecimento desse fato por meio do Deputado Estadual, ex-Prefeito Claury, mas que tal obra não foi obra intermediada pelo Estado, nunca teve nada a ver com a Secretaria Estadual de Saúde e ao que lhe consta o dinheiro foi repassado diretamente ao Município.”

Quanto ao Hospital Regional da Mulher de Mococa, respondeu o seguinte:

“Tá, esse é um hospital que nesse momento nós temos um acordo com a Prefeitura de Mococa para que ele não seja terminado como hospital, mas que ele seja terminado pela municipalidade, que vai dar a ele uma destinação de ensino já que o hospital era desnecessário na cidade, excessivo, já que a própria Santa Casa que lá existe hoje tem capacidade ociosa. Então, ao longo desse tempo esse hospital não recebeu no nosso Governo prioridade para ser terminado e como há no acordo com a Prefeitura, a Prefeitura cedeu o terreno para que a obra fosse concluída, fosse feita. Como esta obra não foi terminada, consta das cláusulas da cessão que isso deverá integrar aos bens da Prefeitura. E a Prefeitura pretende dar a destinação para uma das faculdades da cidade.

Indagado sobre obras que contam com repasses do Governo Federal, disse o seguinte:

“Veja, a relação que eu passei ao Sr. Presidente é dos esqueletos iniciados com dinheiro federal (...) são dez hospitais e o anexo de um outro hospital que foram iniciados por volta de 89/91, com recursos do chamado Convênio SUDES, assinado lá em 88. Posteriormente, algum dinheiro federal veio já do período de 95 pra frente, pouco recurso comparado com o volume das obras, mas, no momento, não há que a gente saiba, a menos que talvez o Deputado tenha mostrar que Mococa tenha, no início, algum convênio federal, não há nenhuma obra parada com recursos que foram transferidos do Governo Federal. Há obra em andamento neste momento, quer dizer, é o Hospital de Santo André, é o Hospital de Vila Alpina, que estão... O de Vila Alpina está pra ser entregue no próximo mês ou até dezembro, no máximo; Santo André pode ter uma parte dele inaugurada dele em outubro e termina o hospital no ano que vem, mas são obras em andamento, não são obras paradas. Há ainda alguns... um esqueleto que a gente... que o Governador Alckmin está tratando de ver se arruma recurso pra terminar. É um esqueleto que fica no alto quase da Avenida Paulista, um antigo chamado Hospital da Mulher, que terá um outro destino e que é um esqueleto de 82 mil metros quadrados de área construída e que não foi ainda retomado, porque a prioridade que o Governo deu foi exatamente ver onde eram necessários os leitos pra atender a população. E dos hospitais que eu mencionei o senhor vai ver que eles são fundamentalmente na área da Grande São Paulo, que é a área mais carente de serviços no conjunto do Estado, e alguns deles no próprio Município de São Paulo.”

O SR. JOSÉ CARLOS RIBEIRO LEITE – representando o Sr Ariovaldo, Presidente da SABESP.

Prestou os seguintes esclarecimentos

“ O que eu trouxe aqui, nos últimos anos nós tivemos, de 1995, 1996 para cá, duas linhas de financiamento do Governo Federal, financiamentos parciais, no Programa Pró-Saneamento e no Programa Pró-Sanear. Esses empreendimentos totalizaram 139, dentre os quais

113 já estão concluídos e 26 estão em execução. Nós não temos nenhum empreendimento que teve origem com recursos financiados pelo Governo Federal inacabado, paralisado, vamos dizer assim, abandonado. O que nós temos, na verdade, são 113 empreendimentos concluídos, 26 em fase de conclusão, em andamento, e não temos nenhum inacabado. Inacabado, entendendo por inacabado, abandonado, enfim. O que nós temos, isso sim, é carência de recursos do Governo Federal para obras de saneamento.”

DEPOIMENTO DO SR. DEUZEDIR MARTINS – Chefe do 8º Distrito Rodoviário Federal, do DNER, no Estado de São Paulo.

Prestou as seguintes informações sobre obras inacabadas:

“Bom, dentro dessas obras inacabadas que temos conhecimento e já prestamos alguns esclarecimentos, inclusive ao Ministério Público, está, por exemplo, a construção de um acesso às cidades de Lavrinhas e Cruzeiro, na Rodovia Presidente Dutra, é a Rodovia BR-116. Essa foi uma obra iniciada em agosto de 94 com uma previsão de conclusão em 1995. Essa obra foi contratada com a empresa Construcap e CCPS Engenharia e Comércio Sociedade Anônima e, devido à falta de recursos orçamentários, essa obra foi paralisada e, posteriormente, o contrato foi rescindido. Como a Rodovia Presidente Dutra entrou no programa do Governo Federal para concessão de rodovias essa Rodovia Presidente Dutra já entrou nesse programa e já está contratada com a empresa Nova Dutra e esse trevo foi executado pela concessionária Nova Dutra sem nenhum ônus para o Governo Federal. Durante o período em que ela foi contratada pelo DNER para sua execução, num valor de contrato de 852 mil reais da época, apenas 66 mil reais foram consumidos pela empresa pelos serviços executados. Então, essa obra hoje já se encontra totalmente concluída e já em operação. Também entre as obras listadas como inacabadas está a implantação e a pavimentação de vias laterais na Rodovia Presidente Dutra no segmento aqui nas proximidades de São Paulo, entre São Paulo e Guarulhos. Essa obra foi contratada em setembro de 93, foi iniciada nessa época, com um prazo previsto até setembro de 96, uma obra para três anos, com a empresa Queiroz Galvão e foi paralisada em dezembro de 93, exatamente também por falta de recursos orçamentários. E, posteriormente, esse contrato foi rescindido. E essa obra já foi parcialmente executada, uma das pistas já foi executada, pela

concessionária Nova Dutra, também sem ônus para o Tesouro Nacional (...) Já foi executada no sentido São Paulo/Rio de Janeiro, e foi retomada a obra em 97, e concluída em 99. Está prevista na programação de 2002 o sentido Rio de Janeiro/São Paulo a construção dessa pista lateral, também sem nenhum ônus para a União. Temos também listado a rodovia Régis Bittencourt BR-116, relativo à duplicação de diversos segmentos nas travessias urbanas de diversas cidades ao longo da rodovia. Em 1992, o DNER assinou um convênio de delegação com o Estado de São Paulo, a DNER de São Paulo, que assumiu a execução dessa duplicação nesses segmentos, relativos aos Municípios de Maracatu, Juquiá, Registro, Pariqueraçu, e o Município Cajati. Eles foram iniciados, mas não concluídos. Nessa época, o DNER assumiu inclusive com ônus do Estado. O convênio em 96 foi denunciado, e o DNER contratou a conclusão dessas obras; em 1997, fez a licitação, obras essas financiadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento. E as obras hoje se encontram, quase todas elas, já concluídas. Temos elas listadas nos diversos pontos, inclusive com seus valores, termos etc. Hoje, basicamente todos esses segmentos já se encontram em operação com duplicação. Nós temos na rodovia Transbrasiliana a BR-153 uma implantação e pavimentação do contorno de Ourinhos, uma cidade próxima da divisa com o Estado do Paraná. Em 1980, essa obra foi iniciada e foi quase que na sua totalidade, numa extensão de 17.9 quilômetros, ela foi quase totalmente concluída, restando apenas um trevo de um entroncamento de uma rodovia estadual a SP-270, que não foi possível, na época, ser executado devido à falta de recursos orçamentários. Posteriormente, esse contrato com a empresa da época foi encerrado, e, posteriormente, foi licitado essa obra em 97. Infelizmente, após assinar o contrato, nós tínhamos recursos orçamentários, mas dentro de uma diretriz do Governo. Foram revistas todas as disponibilidades de recursos orçamentários; e esse contrato não foi possível ser iniciada a obra até o momento. E posteriormente, não tivemos mais disponibilidade de recurso orçamentário para poder iniciar essa obra de entroncamento. Nada foi consumido em termos de recurso. Nada foi iniciado. Então nós inclusive devemos, pelo passar do tempo, rescindir esse contrato. E essa rodovia hoje faz parte de um programa de concessão do Ministério dos Transportes, já iniciadas as licitações com respeito a essa concessão. E nossa intenção é, na impossibilidade de contratar em separado, inclui-la no programa

de concessão onde essa concessionária deverá executar essa obra. Nós temos também listado na rodovia BR-101 Rio/Santos implantação e pavimentação da rodovia o trecho entre Ubatuba e Cubatão. São diversos segmentos. Temos aqui todos eles listados (...) Essa foi obra iniciada em 1975. Posteriormente, alguns segmentos foram executados, foram colocados em operação; outros foram iniciados, mas não concluídos. E temos, por exemplo, entre Ubatuba e Caraguatatuba, é uma extensão de 24,8 quilômetros, foram executados 50% daquilo que estava previsto e já está em funcionamento. Em parte se resolveu, com a paralisação, utilizar a rodovia estadual que existe entre as duas cidades.”

Após indagação sobre qual seria esse trecho, prosseguiu:

“Ubatuba-Caraguatatuba. É um trecho, uma extensão de 24,8 quilômetros. Nós temos de Caraguatatuba a São Sebastião, numa extensão de 8,7 quilômetros, também foi contratado na época. É um trecho mais complicado, que inclusive envolve quase que totalmente na Serra do Mar. Esse segmento foi executado apenas 42,7% da totalidade das obras. As obras foram também iniciadas em 75 e foi paralisada em 77. Nada mais foi feito posterior a esse execução, também por falta de recurso orçamentário e, posteriormente, deixou de figurar dentro das obras prioritárias do Governo. Nós temos entre o Município de São Sebastião, no Município de São Sebastião, que é a continuidade desse segmento anterior que eu disse, nessa extensão é um outro contrato, de 10,8 quilômetros; e foi executado também apenas 24,9% das obras. Inclusive recentemente a própria imprensa andou divulgando algumas obras em construção, principalmente viadutos que foram feitos e algumas terraplanagens. Não houve continuidade depois dessas obras. Estão paralisadas desde 1977. E temos a implantação de São Sebastião a Bertioga, um trecho de 57,1 quilômetros. Foi executado pelo Governo Federal, pelo DNER, 47% dessa obra. Ela se localiza basicamente num plano. E o Estado de São Paulo, através do DNER de São Paulo, achou por bem, posterior à paralisação feita pelo DNER, em 1977, assumir a obra, porque já existia uma rodovia, a SP-055, na região. Então, ele utilizou esse segmento que o serviço do DNER já tinha executado, ele assumiu a conclusão desse serviço e hoje é operada esse segmento de São Sebastião e Bertioga.

Essa obra ficou paralisada, de acordo com o depoente, em 1978.

Prosseguiu o depoente, falando a respeito dessa obra, nos seguintes termos:

“Posteriormente o DNER, através de uma delegação, de um convênio, assumiu a obra, concluiu. E hoje ela é operado pelo DNER de São Paulo através de convênio. Essas são as obras que temos conhecimento; inclusive já nos foi solicitado informações a respeito. Basicamente era o que eu teria a comentar dentro daquilo do nosso conhecimento. “

A respeito da existência de bens públicos sem destinação específica, citou o exemplo de uma área em São José dos Campos, à margem da rodovia Presidente Dutra, uma área de aproximadamente de 80 mil metros quadrados.

Questionado quanto à rodovia Régis Bittencourt, pronunciou-se da seguinte forma:

“Nós tivemos um contrato específico na construção dos 2 viadutos. Todas as obras de arte, nesse programa de duplicação da rodovia Régis Bittencourt, as obras de arte, viadutos e pontes, foram contratos específicos para isso. E as alças eram incluídas na obra de terraplenagem e pavimentação. No caso específico dessas duas obras, houve uma falha por parte do DNER, quando na licitação à planilha de quantitativos de terraplenagem e pavimentação, houve uma falha de esquecimento de incluir os quantitativos das alças na planilha da duplicação de terraplenagem e pavimentação. O viaduto em si foi, da forma que foi contratado, ele foi executado e concluído. E já os contratos encontram-se encerrados. As alças não foram, apesar desses contratos terem sofrido aditamento contratual, próximo de 25%, mas nós procuramos, aqui do distrito, privilegiar, priorizar a parte da pista em si de duplicação, que teria a utilização com muito maior intensidade e muito mais importante e muito mais prioritário do que propriamente o funcionamento das alças dos viadutos. Hoje, as alças dos viadutos já fazem parte de um novo programa que nós devemos colocar em licitação, agora, em breve, para contratação das alças, uma nova licitação, um novo contrato para ser executado essas alças. Ela não constitui propriamente uma obra, vamos supor, inacabada, porque ela está ainda dentro de um período de todo o programa que está em execução. É uma obra financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e ela já, inclusive, nós, para o Tribunal de Contas, já prestamos todos os esclarecimentos, porque infelizmente houve, realmente, uma falha de inclusão, mas deixou de ser incluído aqueles quantitativos. Isso o que aconteceu e que devemos agora fazer nova licitação para esse fim. “

**1.11. AUDIÊNCIA REALIZADA NO DIA 20 DE SETEMBRO,
NO ESTADO DE SÃO PAULO, PARA OITIVA DOS
SEGUINTE DEPOENTES:**

Nilton Ferreira de Andrade, Gerente de Patrimônio da União do Estado de São Paulo;
José Serapião Júnior, Superintendente do INSS;
Fernando Lima Barbosa Vianna, Presidente da Cia. DOCAS S.A;
Sérgio Luiz Gonçalves Pereira, Diretor- Presidente da DER, Desenvolvimento Rodoviário;
Tércio Ivan de Barros, Superintendente da INFRAERO;
Jorge Wilhelm — , Secretário de Planejamento Urbano da Prefeitura de São Paulo.

DEPOIMENTO DO SR. NILTON FERREIRA DE ANDRADE – Gerente de Patrimônio da União do Estado de São Paulo;

Prestou as seguintes informações sobre os terrenos públicos em Alphaville:

“Quanto aos terrenos que eu falei pro senhor, ou daquela região de Alphaville, e do litoral, não é feito nenhuma escritura se não tiver uma certidão nossa do patrimônio da União aqui do Estado de São Paulo. Eles têm que ter uma certidão nossa, da pessoa... Ela só obtém a certidão se pagar o laudêmio, se tiver em dia com as obrigações dela, senão o cartório não faz a escritura e, conseqüentemente, não fará o registro. Isso tanto em caso de ocupação como em caso de aforamento. Em casos de... que o senhor perguntou, de alguns imóveis que a gente destina, por exemplo, ou à Prefeitura, ou a alguma instituição que já entraria em uma categoria de prioridades mais abaixo... Porque as prioridades, a primeira, a gente... os imóveis que nós temos vagos, dá pra um órgão público da direta. A segunda prioridade seria pra dá pra órgãos públicos da indireta, caso da ANATEL, ou alguma coisa parecida, ou Agência de Vigilância Sanitária, que a gente tem atendido também. Em terceiro ou em quarto, o que viria o caso da ANATEL, ou alguma coisa parecida, ou Agência de Vigilância Sanitária, que a gente

tem atendido também. Em terceiro ou em quarto, o que viria... Aí, em terceiro viria a alienação, a gente alienar os imóveis. Em quarto, viria a cessão, ou onerosa ou gratuita para os Municípios. Eu confesso ao senhor que as cessões onerosas, a gente tem avaliado alguns imóveis, inclusive armazéns do IBC, eles ficam em localidades muito distantes, e o preço hoje, a cidade não comporta comprar. Nós tivemos um imóvel, avaliado a questão de uns 6 meses atrás, uma Prefeitura que... uma cidade de 12 mil habitantes, o imóvel ia dar mais ou menos uns 30 reais por habitante na cidade. Quer dizer, um negócio inviável, mas é..., foi uma avaliação que... inclusive por técnicos nossos e a própria Caixa Econômica nos ajudou a fazer isso aí. Então, fica inviável de vender. Então, quando o Prefeito vem com um projeto altamente significativo a nível social, como esse caso que eu vou até citar de novo, de (*ininteligível*) Sul, que me pareceu um trabalho muito bom que ele vai desenvolver nesse galpão, a gente está tentando... Evidentemente, monta-se um processo todo, é tudo justificado, vai pra Brasília, não sou eu que dou a cessão gratuita. Mas quando sai essa cessão, a escritura quem faz é a gente mesmo. Nós funcionamos como se fôssemos um cartório. Então, a gente faz essa cessão gratuita, tem um prazo pra ele cumprir o que foi pedido. Dois anos. Eu poderia dar alguma carência maior pra ele, e se não for cumprido, ele reverte pra União.”

DEPOIMENTO DO SR. FRANCISCO VILARDO NETO – representando o Sr. Sérgio Luiz Gonçalves Pereira, Diretor- Presidente da DER, Desenvolvimento Rodoviário.

Falou a respeito de duas obras que, a seu ver, enquadram-se no objeto desta Comissão, nos termos que passamos a transcrever:

“Uma delas, preliminarmente, as duas obras que nós vamos citar, uma delas a do Terminal de **Containers** foi assinada em 1988 e a recuperação do Cais do Valongo-Paquetá, assinado em 1986, são duas obras que foram assinadas com a PORTOBRAS. Portanto, até 1990, mais precisamente até 15 de março, elas foram gerenciadas pela PORTOBRAS. A partir daí, dois anos depois, em 1994, é que a CODESP passa, mediante um acordo da Secretaria-Geral de Administração, a celebrar contrato com as firmas que executavam as obras. O Terminal de **Containers** com a Andrade-Gutierrez e a recuperação do Cais do Valongo-Paquetá, assinado com o Consórcio Constran, CBPO, Mendes

Júnior e Cristiane Endeusa(?). Essas duas obras, a recuperação do Valongo-Paquetá, paralisada desde 1994, ela já está definida, apesar de paralisada, ela já está arrendada hoje já com um arrendatário que está trabalhando numa área contígua, cujo objeto do arrendamento é essa área onde foi iniciada e foi executada boa parte dessa obra, o que veio de recursos, essas obras foram executadas com recursos da União e os recursos que vieram foram aplicados em ambas as obras. Na obra da recuperação do Cais do Valongo-Paquetá, podemos dizer por volta de 38% do valor total da obra foi aplicado, foi executado o trecho que compreendia essa obra. Na verdade, era a obra do Valongo-Paquetá, recuperação do seu cais. Ela era dividida em três etapas e essa concorrência realizada pela PORTOBRAS, depois passando à CODESP. Em 94, ela tinha como objeto uma dessas três etapas, a primeira dessas três etapas, 38% delas executados, tendo a se destacar aí um cais (*inaudível*) um trecho do cais nessa região concluído e outro trecho ainda a ser executado, mas que agora passa a ser uma obrigação do arrendatário dessa área. A obra do Terminal de *Containers*, na verdade, ela é uma ampliação do terminal de contêineres hoje existente, foi objeto de um leilão em 1997 e tem uma arrendatária que, desde 1997 mesmo, opera aquela instalação. A movimentação de contêineres é grande, Sr. Presidente, e isso nos levou a ter necessidade de que essa obra do Terminal de Contêineres 2, objeto desse contrato que estamos falando agora, ele tinha que ser executado. Em 1998, com a passagem do Tecon 1 já para a iniciativa privada, se mostrava cada vez mais necessária essa obra (falha na gravação) ela teve concluída, constava cais, área de retroárea, a pavimentação e a colocação de trilhos para aparelhos de movimentação de contêineres, os transtêineres. Essa obra está com seus cais pronto, concluído e já estamos colocando agora uma utilização pública para ele, uma vez que ele tem condições de operar sem a retroárea mediante uma ligação como Terminal de Contêineres 1, já com a iniciativa privada ele tem condições de fazer sua operação. O porto agora está fazendo um estudo econômico para verificar a melhor condição para que se possa colocar essa obra também dentro do programa de arrendamento visando sua passagem à iniciativa privada. “

DEPOIMENTO DO SR. JOSÉ SERAPIÃO JÚNIOR – Superintendente do INSS em São Paulo.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

Explicou que, até o final do ano passado, 20% da sua rede de atendimento se encontrava em reforma. Várias obras já foram concluídas e outras foram iniciadas este ano.

Quanto a obras paralisadas mencionou algumas em Santa Bárbara D'Oeste e em Tatuí, que a seu ver não chegam a seis em todo o Estado de São Paulo.

IX - INFORMAÇÕES SOBRE OBRAS PASSÍVEIS DE INVESTIGAÇÃO

1. As informações coligidas ao longo dos trabalhos da CPI destacaram algumas obras para as quais se recomendava um exame mais atento, estivessem ou não na lista das obras consideradas irregulares pelo Tribunal de Contas da União.

Algumas obras receberam a visita de membros representativos da Comissão. Foram elas:

DATA	LOCAL	OBRAS
07.06.01	Candiota RS	Usina Candiota III
06.08.01	Florianópolis	Complexo Penitenciário de Florianópolis
07.08.01	Porto Alegre	BR 386 – Trecho Lajeado/Canoas e Molhes do porto de Rio Grande
09 e 10.08.01	Curitiba	BR 116, Contorno Leste e Prédio do Banco Central
23 e 24.08.01	Goiânia	Complexo Penitenciário e Anel Viário em Aparecida de Goiânia, Escola Técnica Agrícola de Hidrolândia
	Salvador	Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, Universidade Federal da Bahia e Transporte Metropolitano, em Salvador

Registre-se, também que quando da 17ª audiência pública realizada em Salvador, no dia 13/9/01, o Presidente da Comissão recebeu os seguintes documentos:

- Dossiê referente ao Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, entregue pelo Sr. Luiz Carlos Anunciação Araújo;
- Diversos documentos com informações, do Sr. Roberto Mousallem Andrade;
- Dossiê com denúncias de irregularidades na OAS Ltda., responsável pelas obras no aeroporto de Salvador.

2. A seguir são registradas algumas observações sobre obras em que se verificaram irregularidades.

2.1 CONTORNO LESTE DE CURITIBA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER

A obra do contorno leste de Curitiba, em conjunto com as do Contorno Sul, compõem o anel viário de Curitiba. Este faz parte do Corredor São Paulo – Curitiba – Florianópolis da Rodovia BR -116 e BR-277.

O início das obras ocorreu em 1/12/1996, com sua conclusão prevista para 31/3/2002. Atualmente, porém, devido à suspensão e posterior extinção do contrato de supervisão N° PG-166/94-00, celebrado com a empresa Esteio Engenharia e Aerolevantamentos S.A., os serviços estão paralisados, aguardando a homologação de concorrência destinada a contratar empresa para esses serviços de supervisão das obras.

Em auditoria realizada em maio de 2001, o TCU verificou irregularidades na execução do Convênio 98/349.587, firmado entre o DNER e a Prefeitura de Curitiba, por meio da Companhia de Habitação Popular de Curitiba (COHAB), e a Prefeitura de São José dos Pinhais, representada pela Secretaria Municipal de Habitação. Foi constatada a inclusão irregular de cláusula (Cláusula 6^a) que prevê remuneração do conveniente executor no percentual de 10% do valor total do empreendimento, fazendo com que a COHAB recebesse indevidamente R\$ 447.292,27 de um total de R\$ 454.545,45 previstos no termo de convênio. Deve-se lembrar que cláusulas como esta são vedadas pelo inciso I do art. 8º da Instrução Normativa STN¹ nº 01, de 15/1/1997, que disciplina a celebração de convênios no âmbito da Administração Pública Federal.

Outra irregularidade foi a previsão de cobrança de percentual de 10% a ser cobrado sobre o valor arrecadado nas prestações pagas pelas

famílias reassentadas nos novos lotes. Essa regra ofende ao dispositivo previsto no inciso I do art. 8º da mencionada Instrução Normativa STN nº 01/97.

Por fim, verificou-se a ausência de previsão acerca da contrapartida obrigatória nos limites entre 20% e 40%. Essa omissão vai de encontro às regras da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1998 (Lei 9.473/97), aplicável ao convênio ora examinado.

Em função das irregularidades mencionadas, o TCU decidiu promover a audiência do Sr. Rogério Gonzalez Alves, atual Diretor-Executivo do DNER, respondendo pela Diretoria-Geral daquela entidade.

Verificou-se ainda ser deficiente o controle patrimonial das desapropriações realizadas pelo DNER. Imóveis já desapropriados, e com indenizações já pagas pelo órgão, ainda não estavam registradas em seu nome.

2.2 RECUPERAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA - PORTO DE SANTOS (SP)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP

O investimento, que abrange investimentos em infraestrutura básica, faz parte de uma série de ações que tendem a aumentar a capacidade do Porto de Santos. Os projetos envolvidos são os seguintes:

- a) Remoção dos destroços do navio afundado "Ais Giorgis".
- b) Implantação de defensas fixas nos cais IPUPG (Instalação Portuária de Uso Público Geral).
- c) Aprofundamento do canal de navegação e bacias de evolução.
- d) Implantação do sistema telemático de tráfego de embarcações no estuário.
- e) Implantação da Avenida Perimetral Portuária.

¹ STN: Secretaria do Tesouro Nacional, vinculada ao Ministério da Fazenda.

- f) Realocação da Malha Ferroviária de Margem Direita.
- g) Implantação de sistema de saneamento básico: Outeirinhos – Saboó.
- h) Derrocagem de pedras.

O principal motivo pelo qual essa obra foi incluída na lista de obras com irregularidades graves foi o descumprimento de Decisão do TCU (Relação no. 38/99, Ata 31/99). Esta determinou que fossem elaborados os projetos básicos de obras a serem custeadas com recursos do Programa de Trabalho referente às obras de Ampliação e Melhoramento no Porto de Santos/SP e que não fossem remanejados recursos do programa de trabalho supracitado para o de Ampliação do Terminal de Contêineres Margem Esquerda do Porto de Santos.

No TCU, foram examinadas as razões de justificativa (audiência) e a resposta à diligência promovida com vistas ao saneamento definitivo dos autos. Encaminhado ao Gabinete do Ministro-Relator com proposta de mérito.

2.3 DUPLICAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO BR-116/SP - SÃO PAULO - DIVISA SP/PR

(Duplicação da Rodovia Régis Bittencourt)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER

O TCU realizou auditoria, no período de 26/6/2000 a 14/7/2000, nas obras de duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba. Na oportunidade, constatou que dois viadutos encontravam-se concluídos, porém sem as respectivas alças de acesso. Tais viadutos são o Retorno II, situado no km 439, e o Assentado, no km 527,5, os quais permanecem inoperantes devido à deficiência de planejamento, a despeito de terem sido aplicados mais de um milhão de reais nas obras.

Questionado sobre as irregularidades apontadas, o então Diretor-Geral do DNER, Genésio Bernardino de Souza, afirmou ter sido um lapso a não-inclusão das alças no Viaduto do Assentado. Quanto ao Viaduto Retorno II, alegou ter havido dificuldades na desapropriação do terreno a ser ocupado. Concluiu em sua defesa, que as obras serão incluídas na programação das obras de responsabilidade da concessionária a ser contratada para explorar a rodovia.

A decisão do TCU condenou o procedimento do gestor. Considerou os fatos uma demonstração da precariedade do planejamento das obras do DNER, pois apesar dos gastos, as obras não geraram qualquer benefício social. Mesmo a posterior construção das alças pela concessionária contratada para explorar a rodovia não seria uma solução aceitável, pois ou o valor da concessão será afetado ou o preço do pedágio o será.

Outra irregularidade descoberta foi um grave erro de engenharia no lote 2, situado entre os km 319,3 a 336,7. Naquela região não foi prevista a necessidade de um colchão drenante de areia, omissão que fez surgir pontos de erosão e que ocasionou a inviabilidade de pavimentação do trecho, fazendo com que ocorresse perda de serviços já realizados. Em consequência, as obras foram oneradas em R\$ 5.503.707,30. Como os serviços remanescentes serão incluídos em nova licitação, acarretarão custos mais elevados, comprometendo a economicidade da obra.

Os ministros do TCU destacaram que a inclusão desse serviço não previsto inicialmente foi extremamente significativa em relação ao preço total da obra. Com efeito, a inclusão do colchão drenante de areia para fundação de aterro, no segundo termo aditivo, representa mais de um terço do valor total do contrato (R\$ 15.251.142,67).

A falta do colchão drenante no projeto básico constitui infração ao art. 7º, § 2º, II, da Lei 8.666/93. Esse dispositivo estabelece, entre outras exigências, que as obras somente poderão ser licitadas quando existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os

seus custos unitários. O projeto básico, que deveria fornecer todos os parâmetros para a definição do custo do empreendimento, foi deficiente.

O TCU verificou também problemas na execução do contrato PG-177/98-00 com a empresa Impsat Comunicações Ltda. A empresa detém a permissão especial de uso das faixas de domínio, nas quais está implantando um sistema de cabos ópticos. Em decorrência dessa instalação, quando da abertura das valas no canteiro central, ocorreram destruição da gramagem e erosões devido à falha de compactação. Além dos prejuízos ao paisagismo, há possibilidade de comprometimento da própria estrutura estradal.

Em decorrência desses fatos, o Tribunal aplicou multa de R\$ 10.000,00 ao Sr. Genésio Bernardino de Souza, ex-Diretor-Geral do DNER.

Foram detectados também acréscimos contratuais em valores superiores ao permitido pela Lei 8.666/93. Tal fato se deu nos contratos PG-070/96-00, acordado com a empresa Prodec Consultoria para Decisão S/C Ltda., cujo valor inicial passou de R\$ 2.395.917,00, em 20/5/96, para R\$ 4.920.229,53, em 26/7/99, quando do quinto termo aditivo; e no contrato PG-139/97-00, realizado com a SD Consultoria e Engenharia Ltda., que passou de R\$ 3.710.863,39, em 31/7/97, para R\$ 7.514.059,09, em 21/12/2000. Deve-se lembrar que o limite de acréscimo previsto no art. 65, § 1º, do Estatuto das Licitações, é de 25%, percentual sobejamente ultrapassado nos dois contratos supracitados.

2.4 DUPLICAÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR TRANSMETROPOLITANO BR-381/SP - DIVISA MG/SP - ENTRONCAMENTO BR-116

(Duplicação da Rodovia Fernão Dias)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL:

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER

Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo – DER/SP

As obras de duplicação realizadas na Rodovia Fernão Dias são custeadas por recursos federais, estaduais e do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. Os recursos federais estão sendo repassados pelo DNER ao DER/SP por intermédio do Convênio PG-037/93.

Quando do acompanhamento das obras pelo Tribunal de Contas da União, foram detectadas irregularidades no lote 6 da rodovia, o qual abrange os km 53,6 ao 71,0. Referido trecho era objeto do contrato 9.644-1, celebrado com a empresa CBPO – Companhia Brasileira de Projetos e Obras. Em função de condições não previstas no projeto básico, tais como exigências do Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA e aumento do tráfego de veículos inicialmente previsto, o DER/SP efetuou um estudo que verificou ser necessário um reajuste de 52,82% sobre o valor inicial da obra, que era de R\$ 26.405.705,75.

Contribuiu para o acréscimo a falta de licença ambiental para a Administração efetuar sondagens e verificar qual o tipo de solo existente. Assim, o procedimento não foi realizado no local onde seria construída a pista, mas nas suas proximidades. Dessa forma, não se verificou que as obras envolviam materiais de difícil retirada como matacões e rochas. O efeito desse erro se refletiu em obras mais robustas de terraplanagem, contenções e estruturas.

Apesar de verificar a necessidade do reajuste, o DER/SP decidiu manter o contrato e aditá-lo até próximo ao maior limite possível previsto pela Lei 8.666/93, ou seja, 24,98%. Em seguida, o contrato foi rescindido sem o atingimento do objeto, procedendo-se, em seguida, a nova licitação, na qual foi vencedor o Consórcio EIT Toniolo-Busnello (contrato 10.770-0).

O tempo decorrido entre a paralisação das obras e o seu reinício pelo novo contratado acarretou maior ônus ao erário, já que alguns

itens de serviços que se encontravam concluídos sofreram degradação. Por isso, o novo contrato teve o valor de R\$ 49.665.381,11, refletindo um acréscimo de 88,08% sobre seus valores iniciais e não de 52,82% inicialmente previstos.

O TCU julgou ter ocorrido erro do DER/SP ao proceder ao novo aditamento, uma vez que já sabia que o acréscimo de 24,98% ocorrido seria insuficiente para terminar o projeto. O órgão estadual, preferiu, porém, agir dessa forma e paralisar as obras em seguida, fazendo com que o desgaste ocorrido nas obras tivesse como efeito o maior acréscimo no novo contrato. Devido a esses fatos, o Tribunal decidiu (Decisão 425/2001-Plenário) ouvir em audiência o atual Superintendente do DER/SP, Pedro Ricardo Frissina Blassioli, e o seu antecessor, Sergio Augusto de Arruda Camargo.

2.5 CONSTRUÇÃO DO RODOANEL NO ESTADO DE SÃO PAULO

ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS:

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (até 2001)

DNIT/MT (a partir de 2002)

DERSA – DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S/A (Executor)

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DOS TRANSPORTES
(Interveniente)

A obra, quando pronta, ligará as principais rodovias que chegam a São Paulo. Seu objetivo é desafogar o trânsito de veículos que transitam pela cidade apenas de passagem. Os recursos envolvidos são estaduais e federais, estando a União participando por meio do Convênio 04/99 MT/DERSA. O agente executor é a DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A, sociedade de economia mista pertencente ao Governo do Estado de São Paulo.

Atualmente, o Trecho Oeste (ligação Bandeirantes- Raposo Tavares) é o único em construção. Com 32 km de extensão, deve estar concluído no primeiro semestre de 2002. Os demais trechos estão em fase de estudos, devendo ser iniciadas as obras do trecho Sul ainda no primeiro semestre de 2002, sendo concluídas até o final de 2004. Os trechos Norte e Leste deverão estar concluídos até o final de 2006.

A equipe de auditoria do TCU, em meados de 2000, mostrou que existe divergência entre os resultados dos laudos da DERSA e os dos peritos judiciais no processo de desapropriação das áreas necessárias à construção do Rodoanel Rodoviário de São Paulo. Os recursos envolvidos nesses fatos, porém, eram somente estaduais. Em consequência, foram os autos enviados para o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo para as providências cabíveis. No relatório do TCU para o ano 2.001 a obra encontra-se em situação regular.

2.6. CONSTRUÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR SÃO FRANCISCO DA BR 135/MG-ITACARAMBI-MANGA-MONTALVÂNIA – DIVISA MG/BAHIA

O TCU, no Acórdão 453/2001, de 24 de julho de 2001, reconheceu existirem irregularidades no trecho Itaracambi-Manga-Montalvânia da BR-135. Referida obra esteve constante na lista de obras com irregularidades graves na Lei do Orçamento de 2001. Já tendo a obra sido analisada pelo Tribunal, este retirou-a do rol de obras irregulares referente à Lei Orçamentária de 2002. Atualmente, a obra encontra-se paralisada.

Ao ser realizada a auditoria pelos servidores do tribunal, foi verificado terem sido contratadas duas empresas para realizar serviços semelhantes em período coincidente. Uma delas foi a COWAN/ARG, contratada pelo DER/MG, por meio de um convênio com o DNER, para realizar trabalhos de terraplenagem. A outra foi a Construtora Rocha Sousa Ltda. – CROS, contratada pelo DRF/DNER/MG para realizar serviços de recomposição

do corpo da estrada e revestimento primário da mesma rodovia. A CROS começou seus trabalhos em julho/98, enquanto a COWAN começou em agosto/98.

O Tribunal afastou a suspeita de que uma das empresas teria recebido por serviço não realizado; porém, o serviço realizado pela CROS foi inoportuno e inútil, pois seu trabalho consistiu em retirar o excesso de areia e em aplicar cascalho na pista de rolamento. Quando a COWAN iniciou seus serviços, todo esse trabalho foi perdido, pois o solo foi revolvido e novamente compactado. O prejuízo ocasionado aos cofres públicos foi de R\$ 1.357.440,24 e a responsabilidade pelo ato foi atribuída pelo TCU ao então Diretor-Geral do DNER, Maurício Hasenclever Borges, pois ele tinha ciência do convênio firmado com o DER/MG e, ainda assim, permitiu que fosse firmado contrato com a empresa COWAN.

Foi também verificada a inclusão de informação inverídica nas medições realizadas no trabalho da COWAN. Com efeito, foram inexatas as datas de realização dos serviços, que efetivamente tiveram início na segunda quinzena de outubro de 1998, mas que, nas medições, foram indicados os períodos de 15 a 31/8 e 30/9/98 como tendo ocorrido avanços nas obras. Houve também inexatidões quanto aos quantitativos dos serviços executados. Apesar de não ter ocorrido prejuízo ao erário, o TCU considerou falta grave a inclusão de dados inverídicos. Por isso, aplicou multa aos Srs. Nicodemos Borges Passos (Coordenador da 37ª CRG/DER/MG) e Mauro Roberto de Vasconcelos (ex-Diretor-Geral do DER/MG).

O TCU percebeu também a montagem de um documento para permitir alteração indevida no objeto do contrato. Essa falsificação foi percebida porque o documento encaminhado pelo Sr. Flávio Menicucci, atual Diretor-Geral do DER/MG, era diferente do obtido pela equipe de auditoria. O voto do Ministro Relator no TCU inferiu que a alteração irregular teve o intuito de fornecer amparo legal e suporte financeiro para concorrência já realizada pelo DER/MG, para construção e pavimentação do trecho Manga-Montalvânia. Devido a essas irregularidades, o então Diretor-Geral do DER/MG foi multado pelo Tribunal.

2.7. CONSTRUÇÃO DE CONTORNOS RODOVIÁRIOS NO CORREDOR ARAGUAIA-TOCANTINS BR-060/GO - EM GOIÂNIA (NOROESTE)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER

O intuito da obra é melhorar o fluxo de cargas e passageiros no trânsito de Goiânia, com a redução de cerca de 3.800 caminhões, os quais serão desviados diariamente para o anel viário. Os contornos Noroeste e Sudoeste (cerca de 80 Km) circularão a capital por pistas duplas, interligando onze rodovias federais e estaduais que chegam à capital.

Quando da vistoria realizada pelos servidores do TCU, em 1999, as obras ainda não haviam sido iniciadas. Apesar desse fato, a auditoria constatou indícios de sobrepreço no contrato de execução do Contorno Noroeste. Assim, paralelamente à aludida fiscalização, autou-se uma representação (TC -008.044/1999-6) visando impedir o início das obras e a realização de qualquer pagamento até que se fizesse uma nova avaliação do projeto.

O Plenário do Tribunal, ante os sérios indícios de superfaturamento, determinou ao DNER, entre outras medidas, correção das distorções detectadas quando fosse realizado o projeto executivo, com acompanhamento de técnicos do TCU (Decisão n. 517/99). Elaborado o projeto executivo, o custo da obra elevou-se de R\$ 85.373.424,35 para R\$ 98.215.208,48 (fev. 98), correspondendo a um acréscimo de 15,04%.

Nova equipe de auditoria, composta por analistas do TCU com formação em engenharia, concluiu pela necessidade de readequação de custos no projeto executivo. Atendendo a essa determinação, o DNER apresentou readequação de custos que não foi totalmente aceita pelo Tribunal, o qual determinou novos ajustes na planilha de custos. As justificativas do DNER encontram-se sob análise técnica, não havendo, ainda, apreciação definitiva pelo TCU.

2.8. OBRA: BANCO CENTRAL, DELEGACIA REGIONAL DE CURITIBA

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Banco Central do Brasil – BACEN.

PROGRAMA DE TRABALHO: 04.123.0776.1655.0041

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

O Banco Central do Brasil tornou público o edital de concorrência DEBRA nº 08/94, tendo como objetivo a “execução das obras e serviços relativos à construção da primeira etapa do prédio destinado às instalações de segurança dos serviços do Meio Circulante da Delegacia Regional do BACEN, em Curitiba (PR), em terreno localizado na Rua Cândido Abreu, 344 (...)”

O prazo de término da obra era de no máximo 500 dias úteis, com prorrogação prevista apenas de acordo com o art. 57, §1º, da Lei nº 8.666/93.

A apresentação das propostas foi marcada, inicialmente, para o dia 26/10/1994.

A empresa vencedora, por meio do critério de menor preço, foi a Construtora Guimarães Castro Ltda., com escritórios em Uberaba, MG. O valor da proposta foi de R\$ 6.893.266,58.

Em 17/8/1995, foi assinado o Contrato DEBRA 122/95, com o prazo de 500 dias úteis. Nessa oportunidade, o valor acertado foi o de R\$ 8.664.800,57.

Pelo BACEN, assinou o contrato o senhor Carlos Eduardo Tavares de Andrade; pela Construtora, o senhor Sadi Assis Ribeiro Filho.

Como garantia, o contrato estabelecia que a empresa deveria apresentar carta de fiança no valor de 5% do contrato, ou seja, de cerca de R\$ 430 mil. No contrato (item VIII, cláusula 16ª), consta que esse valor seria necessário “*como forma de garantir a perfeita execução da obra*”.

Já a Cláusula 41ª previa multa de 5%, apenas, para a contratada, por inexecução contratual. Caso a empresa não cumprisse o que fora contratado, ela teria de ressarcir o Banco com cerca de R\$ 400 mil. Deve-se ressaltar (1) o valor total da obra, de quase R\$ 9 milhões e a (2) importância da obra.

Em 3/1/1996, foi firmado o 1º termo aditivo, passando o valor total para R\$ 8.519.218,55.

Em 16/2/1996, foi firmado o segundo termo aditivo, passando o valor total para R\$ 8.529.437,44.

Em 30/4/1996, foi firmado o terceiro termo aditivo, passando o valor total para R\$ 8.639.230,90.

O Banco Central procurou realizar a 2ª etapa do projeto com a mesma empreiteira. Buscou fazer o complemento que considerava ser necessário fazendo aditamento de até 25% do contrato original. Ocorre que a Construtora não estava com o CND (certificado de débitos federais) em mãos. Apesar de não ter, aparentemente, problemas com o INSS na obra de Curitiba, a empresa não dispunha do CND, ou seja, não estava quites com o INSS.

Desse modo, o aditivo não foi assinado e o impasse criado.

Versão da Construtora Guimarães Castro

A empreiteira se viu prejudicada pois, com a idéia de se fazer, já, a segunda etapa do BACEN/Curitiba, vários pontos do projeto sofreram alterações. De acordo com a empreiteira, essas modificações fizeram com que o lucro previsto da empresa ficasse reduzido. Um dos itens que, segundo a empresa, representou diferença significativa foi a aquisição de equipamentos.

A compra dos elevadores e do sistema de ar condicionado traria à empresa lucro bruto de em torno de R\$ 600 mil, de acordo com a Guimarães Castro.

Cabe recordar que essa empresa, ao que consta, veio a falir, tendo sua razão social sido alterada para CGC - Consórcio Geral de Construção, com sede em São Paulo.

De acordo com a construtora, a partir de maio de 1996, o BACEN manifestou o interesse em prosseguir com o contrato, tendo inclusive solicitado à empresa que apresentasse proposta que viabilizasse a utilização máxima dos 25% do valor do contrato, *“acarretando a exclusão de uns e acréscimo de outros serviços”*.

A Guimarães Castro afirmou, em resposta à Intimação DECUR/GT-97/104, em 23/4/97, que com as alterações previstas e pedidas pelo BACEN, *“interrompeu-se abruptamente aquele fluxo financeiro de que se falava, no aguardo do desfecho da contratação da 2a. etapa. Na ocasião, verificou-se que muitos dos equipamentos e materiais originalmente especificados no projeto original haviam se tornado superado, para não dizer obsoletos e já se modificaria o escopo da contratação, também tais aspectos deveriam ser contemplados”*.

Nessa ocasião, prossegue relato do engenheiro responsável pela obra, da construtora, *“quando se cogitava do adiamento contratual, levantou-se a necessidade de CND do INSS a ser fornecida pela empresa, do que ela não dispunha, pois apesar de nada dever a respeito, nem tampouco de impostos relativos à obra específica, não desfrutava da mesma situação em outras localidades em que opera”*.

Foram feitas negociações no sentido de se resolver esse problema criado, porém não se chegou a algum acordo. A obra teve de ser paralisada em diversos pontos, aguardando definições quanto a realização (ou não) da 2a. etapa, como queria o BACEN.

O engenheiro responsável resume a questão: *“A não contratação, no prazo do cronograma, de todos aqueles que poderiam ter sido contratados, principalmente com terceiros (elevadores, ar condicionado, porta da caixa forte, etc.), ocasionou um abalo no fluxo de caixa da empresa, criando dificuldades para pagamento de subcontratados, fornecedores, fazendo com que comesçassem a ocorrer atrasos na obra, acarretando, também, a aplicação de sucessivas e constantes multas, de modo a agravar ainda mais o já deficitário fluxo”*.

Conclui ele: *“Resulta daí que, apesar do interesse das partes em encontrar uma solução e da cabal demonstração por parte do Banco Central de que pretendia continuá-la e até*

ampliá-la para a segunda etapa, com a manutenção da Construtora Guimarães Castro, o que por si só serve para aboná-la, os fatos imprevistos e as exigências jurídicas discutíveis, culminaram por inviabilizar a continuidade da obra, inviabilizando, até a conclusão da estrutura.” (g.n.)

Realmente, de acordo com documentação encaminhada a esta CPI, pelo Banco Central, houve aplicação de sucessivas multas por atrasos na obra, o que, de certa forma, vem demonstrar o zelo do BACEN no acompanhamento e controle da obra.

Por outro lado, o BACEN, ao ratificar o interesse em manter no canteiro de obras a Construtora Guimarães Castro, com a utilização do adicional de 25% previsto em lei, admitiu que os serviços da empresa estariam de acordo com os padrões aceitos e que os pequenos atrasos ocorrido e apenados não iriam comprometer a qualidade do trabalho da construtora.

A Guimarães Castro, por sua vez, também concordou com o aditivo, que viria a alterar muitos pontos do projeto inicial, incluindo, aí, a aquisição dos elevadores e do ar condicionado. Aparentemente, apenas a ausência do certificado de quitação de débito junto ao INSS, por parte da empresa, é que atrasou a assinatura do aditivo e impediu, formalmente, o prosseguimento da obra, já contando com a sua segunda etapa.

Versão do Banco Central

Em despacho de 14/10/96, o Coordenador do GT, do DECUR (Curitiba), Marcelo de Mendonça, e o Assistente Administrativo, Luiz Fernando Bail, afirmaram que “*após aprovação, pela diretoria, da construção da 2a. etapa do ed. sede desta DECUR, julgou-se prudente, por questão de responsabilidade técnica, que o restante da estrutura da obra do prédio fosse construído pela mesma construtora contratada para execução da 1a. etapa.*”

E afirmaram “*ser possível a execução da estrutura completa dentro do contrato atual, obedecido o limite de 25% de acréscimo permitido pela Lei 8.666, desde que fossem eliminados alguns serviços e instalações previstos na 1a. etapa, a serem licitados à parte.*”

De acordo com o Banco Central, por meio do despacho do Coordenador Marcelo de Mendonça, *“em maio/96, iniciamos entendimentos informais com a Construtora Guimarães Castro Ltda., para verifica a viabilidade da execução do objeto nas condições acima [conforme relatado acima, também]. Em 16.07.96, recebemos um estudo preliminar confirmando a viabilidade da solução pretendida.”*

A Guimarães Castro, assim, atendeu ao pedido do Banco Central e concordou tocar a 2a. etapa apenas com os 25% adicionais ao contrato original.

Ainda de acordo com o BACEN, *“tais entendimentos, entretanto, foram interrompidos tendo em vista que a Construtora não apresentou nova Certidão de Quitação de Tributos Federais, vencida em 29.06.96 e, posteriormente, a CND, emitida pelo INSS, vencida em 05.09.96, descumprindo o item 18.1.3 do edital da concorrência DEBRA n. 08/94, consubstanciando inadimplemento contratual, fato que poderia ensejar a rescisão do contrato”.*

Como os documento necessários se encontravam na dependência de decisão judicial e o estágio da obra, à época, exigia urgente definição quanto à solução a ser adotada para a execução da 2a. etapa, *“sob pena de solução de continuidade”*, afirmou o Coordenador Marcelo, *“propomos o encaminhamento ao DEMAP para:*

- a) manifestação quanto à possibilidade de manutenção do contrato com a Construtora Guimarães Castro Ltda., mesmo na falta de apresentação dos documentos supracitados;*
- b) autorização para prosseguimento das negociações com aquela Construtora, caso se mantenha o contrato, objetivando a assinatura do aditivo contratual, na forma acima.”*

O contrato foi, depois, rescindido, unilateralmente, pelo Banco Central.

Já em 30/10/97, o mesmo Coordenador Marcelo de Mendonça, com o de acordo do Delegado Regional do Paraná, Jackson Pitombo Cavalcante Filho, informou (posteriormente ao DEMAP) que os principais fatos que motivaram a rescisão unilateral do contrato, pelo Banco, foram:

- “1) a total impossibilidade no cumprimento do cronograma físico-financeiro, por parte da Construtora Guimarães Castro Ltda., com atrasos na execução de etapas desde julho/96;*
- 2) o reiterado descumprimento de obrigações contratuais, notadamente aquelas constantes nas alíneas “a”, “f”, “g”, “n” e “x” da cláusula vigésima do contrato DEBRA n. 08/94 uma vez que desde 29.06.96, a Construtora não manteve as condições de habilitação apresentadas na licitação, quanto à comprovação da regularidade fiscal”*

Segundo o mesmo documento, *“não houve alteração do objeto contratado por parte do Banco. A intenção de se estender (sic) o objeto licitado, de modo a contemplar a estrutura prevista para a 2a. etapa (...) não pôde ser viabilizada por culpa da Construtora que não manteve em dia a sua situação de regularidade fiscal.”*

Investigações da CPI

O Diretor Administrativo do Banco Central à época da contratação da obra e o atual compareceram à Comissão para prestar depoimento.

Atualmente, essa obra não está no rol de empreendimentos com irregularidades graves emitido anualmente pelo TCU.

2.9 RECUPERAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DO PORTO DE LAGUNA / NO ESTADO DE SANTA CATARINA – SC

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes – MT
PROGRAMA DE TRABALHO: 26.784.0233.7463.0001

Em 18/11/99 foi dado início ao processo licitatório MT/SAAD N° 104/99, cujo objeto foi a contratação das obras de recuperação e prolongamento do molhe sul da barra do Porto de Laguna/SC.

O Presidente da Comissão Especial desta Licitação foi o Sr. José Ricardo Ruschel dos Santos, acompanhado dos senhores Alexandre Augusto Fernandes Ferreira Vilaça e Ricardo de Almeida Maia na qualidade de membros efetivos, conforme Portaria de nomeação do Sr. Subsecretário de Assuntos Administrativos da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes n° 125 de 29/09/99, publicada no DOU de 30/09/99.

Durante o período de publicidade da licitação, algumas empresas apresentaram impugnações ao Edital, no que se refere a exigências de atestado técnico-operacional, tendo a Comissão de Licitação expedido relatórios conhecendo as impugnações, porém no mérito decidindo pelo não acolhimento, por carecerem de respaldo legal

Inicialmente participaram da licitação apresentando documentos para habilitação e propostas os seguintes consórcios: Consórcio Ivaí/ENMAR, Consórcio Queiroz Galvão/Estacon, Consórcio Mendes/OAS, Consórcio Molhe Sul, Consórcio Constran/Cobrazil/Via e a empresa Bandeirantes Dragagem e Construção Ltda.

Em 30/11/99 foi publicado no DOU o resultado do julgamento da fase de habilitação, sendo apenas habilitados os consórcios: Consórcio Molhe Sul (CNO/SULCATARINENSE/CARIOCA) e Consórcio Ivaí/ENMAR.

Em 29/08/2000 foi realizada audiência pública para abertura das propostas dos consórcios habilitados.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

Em 01/09/2000 a licitação foi homologada e o objeto adjudicado ao Consórcio Molhe Sul (vencedor da licitação) pelo valor de R\$ 19.316.724,24, com prazo de validade da proposta até 14/10/2000 e prazo de execução das obras e dos serviços de 18 meses, a contar da expedição da Ordem de Serviço.

Em 10/11/2000 foi assinado o contrato nº 024/2000-MT entre a União por intermédio do Ministério dos Transportes e o Consórcio Molhe Sul para a execução da obra: Recuperação e Prolongamento do Molhe Sul da Barra do Porto de Laguna-SC no prazo de 18 meses no valor de R\$ 19.316.724,24. Assinaram o contrato os senhores Evandro Ferreira Vasconcelos (Subsecretário de Assuntos Administrativos do M.T) e José Carlos Portella Nunes (procurador do Consórcio Molhe Sul). Nesta mesma data o Exmo. Ministro de Estado dos Transportes Sr. Eliseu Padilha assinou a Ordem de Serviço nº 01/2000 para início da execução das obras.

Conforme a cláusula Quarta do contrato, as despesas decorrentes da execução do contrato serão custeadas à conta de verba consignada no OGU, PT: 26.784.0811.5862.0002.

Em 05/04/2001 foi assinado o 1º termo aditivo ao contrato nº 024/2000-MT com a finalidade de apenas incluir na qualificação da contratada o número do CNPJ/MF 04.172.982/0001-50 e ainda alterar seu endereço para Estrada Geral de Tijucas, Km 3, Biguaçu-SC. Assinaram este termo aditivo os mesmos que assinaram o contrato.

Em 05/06/2001 foi assinado o segundo termo aditivo ao contrato nº 024/2000-MT tendo por objeto a vinculação de empenho ao contrato, estimar o valor da despesa no corrente exercício em R\$ 5.400.000,00 e alterar os quantitativos da planilha de quantidades, sem modificação do preço global do contrato. Este termo aditivo foi assinado pelos senhores Julio Domingues (Subsecretário de Assuntos Administrativos-Substituto do MT) e Roberto Lins Portella Nunes (procurador do Consórcio Molhe Sul).

Desembolso de recursos:

ANO	VALOR ORÇADO R\$	VALOR LIQUIDADO R\$
1999	2.500.000,00	0,00
2000	3.000.000,00	2.998.224,54
2001	5.400.000,00	1.226.352,83 (até jun/2001)

O TCU, em auditorias realizadas na obra, no decorrer do ano de 2000, constatou a existência de irregularidades graves. Entre elas, destaca-se a existência de eventual superfaturamento em aditivo contratual. O sobrepreço significativo deu-se em relação à fabricação dos tetrápodes (aproximadamente R\$ 1.500.000,00).

O contrato previa a fabricação de 1.530 tetrápodes. A proposta vencedora apresentou preço de R\$ 1.939,35 por unidade. A equipe de auditoria do TCU calculou o preço de fabricação, de acordo com a proposta vencedora, apresentada pelo Consórcio Molhe Sul, já incluídos todos os encargos

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

sociais, e todos os custos indiretos, mais o bônus de 12 % (lucro), e chegou ao valor de R\$ 1.188,38 por unidade de tetrápode, não incluído o custo de fabricação das formas utilizadas na confecção das peças.

Para que não tivesse havido sobrepreço, o custo de cada forma teria que ser de R\$ 28.724,60, o que já é bastante caro para uma forma de ferro. Entretanto, a equipe de auditoria admitiu a absorção de tal custo no preço total das 1.530 peças inicialmente contratadas.

O tribunal, porém, não admitiu que esse custo (das formas) continuasse a ser repassado para as 2.192 unidades extras contratadas conforme o 2º aditivo. Admitiu-se, apenas, o repasse do custo de aluguel, o qual reduziria sobremaneira o preço das unidades adicionais de tetrápode.

O sobrepreço de cada uma das 2.192 unidades acrescidas conforme o 2º aditivo, é de, aproximadamente R\$ 700,00.

Desta forma, o TCU estimou o superfaturamento no 2º aditivo em aproximadamente R\$ 1.500.000,00 (2.192 unidades multiplicado por R\$ 700,00).

2.10 RODOVIA BR-386 (*)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

PROGRAMA DE TRABALHO: 26.782.0233.5727.0013

Essa obra vem sendo acompanhada pelo TCU há vários anos. Levantamento de auditoria realizado nas obras de restauração e adequação de capacidade da Rodovia BR-386/RS, Trecho Lajeado - Canoas, para atendimento ao art. 79 da Lei nº 9.692/98 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1999).

Dentre as determinações do Tribunal para o DNER estava a indicação dos índices de reajustes aplicáveis ao caso. Isso se deveu pois o contrato do DNER com a(s) empresa(s) não indicava(m) o índice de maneira explícita. A decisão do índice de reajuste poderia, assim, ficar a cargo de uma decisão administrativa interna do DNER.

Outro grupo de problemas verificados na obra da BR-386 se referem a omissões contratuais observadas pelo TCU, que fez uma série de determinações, como se verá a seguir.

Além disso, membros desta CPI foram informados sobre a existência, em tese ainda, de faturamento de serviços de uma das empresas (possivelmente a BOLOGNESI ENGENHARIA) com notas fiscais inidôneas. Estas notas teriam sido emitidas por empresa(s) que estaria(m) prestando serviços à BOLOGNESI. Isso pode levar a consequências graves para a empresa, bem como para o DNER, caso se venha comprovar o envolvimento do Órgão nesse suposto conluio.

ENGENHEIRO CHEFE DO DNER

Caso A - índice de reajuste:

O TCU, em decisão 69-1998-Plenário, determinou ao DNER que indicasse expressamente, no texto dos contratos, os índices a serem utilizados para reajustamento contratual. No entanto, no terceiro termo aditivo, para esclarecimento da cláusula – Do Reajustamento - , o DNER não cumpriu a determinação do TCU e manteve a indicação genérica do índice de reajuste.

O voto do Ministro-Relator do TCU dispõe:

“Não obstante o 10. Distrito Rodoviário Federal ter informado que os índices de reajuste praticados pelo DNER são sempre os calculados e divulgados mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, e a equipe de auditoria ter atestado a utilização dos índices da FGV nos pagamentos examinados, parece-me apropriado o entendimento da SECEX-RS no sentido de que a menção a tais índices deve ficar expressa nos editais de licitação e contratos que venham a ser publicados ou celebrados pela Autarquia, ante a existência de outras instituições que também divulgam índices relativos ao setor. Com relação aos contratos indicados pela SECEX-RS, considero pertinente a determinação sugerida no sentido de que sejam os mesmos adotados de forma a consignar expressamente qual o índice de reajuste a ser aplicado, caso ainda estejam em vigor”.

Com isso, fica aberta a possibilidade de o DNER e a empresa contratada ajustarem índices que não sejam os mais proveitosos para a administração pública.

CASO B – OMISSÕES CONTRATUAIS

O DNER contratou fiscalização externa para acompanhamento das obras da BR-386. O TCU, em sua decisão 90/2001, demonstrou a existência de omissões contratuais e exigiu a adoção de providências, por parte do DNER, para que a execução da obra pudesse retomar seu curso normal:

“Decisão

A Primeira Câmara, diante das razões expostas pelo Relator, DECIDE:

8.1 - ...;

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

8.2 - determinar ao DNER que:

8.2.1 - ao contratar serviços de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias incluídas nas metas do Plano Plurianual, segundo o artigo 57, inciso I, da Lei nº 8.666/93, ajuste a duração desses contratos ao tempo previsto para a construção das respectivas rodovias, a não ser que outra opção, no sentido da desincompatibilização de prazos, mostre-se comprovadamente mais vantajosa para a entidade;

8.2.2 - abstenha-se de prorrogar os contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias, salvo, eventualmente, se as condições do artigo 57, inciso I e § 2º, da Lei nº 8.666/93, forem rigorosamente cumpridas, e se justificada a vantagem da prorrogação em contraste com a possibilidade de uma nova contratação, conforme parecer referendado pela autoridade máxima da entidade;

8.2.3 - faça inserir nos próximos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias cláusulas que prevejam a diminuição ou supressão da remuneração da contratada, nos casos, ainda que imprevistos, de enfraquecimento do ritmo das obras ou de paralisação total, respectivamente;

8.2.4 - adote providências para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias em vigência, durante todo o prazo de execução, principalmente nas situações em que sobrevier paralisação ou diminuição de ritmo das obras correspondentes que onere em demasia os encargos da entidade, tendo em consideração o que dispõe o artigo 65, inciso II, alínea "d", da Lei nº 8.666/93;

8.2.5 - fiscalize atentamente as medições de serviços relativas aos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias, nos termos do artigo 67 da Lei nº 8.666/93, observando, se preciso, os artigos 78, inciso II, e 79, inciso I, da mesma lei;

8.3 - determinar à SEGECEX que inclua, na proposta do Plano de Auditoria para o segundo semestre deste ano, fiscalização no DNER para verificação do cumprimento das determinações supracitadas; e

8.4 - enviar ao atual Diretor-Geral do DNER cópia desta decisão, bem como do relatório e voto que a fundamentam.” (g.n.)

Pelo que pode extrair da decisão, o DNER vinha sendo relapso quanto à contratação de serviços, tais como o de fiscalização de obras. E as cláusulas contratuais firmadas podem favorecer a empresa contratada. Exemplo disso é a não previsão de suspensão ou interrupção do contrato caso haja paralisação da obra. Com isso, a empresa de fiscalização é remunerada mesmo que a obra seja paralisada, mesmo que nada exista para ser fiscalizado.

Além disso, o DNER também vem enfrentando dificuldades junto ao TCU, também envolvendo a BOLOGNESI ENGENHARIA, com relação à BR-101. É o que se pode extrair da ATA 15/2001, de 25/4/2001. A qual transcreve trechos de relatório do TCU, de 1998, quando os problemas envolvendo contrato entre o DNER e a BOLGNESI já haviam sido observados pelo TCU:

“RELATÓRIO

Trata o presente processo do Relatório da Auditoria realizada nas obras da BR 101/RS – trecho Osório – São José do Norte, em cumprimento à Decisão n. 512/1998 – TCU – Plenário, de 05/08/1998, que determinou a realização de levantamentos de auditoria em diversas obras, para fins de atendimento ao art. 79, incisos I e II da Lei n. 9.692, de 27/07/1998 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1999).

2. Na sessão de 17/03/1998, este Plenário – ao apreciar o TC-625.263/1997-9, referente à Representação formulada pela Secex/RS, que identificou indícios de irregularidades nos levantamentos de auditoria realizados em atendimento ao disposto no art. 69 da Lei n. 9.473/97 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1998) – decidiu adotar as seguintes providências (cf. Decisão n. 069/1998):

“1 – fixar, com fundamento no art. 71, IX, da Constituição Federal, bem como no art. 45 da Lei n. 8.443/92 c/c o art. 195 do Regimento Interno deste Tribunal, o prazo de 15 (quinze) dias para que o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER adote providências com vistas ao exato cumprimento da lei (arts. 40, XI, e 55, III, da Lei n. 8.666/93), com relação aos contratos: PG 157/96-00, firmado com a empresa M. Martins Engenharia e Comércio Ltda., Pro/Dis-10-017/96, com a empresa Bolognesi Engenharia Ltda., e Pro/Dis-10-018/96, com a Construtora Sultepa Ltda., referentes a obras e serviços de engenharia na BR-386/RS – trecho Tabai/Canoas, devendo indicar expressamente, no texto desses contratos, caso esses instrumentos ainda estejam em vigor, os índices a serem utilizados para reajustamento contratual;

2 – determinar ao Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER a adoção de medidas no sentido de que os índices a serem utilizados para reajuste contratual sejam expressamente identificados em todos os editais de licitação e contratos que venham a ser publicados ou celebrados pela Autarquia;

3 – autorizar o envio de cópia desta Decisão, acompanhada do Relatório e Voto que a

fundamentaram, à Direção-Geral do DNER para conhecimento e adoção de providências com vistas ao cumprimento das determinações ora formuladas, cujos resultados deverão ser comunicados ao Tribunal no prazo de 30 (trinta) dias.”

3. Já na sessão de 10/12/1998, este Colegiado, ao apreciar os presentes autos, e considerando que as determinações contidas nos itens 2 e 3 supratranscritos não foram cumpridas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, aplicou multa ao Sr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral da entidade, no valor de R\$ 15.000,00 (cf. Acórdão n. 188/1998, fl. 40), fixando, com fundamento também no art. 71, IX, da Constituição Federal, e no art. 45 da Lei n. 8.443/92 c/c o art. 195 do Regimento Interno deste Tribunal, o prazo de 15 dias para que o responsável adotasse providências com vistas ao exato cumprimento da lei (arts. 40, XI, e 55, III, da Lei n. 8.666/93), com relação aos contratos:

PG 062/98-00, firmado com a empresa Ivaí Engenharia de Obras S.A. e PG 072/98-00, firmado com a empresa Construtora Sutelpa S.A., referentes a obras e serviços de engenharia na BR 101/RS – trechos Divisa SC/RS, subtrechos Estreito – São José do Norte e Tavares – Bojuru, respectivamente, devendo indicar expressamente, no texto desses contratos, os índices a serem utilizados para reajustamento contratual (cf. Decisão n. 892/1998, fl. 41).

4. Tempestivamente, o responsável interpôs Embargos de Declaração (vol. 1) contra o Acórdão n. 188/1998 supramencionado, os quais foram conhecidos, porém não-providos, nos termos do Acórdão n. 015/1999 – TCU – Plenário, de 03/03/1999 (fl. 09 – vol. 1).

5. Inconformado, o Sr. Maurício Hasenclever Borges formulou o presente Pedido de Reexame (fls. 01/15 – vol. 2), o qual foi examinado pela então 10ª Secex (atual Secretaria de Recursos – Serur), cuja instrução técnica (fls. 25/32 – vol. 2) opina, quanto à admissibilidade, por que se conheça do presente Pedido de Reexame.

6. Quanto ao mérito, transcrevo, a seguir, parte da referida instrução, contendo os argumentos apresentados pelo recorrente e a respectiva análise procedida:

“11. Argumento: o Recorrente foi multado em virtude do descumprimento da decisão n. 069/1998.

Entretanto ele não tardou em dar-lhe cumprimento, fazendo expedir a Instrução de Serviço DG/DNER n.005/98. Oportunamente, foram elaborados Aditivos inerentes aos Contratos n. PD-10-017/98 e PD-10-018/98, que provam o atendimento da Decisão em referência, fato esse, inclusive, constatado e definido por ocasião do julgamento do Processo TC n. 925.722/1998-7. Ademais, em 07/05/1998, foi expedido pelo DNER o Ofício n. 386, destinado à Secex/RS, onde se dava conta das medidas adotadas, inerentes ao cumprimento da Decisão n. 069/88 – TCU.

11.1. Portanto o Recorrente tomou todas as medidas que estavam ao seu alcance, no que diz respeito ao pronto atendimento das decisões deste Tribunal, não só no caso determinado na Decisão nº 069/1998, mas também determinou a todos os órgãos subordinados, diligências e rigorosa observância às Normas desta Corte e aos dispositivos legais inerentes às contratações. Já tendo inclusive adequado os contratos PG 062/98 e PG 078/98 aos precisos termos da Lei n. 8.666/93, na forma indicada pela Secex/RS.

12. Análise: o Recorrente cita contratos relativos a diferentes processos e expedientes que, alega, evidenciaram providências do órgão. (...)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

12.1. Assiste razão ao Recorrente quando ele afirma ter atendido à determinação desta Corte com relação aos contratos citados na Decisão n. 069/1998. Isto está explicitado no TC 925.720/1998-7, através das Decisões ns. 893/1998 e 35/1999.

12.2. Entretanto, a multa foi gerada pelo descumprimento da determinação da Decisão n. 069/88 com relação aos contratos PG 062/98-00 e PG 078/98-00. A Instrução de Serviço DG/DNER n. 005/98 demonstra o conhecimento dessa determinação desde 02/04/1998. A assinatura desses contratos foi realizada em 08/06/1998 e 24/06/1998, portanto após a ciência da citada decisão.

12.3. Assim, constatamos que esta Corte determinou a utilização de índices específicos para reajuste contratual, houve a devida cientificação, e mesmo assim, foram assinados dois contratos ignorando essa determinação. Apenas após nova decisão desta Corte, específica para os citados contratos, foram elaborados os termos aditivos.

12.4. O Recorrente afirma que houve correção dos problemas, o que realmente aconteceu, mas não apresenta justificativas para o descumprimento das determinações desta Corte. Portanto concluímos que a multa foi aplicada devidamente.

13. Argumento: ao invés de ser determinada a diligência sugerida pela Secex/RS, surgiu, de logo, a aplicação de multa, contrariando assim, não somente a propositura da Unidade Regional, mas, notadamente, precedentes dessa respeitável Corte e preceitos legais.

13.1. A aplicação de multa, no presente caso, contrariou o dispositivo constitucional insculpido no inciso LV do art. 5º da Constituição Federal, tendo em vista que a condenação veio antecipada ao direito de defesa, o qual somente foi facultado mediante a notificação contida no Ofício n. 692/98 – Secex/RS, de 22/12/1998, cujo recebimento ocorreu em 05/01/1999, após a apenação aplicada.

14. Análise: a multa deve ser vista como penalidade processual, ela não é devida relativamente aos atos irregulares, e sim, devido ao descumprimento de decisão do Tribunal.

14.1. Podemos traçar um paralelo quando constatamos que se não houver o cumprimento de decisão judicial, assiste ao magistrado a faculdade de determinar a prisão de quem a descumpriu, sem obrigatoriedade de prévio contraditório.

14.2. A instrução da unidade técnica objetiva auxiliar o Ministro-Relator e o colegiado a decidir, entretanto não há qualquer obrigatoriedade dessa proposta ser aceita.

14.3. Adicionalmente, ressaltamos que um eventual erro na aplicação dessa multa, pode ser objeto de recurso a esta Corte, onde todo o processo é revisto, atendendo ao efeito devolutivo dos mesmos.

15. Argumento: não houve qualquer dano ao Erário, mostrando-se altamente exagerado o valor da multa aplicada, considerando-se que o interesse público visa precipuamente o cumprimento da lei, jamais busca o lucro financeiro, em detrimento do patrimônio particular.

16. Análise: a multa possui amparo legal no § 1º, art. 58, da Lei n. 8.443/92:

‘Art. 58. O Tribunal poderá aplicar multa de até Cr\$ 42.000.000,00 (quarenta e dois milhões de cruzeiros), ou valor equivalente em outra moeda que venha a ser adotada como moeda nacional, aos responsáveis por:

(...)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

§ 1º Ficará sujeito à multa prevista no caput deste artigo aquele que deixar de dar cumprimento à decisão do Tribunal, salvo motivo justificado’.

16.1. Deve-se ressaltar que se houvesse dano ao erário, haveria débito e não multa. A multa visa coibir entre outras condutas, o descumprimento de decisões desta Corte, o que, de fato, aconteceu;

16.2. Entretanto, considerando que todas as impropriedades foram rapidamente sanadas, pois houve conhecimento da Decisão n. 892/1998 em 05/01/1999 (fls. 44/45, Vol. Principal), sendo os contratos aditivados em 11/01/1999 e seus termos aditivos publicados no DOU em 19/01/1999, opinamos pela redução dessa multa. Pois o objetivo desta Corte foi atingido, demonstrando o Responsável o acatamento, embora tardio, das decisões do TCU.

17. Solicitação: ‘Por todo o exposto, implora se digne Vossa Excelência acatar o presente pedido de Reexame, tomando as medidas que se fizerem necessárias, no sentido de que outra decisão seja adotada, para que ao final o suplicante seja inocentado do pagamento da multa a que alude o Acórdão n. 188/1998 – TCU – Plenário, publicado no DOU de 30/12/1998, por não haver dado causa a tal sanção, e em assim decidindo restará prestigiada a Unidade Regional – Secex/RS, cumprida a lei, mantidos os costumes e, acima de tudo, restabelecida a verdadeira Justiça, o que requer.’

18. Portanto, concluímos que houve descumprimento de decisão desta Corte, fato ensejador de multa, entretanto devido às providências que sanaram as irregularidades, propomos a redução da mesma.

CONCLUSÃO

19. Em vista do exposto, elevamos o assunto à consideração superior, propondo:

- a) conhecer do presente Pedido de Reexame, para, no mérito, conceder-lhe provimento parcial, reduzindo a multa aplicada por meio do Acórdão n. 188/1998, Ata n. 50/1998 – Plenário, Sessão de 10/12/1998, conforme prudente arbítrio do colegiado julgador;
- b) seja o Recorrente comunicado da decisão que vier a ser adotada.”

Pelo que se pôde perceber, o DNER já tem conhecimento desses tipos de problemas contratuais já bastante tempo, já tendo seus gestores apenados com multas em obras com a mesma empresa (Bolognesi) e, no entanto, não vem tomando providências apropriadas. O que pode sugerir a possibilidade de haver descontrole administrativo naquele Órgão, pois não há comunicação as unidades, até mesmo numa região ou Estado.

CASO C – NOTAS FISCAIS FALSAS

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

Segundo informações, a empresa BOLOGNESI teria subcontratado empresas para a realização de serviços. Alguma(s) dessas empresas teria(m) repassado à BOLOGNESI dezenas de notas fiscais falsas ou frias.

A equipe de auditoria do TCU verificou, no exame da documentação constante das medições do contrato n.º PD - 017/96, examinado por amostragem, a existência de 27 notas fiscais inidôneas, com fortes indícios de fraude, totalizando R\$ 101.725,34.

Com a bonificação contratual, de 15 %, o débito final corresponde a R\$ 116.984,14. A equipe de auditoria constatou que a documentação fiscal era inidônea, pois sua numeração está fora do intervalo da "autorização para impressão de documentos fiscais", além de apresentar diferenças tipográficas em relação a notas fiscais de numeração anterior ou superior, sem os mesmos indícios de fraude. Essas notas referem-se a compra de material betuminoso pela construtora, no período de abril de 1997 a julho de 1998.

O TCU incluiu a presente obra no rol de empreendimentos com irregularidades graves enviado à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. Entre os motivos que ensejaram a inclusão da obra naquela lista, encontraram-se irregularidades tais como pagamento a firmas de consultoria, de percentual fixo de 7,65%, a título de despesas fiscais com PIS, COFINS e ISS, quando essas firmas gozam de isenção ou pagam alíquota de ISS inferior à prevista em suas propostas; não elaboração e entrega, ao DNER, dos relatórios mensais de supervisão da consultora (contrato 16/99); encerramento da vigência do contrato PG-157/96, em 17/02/2001, sem que tenha sido firmado novo aditivo de prorrogação, sendo que a obra não encontra-se totalmente concluída; não manutenção pela supervisora contratada, no escritório responsável pelos serviços de campo, do Livro de Ocorrências (contrato 16/99).

Quanto às notas fiscais fraudadas, o TCU acusou existirem indícios de superfaturamento, propondo que fosse citado o responsável, o representante legal da construtora e o da consultora responsáveis pela obra

2.11 VIA EXPRESSA SUL / SC

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina – DER/SC

PROGRAMA DE TRABALHO:

Trata-se de obra de grande vulto, complexidade executiva – envolvendo túneis, aterro hidráulico, drenagem – e de importância e necessidade para o desenvolvimento da Capital e do Estado. A estimativa atualizada para o custo final da obra é de cerca de R\$ 59,3 milhões, considerando os 15 termos aditivos firmados até o presente momento.

O projeto de engenharia da Via Expressa Sul foi desenvolvido em 1978. Seu traçado básico foi dividido em seis lotes – até agora foram licitados apenas três lotes. À época, a preocupação com impactos ao meio ambiente não merecia a mesma atenção dispensada pela legislação ambiental em 1993, data de início do procedimento licitatório. Além disso, o Plano Diretor do município não guardava compatibilidade com a realidade de 15 anos antes.

A proposta vencedora do certame licitatório, do Consórcio Companhia Brasileira de Projetos e Obras/Construtora Norberto Odebrecht S.A., alcançou R\$ 28,35 milhões. Entretanto, como a proposta data de Julho/93, o valor inicial do contrato, assinado em 1994, foi reajustado, por meio do 1º termo aditivo, para R\$ 30,95 milhões, para fazer face às determinações trazidas pela Lei nº8.880/94 – lei que instituiu o Plano Real. Desse modo, o reajuste não pode ser considerado como aditamento quantitativo ou qualitativo de serviços ao contrato original.

Iniciou-se a obra, portanto, com o preço inicialmente contratado entre o DER/SC e o Consórcio CBPO/CNO, com base no quantitativo de serviços definido no projeto de engenharia elaborado pela empresa PROENGE.

O segundo termo aditivo foi motivado por aumento de encargos à empresa contratada. De acordo com o DER/SC, o Estado deveria fornecer à contratada os equipamentos necessários à realização do aterro hidráulico, mas isso ocorreu apenas para alguns dos serviços previstos. Já que a Companhia Docas do Rio de Janeiro reclamou o direito de propriedade sobre os equipamentos prometidos à contratada pelo Estado de Santa Catarina.

Desse modo houve, na celebração do segundo termo aditivo, um acréscimo de serviços ao contrato original. Entretanto, o Tribunal de Contas do Estado resolveu considerar que tal aditivo não poderia ser interpretado como acréscimo de serviços, mas sim como aumento de encargos à contratada.

De acordo com a versão apresentada pela administração do DER/SC, a obra apresentou, no transcurso de sua execução, situações imprevistas ou imprevisíveis quando da elaboração do projeto. Desse modo, os serviços inicialmente previstos não estariam de acordo com a realidade, fazendo-se necessária a inclusão de serviços adicionais para que se desse continuidade ao empreendimento. A inclusão desses serviços adicionais, assim, seria feita por meio da celebração de termos aditivos ao contrato original. No entanto, a Lei 8.666/93, em seu art. 65, §1º, determina um limite de 25% para acréscimos ao valor do contrato originalmente firmado.

A inclusão dos serviços adicionais acarretaria um acréscimo de 91,75% ao valor inicialmente contratado, e teria sido motivada pelos seguintes fatores:

- Novas exigências dos órgãos ambientais;
- Aspectos técnicos de engenharia, construtivos e de segurança;

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

- Para amoldar-se às adaptações impostas pelo novo Plano Diretor do Município de Florianópolis.

Diante das circunstâncias, a administração da mencionada obra percebeu que, fazendo uso do instrumento contratual original, estava legalmente impedida de concluir objeto previsto no projeto básico. Assim, foi formulada uma consulta ao Tribunal de Contas do Estado, em que a administração esclareceu a situação em que o empreendimento se encontrava, e solicitou, a despeito da imposição legal da Lei 8.666/93, parecer conclusivo sobre a possibilidade de dar continuidade à obra, por meio da celebração de termos aditivos ao contrato original.

Após analisar a matéria, o Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina - TCE/SC - emitiu parecer favorável ao aditamento dos contratos originais, entendendo que tais acréscimos tratariam de serviços inicialmente não previstos ou imprevisíveis quando da elaboração do projeto de engenharia. Para tanto, a Corte de Contas Estadual fundamentou seu entendimento na Decisão nº 215/1999 – Plenário, do Tribunal de Contas da União, que tratava de consulta formulada pelo Ministério do Meio Ambiente em um caso similar.

A mencionada Decisão do TCU – Dec. 215/1999 – relaciona uma série de circunstâncias que, caso ocorram simultaneamente, poderiam autorizar o administrador a efetuar aditamentos contratuais em valor superior ao limite de 25% previsto na Lei de Licitações e Contratos.

De posse da Decisão do TCE/SC, o Secretário de Estado dos Transportes e Obras de Santa Catarina autorizou a celebração dos mencionados termos aditivos - ao todo foram 15, com os quais foi dado andamento ao empreendimento em análise.

Os valores envolvidos na construção dos trechos contratados para a Via Expressa Sul são os que seguem:

(em R\$)

Valor inicial	Valor dos termos aditivos	Valor atual do contrato	Acréscimo ao contrato original
30.953.437,93	28.402.696,88	59.356.134,81	91,75%

Essa obra ainda não sofreu, até a presente data, qualquer espécie de fiscalização por parte do Tribunal de Contas da União.

2.12 PENITENCIÁRIA ESTADUAL DE PIRAQUARA/PR PENITENCIÁRIA DA GRANDE FLORIANÓPOLIS/SC

**ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Penitenciário Nacional /
Ministério da Justiça – DEPEN/MJ
PROGRAMA DE TRABALHO: 14.421.0661.1844.0042**

O Departamento Penitenciário Nacional – DEPEN é o órgão executivo do Ministério da Justiça encarregado de gerir os recursos do Fundo Penitenciário Nacional – FUNPEN, em consonância com as deliberações emanadas do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária e as diretrizes estabelecidas na Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, que instituiu a Lei de Execução Penal. Reza, assim, a parte da Lei que define os Departamentos Penitenciários:

“Capítulo VI – Dos Departamentos Penitenciários

Seção I – Do Departamento Penitenciário Nacional

Art. 71 – O Departamento Penitenciário Nacional, subordinado ao Ministério da Justiça, é órgão executivo da Política Penitenciária Nacional e de apoio administrativo e financeiro do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária.

Art. 72 – São atribuições do Departamento Penitenciário Nacional:

- I – acompanhar a fiel aplicação das normas de execução penal em todo o território nacional;
 - II inspecionar e fiscalizar periodicamente os estabelecimentos e serviços penas;
 - III – assistir tecnicamente as unidades federativas, mediante convênios, na implantação de estabelecimentos e serviços penais;
 - IV – colaborar com as Unidades federativas para a realização de cursos de formação de pessoal penitenciário e de ensino profissionalizante do condenado e do internado.
- Parágrafo único – Incumbem também ao Departamento a coordenação e supervisão dos estabelecimentos penais e de internamento federais.”

Os recursos federais destinados à Política Penitenciária Nacional, a partir da edição da Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, regulamentada pelo Decreto nº 1.093, de 03 de março de 1994, passaram a se concentrar em um novo órgão, o Fundo Penitenciário Nacional – FUNPEN, criado com a finalidade de proporcionar recursos e meios para

financiar e apoiar as atividades e programas de modernização e aprimoramento do Sistema Penitenciário Nacional.

Dados sobre a execução orçamentária do Fundo indicam que 98% dos recursos do FUNPEN, no período de 1995 a 1999, foram aplicados pelos Estados e Distrito Federal. Segundo o art. 6º do Decreto nº 1.093/94, o FUNPEN poderá repassar recursos aos Estados e ao Distrito Federal para a consecução de seus objetivos. Esses repasses da União aos entes federados são feitos por meio de convênio, acordos ou ajustes.

PENITENCIÁRIA DE PIRAQUARA/PR

Consoante informações prestadas pela Secretaria Federal de Controle Interno do Ministério da Fazenda – SFC/MF, por meio do Ofício nº 6744/DSSEG/SFC/MF, de 05.09.2001, em anexo, a obra “Construção da Penitenciária de Piraquara/PR encontra-se com 75% de seu total físico estimado já executado. Os valores já repassados à obra pelo Ministério da Justiça, por conta do convênio nº 050/96, conforme informa a SFC/MF, alcançam o montante de R\$ 6.479.000,00.

Informa, também, a SFC/MF que, no período de 08 a 14.11.2000, exerceu fiscalização junto a obra e constatou que a mesma estava paralisada em razão de denúncia do contrato, de comum acordo entre as partes, sendo realizada em seguida nova licitação e a empresa vencedora teria dado continuidade a obra, com prazo para término previsto para dezembro/2001. Consta, também, do documento encaminhado pela SFC/MF que “segundo a fiscalização mencionada, inexistiam indícios de impropriedade/irregularidade na aplicação dos recursos alocados à construção da citada unidade prisional”.

Além da obra em questão, o mesmo documento encaminhado pela SFC/MF, presta também, informações, conforme pedido formalizado pela Comissão, amparado por requerido anteriormente aprovado, sobre as seguintes obras: “Penitenciária da Grande Florianópolis/SC”, “Penitenciária de Segurança Máxima do Pará/PA”, “Setor C – Centro de Internamento e Reeducação da Papuda – CIR”, “Penitenciária de Segurança Máxima de Guajará-Mirim/RO”, “Penitenciária da Grande Aracaju/SE”, “Penitenciária Masculina de Alagoas”, “Presídio Regional de Goiânia/GO”, “Cadeia Pública de Caracará/RR” e “Penitenciária de Wanderlândia/TO”. Algumas dessas encontram-se paralisadas, outras foram detectadas irregularidades, assim como existem, também, obras, dentre as indicadas, já concluídas, segundo informa a SFC/MF, que por sua vez, obteve tais dados junto ao gestor responsável pela construção das mesmas.

Não satisfeita, esta CPI, solicitou maiores informações à SCF/MF, da mesma forma ao Tribunal de Contas da União, e que fosse fornecido cópia do relatório de auditoria, bem como cópia do processo licitatório, do contrato e dos termos aditivos eventualmente firmados com a empresa responsável pela construção da obra.

Nesse ínterim, o DEPEN, encaminhou a documentação da obra, mas apenas a relacionada com a nova licitação, de qual participa a empresa SIAL – Construções Civil Ltda, representada por seu proprietário Sr. Ednilson Rossi Arnaldi.

Também foram encaminhadas à Secretaria da Comissão, por meio da correspondência nº 116/Dir da empresa SIAL – Construções Cíveis Ltda., cópia do Edital de Licitação nº 002/2000, do Contrato Administrativo nº 00.0094.O.B e Termo Aditivo 00.0094.1.B, referentes ao novo processo licitatório e relacionado à continuidade da obra, agora intitulada como “Conclusão da Construção da Penitenciária Estadual de Piraquara/PR.

As novas informações prestadas, e que acompanharam o Ofício nº 6890/DSSEG/SFC/MF, de 10.09.01, informam, conforme o Ofício anteriormente encaminhado a esta CPI, que a obra foi paralisada, em fevereiro/2000, em função de a empresa responsável pela construção, COTELI - Construtora Técnica Ltda., em comum acordo com o Departamento Estadual de Construção, de Obras e Manutenção – DECOM (autarquia vinculada à Secretaria Estadual de Obras Públicas – SEOP), terem denunciado o contrato². Segundo informa o Relatório de auditoria que “o distrato ocorreu em razão de aquela empreiteira estar passando por dificuldades financeiras”.

CONSTRUÇÃO DA PENITENCIÁRIA DA GRANDE FLORIANÓPOLIS/SC (*)

Segundo as informações prestadas pela SFC/MF, a obra esteve paralisada por um longo período. Foi retomada, em ritmo lento, posteriormente a renegociação de seus custos, por determinação do TCU, por meio da Decisão nº 401/2000-Plenário, conforme informa a SFC/MF.

A SFC/MF detectou, após ter realizada, no período de 19 a 23.02.2001, fiscalização *in loco*, modificações diversas na obra, às quais não constavam da documentação técnica fornecida e nem contavam com a autorização do órgão repassador de recursos. Outra grave constatação reside no fato de a Planilha de Custos utilizada para a elaboração das medições e efetivação dos pagamentos ter, à época, seus preços unitários e índices de reajustes reportados a julho/94, diferentemente da determinação do TCU, contida na Decisão nº 401/2000.

Adicionalmente a essas constatações, a SFC/MF, em Ofício encaminhado posteriormente a esta CPI, de nº 6890/DSSEG/MF, relacionou e enviou cópias dos relatórios de auditoria sobre diversas obras de construção de penitenciárias.

O Ministério da Justiça enviou a esta comissão cópias dos convênios assinados nos anos de 1998 e 2000 relativamente a essa obra. O convênio 102/98, assinado em 29/12/1998 teve por valor R\$ 2.400.000,00, sendo que R\$ 2.000.000,00 foram de recursos federais. Inicialmente previsto para

² Segundo o Relatório de Auditoria “o que havia sido pago até então foi efetivamente medido (medição final) e devidamente executado”.

terminar em 23/3/99, foi sucessivamente prorrogado por meio de cinco termos aditivos até 28/4/2000. Nessa data, foi concluído, recebendo parecer de aprovação pelo DEPEN.

O segundo convênio enviado pelo Ministério da Justiça relativamente a essa obra foi o 021/2000, assinado em 7/8/2000. Inicialmente teve o valor de R\$ 720.000,00, sendo que R\$ 600.000,00 eram de responsabilidade da União. O primeiro termo aditivo, porém, ampliou os valores para R\$ 4.485.000,00, aumentando a responsabilidade da União para R\$ 3.612.000,00. Adicionalmente, prorrogou-se o prazo de vigência do convênio de 28/2/2001 para 30/6/2001.

Foram também enviados outros documentos que versavam sobre a obra. Assim, encaminhou-se o contrato inicial acordado com a empresa Espaço Aberto Ltda. datado de 8/5/1995, a proposta para reinício das obras (8/11/1999), assinada entre o Governo de Santa Catarina e a empresa, e o termo aditivo entre essas duas partes, visando o reajuste dos preços, com a adequação à Decisão/TCU 401/2000 – P. Segundo as informações constantes desses documentos, a paralisação da obra deu-se para evitar danos ambientais, após o Ministério Público ter movido uma ação civil pública para defender o meio ambiente.

2.13 RECUPERAÇÃO E AMPLIAÇÃO DOS MOLHES DO PORTO DE RIO GRANDE – RS (*)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério dos Transportes – MT.

PROGRAMA DE TRABALHO: 26.784.0233.1080.0002

HISTÓRICO DA OBRA:

A obra de recomposição e regularização dos Molhes do Porto de Rio Grande teve sua licitação iniciada com o Edital de Concorrência nº 04/89, da PORTOBRÁS, após o que foi assinado o contrato nº 89/078/00, com o consórcio vencedor da licitação.

Em 19/11/91 foi firmado o contrato de re-ratificação nº 038/91, entre a União Federal e o Consórcio, em substituição ao contrato original, em decorrência da liquidação da PORTOBRÁS. Dentre os termos aditivos firmados ao contrato nº 038/91, destacam-se o 7º, o 11º e o 13º, que acarretaram acréscimos aos valores contratuais superiores aos permitidos pela Lei nº 8.666, de 21/06/93.

Em diligência do TCU enviada ao Senhor Secretário de Transportes Aquaviários, Dr. Jorge Francisco Medauar, para remessa, ao Tribunal, do processo administrativo nº 1.528/88, pertinente à licitação para as obras de recuperação dos molhes da barra do Porto de Rio Grande, "inclusive

o relatório da comissão de recebimento e julgamento e o ato de homologação da referida licitação, mencionados na cláusula primeira do contrato nº 89/078/00, firmado entre a Portobrás e o Consórcio CBPO/SULTEPA/CHRISTIANI NIELSEN/IVAI, ou que informasse a respeito das medidas administrativas adotadas, na hipótese de extravio da documentação, nos termos do art. 143 da Lei nº 8.112/90".

Na resposta ao presente quesito, o titular da Secretaria de Transportes Aquaviários, Sr. Jorge Francisco Medauar, valeu-se das informações constantes da Nota Técnica nº 70/97-DP/DIVOS. Informa-se, na referida Nota, a impossibilidade do envio do Processo nº 1.528/88, em razão do extravio do mesmo, ocorrido à época da liquidação da Portobrás, em 1990. Destarte, tem-se por impossibilitada a análise dos procedimentos administrativos pertinentes à licitação da obra em comento, principalmente no que diz respeito ao julgamento e à homologação. (...) O informante complementa que foi impossível apurar-se as causas do extravio, não havendo mais provas da ocorrência dos fatos, não tendo, por conseguinte, logrado êxito na recomposição dos autos.

Concluída a obra de recuperação dos molhes, deu-se a inauguração oficial em 19/02/99, como relatado em notícia veiculada em primeira página pelo jornal "Correio do Povo" de 20/02/99 (f. 05), oportunidade em que o Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Eliseu Padilha, anunciou a ampliação dos molhes, pela qual se aumentará em 500 m a extensão do molhe Leste e em 900 m a do molhe Oeste, bem como o aprofundamento do calado do canal de acesso ao Porto de Rio Grande para 18 m, como fora anteriormente informado à equipe de auditoria. O Titular da Pasta dos Transportes adiantou ainda, segundo a notícia, que o valor orçado para as obras seria de R\$ 160 milhões.

Em contato telefônico realizado pelo TCU com a Coordenação de Fiscalização da obra concluída, em 03/03/99, obteve-se a informação de que já estariam assegurados recursos orçamentários de R\$ 36 milhões para início dos trabalhos, tendo sido firmado em 16/11/98 o 20º Termo Aditivo ao Contrato nº 038/91 (f. 06-07), no valor de R\$ 138.962.448,72, elevando o valor total do empreendimento de R\$ 111.294.587,50 para R\$ 250.257.036,22 (englobando a obra de recuperação e a de ampliação). Tal procedimento reveste-se de nulidade absoluta, S.M.J, vez que tem-se, in casu, uma segunda obra, nova sob todos os aspectos, desta feita de ampliação dos molhes, estes já anteriormente construídos e agora recuperados, inclusive reinaugurados, tratando-se, portanto, de obra absolutamente independente e completamente distinta da primeira, quanto ao procedimento legal. A própria Lei nº 8.666/93, ao definir o termo "obra", aponta para a irregularidade do aludido aditivo:

'Art. 6º. Para os fins desta Lei, considera-se: I – Obra – toda construção, reforma, fabricação, recuperação ou ampliação, realizada por execução direta ou indireta;'

O correto, no entender da equipe de Auditoria do TCU, seria realizar-se a licitação para as obras de ampliação, em obediência ao previsto no art. 2º e parágrafo único, da Lei nº 8.666/93, como forma de buscar-se menor preço e maiores vantagens para a Administração Pública, em atenção ao que preconiza o art. 3º da mesma Lei, firmando-se novo contrato com a empresa que lograsse vencer o certame licitatório. O valor previsto para as obras de ampliação, superior a R\$ 138 milhões, está a exigir a realização de concorrência, a teor do que preconiza o art. 23, inciso I, alínea "c", da Lei de Licitações.

Mesmo que possível fosse o aditamento motivador da presente representação, caso não se tratasse de obra nova distinta, traduziria um reajuste de 124,86, totalizando um reajuste acumulado de 692,85%, considerando o valor do contrato, segundo o Termo Aditivo nº 06, de 18.08.94 (R\$ 31.564.152,33), que converteu o valor do contrato nº 038/91 para Reais, e os aditamentos irregulares constantes dos Termos Aditivos 07, 11 e 13, cuja ilegalidade o TCU já deliberou, caracterizando desobediência aos ditames legais (art. 65, § 1º, da mesma Lei), caso fosse admissível o pretense aditamento, intentado por meio do Termo Aditivo nº 020.

Obteve-se, ainda, a informação de que o Consórcio Construtor já contratou com a Universidade de Rio Grande - FURG, a realização do EIA - RIMA, Estudo e Relatório de Impacto Ambiental, para as obras cogitadas. A despeito da necessidade e da importância do estudo de caráter ambiental, inclusive já mencionada na primeira representação proposta por esta Unidade Técnica, a iniciativa constitui, na opinião da equipe, demonstração inequívoca da deflagração da execução do contrato ilegalmente aditado, agravado o fato pela inexistência de Ordem de Serviço regularmente emitida pelo Ministério dos Transportes.

Diante do exposto o TCU, decidiu em 02/02/99 (Acórdão 18/99 – Primeira Câmara):

8.1. aplicar aos Senhores Aldo Bastos Alfano e Ricardo Teixeira Degaut Pontes, individualmente, a multa prevista no art. 58, II, da Lei nº 8.443/92, c/c o art. 220, inciso II, do RI/TCU;

Em 07/04/99 o TCU por meio da Decisão 136/99 deliberou:

“**8.1.** com fundamento no art. 71, inciso IX, da Constituição Federal e no art. 45 da Lei nº 8.443/92, c/c o art. 195 do Regimento Interno/TCU, assinar o prazo de 15 (quinze) dias para que o Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes adote as providências necessárias ao exato cumprimento do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal e do art. 2º c/c art. 3º da Lei nº 8.666/93, de forma a realizar o devido procedimento licitatório para contratação dos serviços relativos à ampliação dos molhes do Porto de Rio Grande/RS, anulando, conseqüentemente, por manifesta ilegalidade, o termo aditivo ao Contrato nº 038/91 celebrado com o Consórcio CBPO/SULTEPA/CARIOCA/CHRISTIANI NIELSEN/IVAÍ em 16.11.1998;

8.2. determinar à autoridade mencionada no item anterior que informe a este Tribunal, tão logo vencido o prazo estabelecido, as medidas implementadas com vistas ao atendimento da determinação contida no referido item;

8.3. levar ao conhecimento do Senhor Ministro de Estado dos Transportes os termos da presente decisão, remetendo-lhe, também, cópia do Relatório e Voto que a fundamentam, para que adote as medidas que se fizerem necessárias ao integral cumprimento da deliberação disposta no item 8.1. acima;

8.4. promover a audiência do Senhor Aguinaldo José Teixeira, Subsecretário de Assuntos Administrativos do Ministério dos Transportes, para efeito de aplicação de multa por ato praticado com grave infração a norma legal, de forma que apresente, no prazo de 15 (quinze) dias, justificativas para a assinatura, em 16.11.1998, de termo aditivo ao Contrato nº 038/91, firmado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Consórcio CBPO/SULTEPA/CARIOCA/CRHISTIANI NIELSEN/IVAÍ, objetivando a execução das obras de ampliação dos molhes e aumento do calado do canal de acesso ao Porto do Rio Grande, com inobservância ao art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal e aos arts. 2º, 3º e 65, § 1º, da Lei nº 8.666/93; e

Após esta Decisão 136/99 – Plenário/TCU, os responsáveis acima referidos impetraram embargos de declaração, recursos e pedidos de revisão, sendo todos negados pelo TCU que em última Decisão nº 151/2001 – Plenário, de março de 2001:

“**8.1.** conhecer do presente pedido de reexame, para, no mérito, negar-lhe provimento;

8.2. manter os termos da Decisão nº 136/99 – Plenário;

8.3. encaminhar os autos ao Relator *a quo*, para a adoção das providências que entender convenientes; e

8.4. notificar o interessado do teor desta decisão.”

A obra encontra-se no rol de obras com irregularidades graves, encaminhado pelo TCU no corrente ano para a Comissão Mista de Planos Orçamentos Públicos e Fiscalização. De acordo com as informações apresentadas por aquele tribunal, O valor estimado para conclusão da obra é de R\$ 222.334.755,22, advindos de recursos da União.

Foram detectadas irregularidades graves execução do contrato de execução da obra. A razão é que o edital de licitação determinou que os serviços de extração, transporte e colocação de pedras na obra fossem medidos em peso, por meio de balança rodoviária, e, posteriormente, convertidos e pagos em volume, por cálculo de densidade a ser obtida em ensaios de laboratório. Esse método de medição é inexato e a margem de erro, incompatível com os valores envolvidos em um contrato dessa magnitude. Mesmo que a imprecisão do método resulte em uma pequena fração de percentual, isso representará valores da ordem de alguns milhões de reais. O TCU assegurou que, aparentemente, não há justificativa técnica, econômica ou operacional para não ter sido adotado o mesmo procedimento.

Nesse mesmo contrato, a equipe de auditoria do TCU verificou a ocorrência de pagamento antecipado à empreiteira, sem que os serviços tivessem sido prestados e os bens, entregues. Esse item de serviço, conforme preconiza o ANEXO IV - NORMAS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO do Edital de Licitação, só poderia ser pago para as "pedras efetivamente extraídas e transportadas", sendo o volume "calculado através da pesagem em balança rodoviária e transformado para m3 pela densidade real obtidas dos ensaios de laboratório". Em desacordo com as normas do contrato, porém, esse serviço foi medido por levantamento topográfico na pedreira, sem haver seleção do material, transporte ou sequer a pesagem, haja vista que a balança rodoviária está instalada em Rio Grande.

O mesmo ocorreu com o item 2.2.1.3 - EXTRAÇÃO E TRANSPORTE TERRESTRE DE PEDRAS DE 400 A 1.000KG, para o qual pagou-se antecipadamente o valor de R\$ 42.556,51 a preços iniciais, mais R\$ 5.292,70 como reajustamento, e com o item 2.2.1.4 - EXTRAÇÃO E TRANSPORTE TERRESTRE DE PEDRAS DE 0,5 A 1,5 TONELADAS, tendo sido pagos R\$351.927,68 a preços iniciais e R\$ 43.768,84 como reajustamento.

De acordo com o Edital de licitação, anexo IV - NORMAS DE MEDIÇÃO E PAGAMENTO, o item 1.1.8. - CONSTRUÇÃO DE ACESSOS E EMBARCADOUROS PROVISÓRIOS, INCLUSIVE RETIRADA deveria ser pago da seguinte maneira: "50% na conclusão dos acessos e 50 % na conclusão dos embarcadouros provisórios". O TCU verificou, no local, que nem os acessos nem os embarcadouros provisórios estavam concluídos, entretanto, foi pago, na medição de junho de 2001, 50% do valor total da verba para esses serviços. O montante pago foi de R\$ 1.375.000,00 a preços iniciais, mais R\$ 166.644,09 como reajustamento.

2.14 CONSTRUÇÃO DE DIQUE EM CACHOEIRINHA – RS (*)

ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Integração Nacional
PROGRAMA DE TRABALHO: 13.077.0458.1244.1366

Os recursos para a obra examinada constaram da Lei Orçamentária Anual de 1996. A responsabilidade pela execução era do então Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Amazônia Legal, cujas atribuições, na área de obras de contenção de enchentes, passaram ao Ministério da Integração Nacional, com a reforma ministerial de 1999.

A dotação atingiu o valor de R\$ 170.000,00, tendo sido despendidos R\$ 120.000,00 naquele exercício e R\$ 50.000,00 inscritos em restos a pagar, desembolsados em 1997.

Esse tipo de intervenção estatal é concretizada por intermédio de convênio com a municipalidade, mesmo porque o então Ministério não era entidade executora. Normalmente, esses recursos repassados são suficientes para terminar a obra, uma vez que se tratavam de dotação inserida na Lei do Orçamento por meio de emenda parlamentar.

X - REQUERIMENTOS NÃO APRECIADOS PELA COMISSÃO, DENÚNCIAS, SOLICITAÇÕES DE INVESTIGAÇÃO E DE VISITAS, E SUGESTÕES, NÃO ANALISADAS

1. Requerimentos apresentados e não apreciados pela Comissão

Algumas questões estão a merecer maiores investigações, as quais não chegaram a ser examinadas no âmbito desta Comissão, uma vez que, se adotássemos esta linha de trabalho, o seu objeto se ampliaria de tal forma que impossibilitaria chegar-se a algum resultado satisfatório.

Todavia, alguns requerimentos aqui foram apresentados, contemplando fatos que mereceram ser mencionados e até mesmo encaminhados a outras esferas investigarias de caráter permanente, quer para conhecimento da sociedade, quer visando à adoção de procedimentos cabíveis.

Assim, passamos a relacionar os principais requerimentos que, em face da conclusão dos trabalhos desta CPI, não chegaram a ser analisados:

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Ministério do Desenvolvimento Agrário visando ao encaminhamento dos seguintes documentos relacionados sobre o projeto (usina e plantio) da Usina Abraham Lincoln: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionados e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – Incra solicitando o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre o projeto (usina e plantio) da Usina Abraham Lincoln: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens

bancárias, relatórios de auditoria do INCRA, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionados e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Ministério da Justiça solicitando o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a obra da Penitenciária de Segurança Máxima do Pará: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionados e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Ministério dos Transportes para o envio dos documentos adiante relacionados sobre a BR 163 – Santarém-PA/Cuiabá-MT: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Ministério dos Transportes para o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a BR 230 – Transamazônica: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até

esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale ao Ministério dos Transporte visando ao encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a Eclusa de Tucuruí-PA: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale solicitando ao Ministério de Minas e Energia, o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a obra da Segunda Etapa de Tucuruí-PA: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale solicitando ao Ministério dos Transportes, o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a Hidrovia Araguaia/Tocantins: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale solicitando ao Ministério dos Transportes, o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a

Hidrovia Marajó: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios da auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale solicitando ao Ministério dos Transportes, o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a duplicação da BR 316-Benevides/Santa Maria-PA: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Anivaldo Vale solicitando ao Ministério da Integração Nacional, o encaminhamento dos documentos adiante relacionados sobre a obra do Muro de Arrimo de Salinópolis-PA: cópia do edital de licitação, do contrato de execução da obra, dos termos aditivos, das notas de empenho, das notas fiscais, das ordens bancárias, relatórios de auditoria do Ministério, da Secretaria de Controle Interno do Ministério da Fazenda, relatórios do TCU e outros documentos a ela relacionadas e, ainda, informar se a obra está paralisada, qual o percentual executado, qual o montante de recursos financeiros despendido (do início até esta data), quanto ainda falta de recursos para o seu término e a data prevista para sua conclusão.

Requerimento do Deputado Regis Cavalcante solicitando ao Ministério do Meio Ambiente, o encaminhamento de todas as informações sobre a construção do dique de contenção do Rio Mundaú, em União dos Palmares, cujas obras iniciadas em 1996 e encontram-se paralisadas.

Em sua justificativa, o nobre Deputado afirmava:

“O dique em questão, construído para conter as enchentes do rio Mundaú, em União dos Palmares, em Alagoas, foi iniciado em 1996, na administração do Prefeito José Praxedes, com recursos do Governo Federal, da ordem de R\$ 312,5 mil, liberados apenas R\$ 100 mil, porque a prestação de contas da primeira fase não foi apresentada dentro do prazo.

Planejado para Ter 350 metros de extensão, a construção parou com 154 metros. A obra não foi concluída, por tanto não é capaz de conter as enchentes do rio e, todas as vezes que o rio enche, invade as residências ribeirinhas acarretando prejuízos material e a saúde da população daquela Região.

O problema já foi confirmado pelo Engenheiro Flávio Mafra Ribeiro, do Ministério do Meio Ambiente, que esteve no local para inspecionar a construção, após denúncias dos próprios moradores.”

Requerimento do Deputado Regis Cavalcante solicitando ao Ministério da Justiça o encaminhamento de todas informações as informações sobre a paralisação das obras do Instituto Médico Legal de Maceió – Alagoas, pelo seguinte motivo:

“O Instituto Médico Legal de Maceió – Alagoas funciona precariamente em prédio alugado pela Secretaria de Defesa Social do Governo do Estado.

O prédio próprio começou a ser construído com recursos federais no início de 1998, no bairro do Tabuleiro – Maceió, vizinho ao presídio Estadual e paralisou em 93. As paredes ainda estão de pé e, o que resta, está servindo de abrigo para mendigos e outros invasores.”

Requerimento do Deputado Regis Cavalcante solicitando ao Ministério dos Transportes, o encaminhamento de todas as informações sobre a construção e drenagem da BR 316/104 Usina Cachoeira/ ent. da AL 101-Saúde, município do Estado de Alagoas, pelos seguintes fundamentos:

“As obras foram orçadas em R\$ 4.314.452,00, com m recursos federais. A construção foi iniciada em janeiro de 1994 e paralisada em dezembro do mesmo ano.

Com apenas 50% construída e abandonada, todas a área foi reduzida a um matagal. Por tanto, se faz necessário apurar as irregularidades e saber o motivo do abandono.”

Requerimento do Deputado Augusto Nardes, solicitando à Construtora Norberto Odebrecht S.A., o envio de cópia do contrato de licitação, possíveis termos aditivos e quaisquer outros documentos relacionados à obra de Construção de Obras de Infra-Estrutura de Irrigação de Uso Comum Projeto Jacarecica no Estado de Sergipe.

Requerimento do Deputado Avenzoar Arruda, no sentido de encaminhar ao Sr. Ministro da Fazenda, solicitação para que prestasse as seguintes informações:

a) Relação das obras públicas cujos recursos foram liberados através da Caixa Econômica Federal no período de janeiro de 1990 a janeiro de 2001, considerando apenas aquelas obras cuja liberação de recursos ultrapasse o valor de 01 (hum) milhão de Reais;]

b) Para as obras relacionadas no item anterior, informar:

b.1) a unidade da federação e o município onde a mesma se localiza;

b.2) a data de início da obra;

b.3) o valor previsto para a obra;

b.4) os recursos efetivamente liberados, indicando o valor nominal e o valor atualizado;

b.5) valor nominal e data da última liberação de recursos;

b.6) órgão responsável pela execução da obra;

b.7) empresa responsável pela execução da obra;

b.8) situação atual da obra, em termos de conclusão ou não da mesma.

A justificação cingia-se ao seguinte aspecto:

“A necessidade de mantermos atualizado um cadastro de obras públicas concluídas ou em andamento, é algo que dispensa justificativa. Porém, diante de graves denúncias de corrupção envolvendo várias obras, e sendo a Caixa Econômica Federal o principal órgão

responsável pelo repasse dos recursos, é fundamental avaliarmos o grau de acompanhamento que este órgão faz no que diz respeito a essas obras.”

Em resumo, são estes os requerimentos não apreciados que julgamos por bem divulgar neste relatório, fazendo justiça ao empenho dos membros da Comissão e encaminhando as questões para maiores investigações no âmbito do Ministério Público e do Tribunal de Contas da União.

2. Denúncias, solicitações de investigação e de visitas, e sugestões, não analisadas.

Foram também apresentadas à Comissão denúncias, solicitações de investigação e de visitas e sugestões a respeito das quais não houve tempo hábil para análise e decisão pela Comissão. Para registro e eventuais exames em outra oportunidade pelos órgãos permanentes da Câmara, essas proposições são indicadas a seguir.

2.1. Denúncias

- a) Nome: Fernando Amorim. Cidade: Ribeira do Pombal – BA. Denuncia o abandono da obra de um prédio escolar, aparentando sete salas de aula. A obra abandonada foi financiada com recursos do MEC/FNDE por volta de 1982
- b) Nome: Ivo Carlos Arnt. Cidade: Tibagi – PR. Denuncia o abandono da obra da BR-153 no trecho Ventania-Tibagi-PR e solicita incluir recursos no orçamento para seu reinício e conclusão.
- c) Nome: Mário Zimarian. Cidade: Mococa – SP. Denuncia a paralisação da obra do Hospital Regional da Mulher em Mococa - SP
- d) Nome: Hilário M. Coimbra. Cidade: Santarém – PA. Denuncia que a BR-163-Santarém/Cuiabá, iniciada há mais de 20 anos encontra-se inacabada.
- e) Nome: Bartolomeu Paulo Lomanto. Cidade: Itaji-BA. Denuncia a obra inacabada da ferrovia que liga os municípios de Cachoeira de São Félix, Salvador, Vila de Coqueiros e Santo Amaro da Purificação, no Estado da Bahia. Informa que há seis anos a obra a obra foi suspensa sem motivos aparentes.
- f) Nome: Renato Tavares Marques. Cidade: Ubatã – BA. Denuncia desvio de recursos federais dos Convênios 3502/96 e 4926/93 do FNDE com a Prefeitura Municipal de Ubatã -BA, destinados à construção de prédio escolar
- g) Nome: Francisco Machado Santana. Cidade - Esperantina – PI. Denunciou à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados a má gestão de recursos públicos federais, referentes ao Convênio 150/94, celebrado entre o município de Esperantina -PI e a Fundação Nacional de Saúde, visando construção do Hospital Maternidade.

- h) Nome: Marcelo Dias. O jornalista denuncia que a obra do Hospital Geral de Queimados na Baixada Fluminense foi iniciada há 11 anos e ainda não foi concluída.

2.2. Solicitações de Visitas e Investigações

- a) Nome: Deputada Estadual Zarinha Leite – PB. Cidade: João Pessoa-PB Solicita visita da CPI à cidade de Cajazeiras-PB, para investigar a construção do Hospital Municipal de Cajazeiras-PB, financiada com recursos do Ministério da Saúde
- b) Nome: Francisco Alves Cardoso. Cidade: São João do Rio Peixe-PB Solicita examinar a obra inacabada do Matadouro Público daquela cidade.
- c) Nome: Deputado Carlos Alberto Rosado Requereu investigações e visitas in loco para as seguintes obras: Adutora do Oeste, no Estado de Pernambuco Barragem de Oiticica, no município de Jucurutu-RN Construção e Equipamento do Hospital Terciário em Natal-RN Usina Hidrelétrica de Serra da Mesa em Goiás.
- d) Nome: Deputado Augusto Franco. Requereu realização de visitas e diligências às seguintes obras inacabadas no Estado de Sergipe: Adutora do Rio São Francisco Projeto de Irrigação de Jacarecica. Complexo Penitenciário. Projeto de Irrigação Jacaré-Curitiba.
- e) Deputados João Coser e Jacques Wagner Requereram visita oficial da CPI às obras da Usina de Pedro Cavallo no Estado da Bahia, para colher informações detalhadas sobre a execução do Projeto, paralisado desde 1990.
- f) Deputado João Coser Requereu visita oficial da CPI à Usina Nuclear de Angra 3, no Estado do Rio de Janeiro, para verificar a situação real da obra, paralisada desde 1986.
- g) Nome; Deputado Regis Cavalcanti. Requereu a investigação das obras da Adutora de Pão de Açúcar/Olho D'água das Flores em Alagoas.
- h) Nome: Deputado Luiz Bittencourt. Solicitou investigar as obras paralisadas do Centro Federal de Educação Tecnológica CEFET no município de Inhumas-GO.
- i) Nome: Deputado Roberto Pessoa Solicita investigar a construção do Hospital Regional de Ipu-CE, iniciado há vários anos.
- j) Nome: Governador de Sergipe Albano Franco Solicitou priorizar a vistoria das seguintes obras: Projeto de Irrigação Jacare-Curituba, que se encontra parada por decisão do TCU, sendo que em 21.06.2001 o TCU aprovou Relatório autorizando o reinício da obra. Projeto Jacarecica - obra concluída e em implantação Construção da Penitenciária da Grande Aracaju - em julho de 2001 os primeiros módulos serão entregues. Adutora do São Francisco - primeira fase foi concluída em abril de 2000

2.3. Sugestões

- a) Nome: Deputado Augusto Nardes. Solicita incluir no relatório a PEC n.º 460, de 1997, de sua autoria, que institui o Sistema de Controle Interno, buscando fortalecer o Sistema de Controle Interno da Administração Pública, com sua transformação em Controladoria Geral, independente do Governo, e

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - OBRAS INACABADAS

que a função de Corregedoria no Serviço Público seja exercida pela Advocacia Geral da União, através do quadro técnico de assistentes jurídicos.

- b) Nome: Deputado Dr. Hélio. Sugere a criação de Grupo de Trabalho destinado a aperfeiçoar os mecanismos de ressarcimento dos recursos públicos desviados do Erário.

XI - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

As variáveis do problema das obras inacabadas no Brasil são extremamente complexas, defrontando-se os investigadores, muitas vezes, com a carência de dados para uma análise mais aprofundada, ao que se acresceu o fato de não terem sido estabelecidos previamente parâmetros de identificação de irregularidades, além de se ter considerado um universo de projetos sem uma avaliação do porte ou significado das obras que o compõem. As dificuldades enfrentadas, entretanto, já se revelam como um indício da suas causas, que redundam na má aplicação e desvio de recursos públicos.

Inicialmente registre-se a dificuldade da CPI em razão da inexistência de um registro sistematizado das obras desenvolvidas no âmbito da Administração Federal, uma vez que cada órgão setorial é a responsável pelo controle das suas ações, inferindo-se daí que a supervisão e controle são mais formais que reais.

No tocante aos imóveis da União, registre-se que a Secretaria do Patrimônio da União passou a dispor, a partir da edição da Lei n.º 9.636/98 de um embasamento legal para efetuar o reconhecimento e o cadastramento dos imóveis sob seu controle e identificação das ocupações existentes. Todavia essa é uma tarefa longe ser concluída, para o que são necessários recursos humanos e financeiros, uma vez que, somente em relação aos terrenos de marinha e seus acrescidos existem mais de quatro mil quilômetros de costa ainda não demarcada, sem se contar os terrenos existentes em áreas lacustres e fluviais.

A SPU possui um cadastro dos imóveis sob seu controle, o qual, segundo informou a titular da Secretaria, está sendo objeto de aperfeiçoamentos.

Quanto a imóveis edificados, o seu controle parece deficiente, uma vez que tais imóveis, quando cedidos a órgãos federais, passam a ser administrados pelos cessionários, inexistindo um controle central atualizado.

Problema idêntico, e talvez com maior gravidade, observa-se em relação aos imóveis pertencentes ao Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, em relação ao qual não foi possível obter uma informação precisa sobre a quantidade, localização, condições de utilização e

valor do ressarcimento ao instituto em termos de aluguéis, taxas de ocupação ou pagamentos pela cessão de uso e muito menos a adequação dessa remuneração em relação ao valor do patrimônio.

Tanto em relação aos imóveis da União em geral, quanto aos pertencentes ao INSS é fundamental a elaboração de registros de fácil acesso aos órgãos de controle e à sociedade como um todo, em que se indique individualmente cada imóvel em termos de localização, área, características físicas, valor atribuído, utilização que está sendo dada, fundamento legal da utilização, com a identificação dos ocupantes e a remuneração que está sendo obtida.

A demora na conclusão de obras públicas, os atrasos na sua execução, o não início de obras autorizadas, ou sem abandono no curso da execução, tem sido uma constante na administração pública, evidenciada pela elevada incidência de obras em situação irregular no conjunto das que são auditadas pelo Tribunal de Contas da União.

Exemplos de obra abandonada é o projeto de construção de diques, basicamente nas cidades de Cachoeirinha e Alvorada, destinado a evitar as cheias que ciclicamente ocorrem naquela região da Grande Porto Alegre. Trata-se de obra que foi licitada nos anos 80 e começou a ser executada em 1986. Sua paralisação tem implicado a repetição de catástrofes em que vidas são ameaçadas e os patrimônios, público e particular, sofrem graves prejuízos por conta da inação do Poder Público. Este é um exemplo típico de como se fere o princípio constitucional da economicidade sem investir recursos, pois não se obtém resposta do que já foi investido e a cada estação chuvosa avolumam-se as perdas financeiras que seriam evitadas com a conclusão de uma obra, cujo custo é relativamente baixo, mas que se arrasta há quase duas décadas,

O planejamento inadequado ou insuficiente, traduzido por projetos básicos imprecisos, que não consideraram exigências de controle ambiental ou características físicas dos locais das obras, tem sido constatado pelo Tribunal de Contas da União, em casos de obras como as de:

- a) duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-116/SP - são paulo - divisa SP/PR;

- b) duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-381/SP - divisa MG/SP - entroncamento BR-116.

Nas duas primeiras das obras acima citadas também foram constatados acréscimos do valor contratual acima do legalmente permitido.

Consta dos registros do TCU ocorrência de falsidade documental no processo de construção de trechos rodoviários no corredor São Francisco da BR 135/MG-Itacarambi-Manga-Montalvânia-divisa MG/BA, em que foi constatada inclusão de informação inverídica nas medições realizadas no trabalho da empreiteira, com a consignação de datas falsas de realização dos serviços, além da montagem de um documento, para permitir alteração indevida no objeto do contrato, do que resultou a aplicação de multa aos administradores responsáveis pela obra.

Essa falsificação foi percebida porque o documento encaminhado pelo Sr. Flávio Menicucci, atual Diretor-Geral do DER/MG, era diferente do obtido pela equipe de auditoria. O voto do Ministro Relator no TCU inferiu que a alteração irregular teve o intuito de fornecer amparo legal e suporte financeiro para concorrência, já realizada pelo DER/MG, para construção e pavimentação do trecho Manga-Montalvânia. Devido a essas irregularidades, o então Diretor-Geral do DER/MG foi multado pelo Tribunal.

Outra irregularidade desse tipo foi a que a Comissão tomou conhecimento, em relação aos serviços prestados pela Bolognesi Engenharia, (BR 386 – Rio Grande do Sul), da existência de notas fiscais falsas apresentadas na prestação de contas da construtora, relativas a materiais fornecidos para a obra, assunto que deve ser melhor esclarecido. Destaque-se o que parece evidenciar uma atitude passiva por parte do órgão executor da obra, o DNER, que limitou-se a aguardar providências do TCU quando seria sua obrigação proceder a diligências mais aprofundadas e, se fosse o caso, recusar os documentos tivessem a comprovação de falsidade consumada.

Com relação às obras na BR 386, pareceu estranho à Comissão a existência de contratos paralelos para ampliação da rodovia e para a realização de obras complementares como vias laterais, rótulas e retornos, o que leva a supor a ausência de um planejamento adequado.

A Comissão tomou conhecimento de outras irregularidades, como a inclusão, na formação do preço dos serviços contratados, de impostos municipais não devidos ou posteriormente reduzidos o que obrigaria, por força da Lei n.º 8.666/93, a imediata redução do valor contratual, com a revisão das parcelas pagas indevidamente. Há também informações quanto à sonegação de impostos aos municípios, por parte das construtoras, sendo possível inferir, pelas declarações do Chefe do 10º Distrito Rodoviário Federal, que o DNER não vem cumprindo a determinação legal (Lei n.º 8.666/93, art. 54, § 3.º) que obriga os serviços de contabilidade da administração comunicar aos órgãos incumbidos da arrecadação e fiscalização de tributos da União, Estado ou Município, as características e os valores pagos, segundo o disposto no art. 63 da Lei no 4.320, de 17 de março de 1964.

Outro problema grave na condução dos projetos de obras públicas é o descompasso entre o cronograma físico e as liberações financeiras. Constantes atrasos e protelações geram a paralisação da obra e servem de pretexto a procedimentos ilegais como a supervalorização. A observação dos cronogramas financeiros é obrigação da administração e seu descumprimento pode desobrigar o contratado de seus deveres, nos termos e condições definidos na lei. O atraso dos pagamentos é sem dúvida causa de descaso e má prestação de serviços, além de induzir ao superfaturamento.

O controle da administração não tem evitado a pertinaz incidência em irregularidades de toda a espécie nas obras públicas, irregularidades que atentam contra os princípios da moralidade, da legalidade, da economicidade e outros inscritos na Constituição Federal, como o da eficiência.

A principal razão é que esse controle, seja o controle interno, realizado pelas Ciset, órgãos subordinados à Secretaria Federal de Controle Interno, seja o controle externo, exercido pelo TCU, tem, fundamentalmente, características de posterioridade. Nada obstante seja de registrar o esforço do Tribunal de Contas da União para um acompanhamento mais oportuno, principalmente em relação a obras, e suas ações preventivas quando cientificado de irregularidades no nascedouro, faz-se mister que o controle seja mais preventivo, o que impediria a ocorrência de inúmeras irregularidades e os prejuízos conseqüentes.

Atos de controle preventivo poderiam ser desenvolvidos já a partir das secretarias de controle interno de cada órgão, o que seria importante ferramenta de prevenção de irregularidades.

Outro instrumento que poderia ser utilizado com sucesso seria a atuação dos conselhos fiscais das estatais, a quem se enfatizaria a obrigação e necessidade de uma atuação mais efetiva na avaliação de irregularidades e sua comunicação ao controle interno que, acionado, tomaria de imediato providências preventivas.

O relatório da Comissão Temporária do Senado Federal destinada a inventariar obras não concluídas, custeadas pela União, já em 1995 recomendava a segregação do controle interno das atividades de arrecadação da receita, de caixa do Tesouro, escrituração da despesa e da prestação de contas, todas sob o comando de uma mesma autoridade. A situação não mudou e a necessidade de um controle interno mais independente parece cada vez maior.

Dentro dessa linha, entende-se que o controle interno ficaria melhor situado se inexistisse a subordinação atual ao Ministério da Fazenda, sendo boa doutrina administrativa que as atividades de controle se situem diretamente junto ao topo da administração e, no caso da administração

pública, portanto, que se subordinem a um órgão da própria Presidência da República.

Há também outros problemas estruturais a serem resolvidos, como a carência de recursos humanos e materiais que vem impedindo a fiscalização mais oportuna e imediata de todos os órgãos da administração pública, sendo urgente a tomada de decisão para a disponibilização desses recursos.

Finalmente, observa-se um desconhecimento, por parte dos administradores, das normas legais aplicáveis, em especial a Lei n.º 8.666/93, cujas prescrições não são muitas vezes observadas, em casos como, por exemplo, a tolerância a manobras de superfaturamento, o péssimo planejamento inicial, que obriga a revisões ou paralisação da obra por falta de amparo legal às mudanças necessárias e a incompreensão sobre as exatas dimensões da possibilidade de se proceder a acréscimos contratuais, decorrentes de alterações físicas ou do projeto, dentro de determinados limites, o que é interpretado ora como uma faculdade que pode ser exercida sem motivação ora confundida com o mero reajuste ou revisão de preços.

Nada obstante à premissa básica de que a ninguém é permitido escusar-se sob o pretexto de desconhecimento da lei, entendemos que o Tribunal de Contas da União poderia desenvolver um controle preventivo indireto mediante ações de orientação como, por exemplo divulgar entre todos os órgãos executantes de projetos de natureza correlata decisões que digam respeito à suas áreas de atuação, seja mediante resumos seja pela indicação do número dos processos, de modo a permitir de modo mais eficaz o acesso dos administradores a essas informações.

Presentes essas considerações, a Comissão decide apresentar as seguintes

RECOMENDAÇÕES

I – AO PODER EXECUTIVO FEDERAL

- 1 - Desvincular do Ministério da Fazenda a Secretaria Federal de Controle Interno, examinando a conveniência de situá-la na estrutura organizacional da Presidência da República.
- 2 - Determinar à Secretaria Federal de Controle que proceda maior interação entre suas Ciset e os Conselhos Fiscais das entidades estatais, de modo sistematizar e acelerar o fluxo de informações sobre indícios de irregularidades e permitir a rápida adoção de medidas preventivas ou saneadoras.
- 3 - Disponibilizar recursos materiais e humanos que permitam à Secretaria Federal de Controle Interno um exercício mais efetivo e oportuno de suas atribuições.
- 4 - Aprimorar os procedimentos de liberação de recursos orçamentários de modo a evitar a ocorrência de atrasos na execução de projetos.
- 5 - Adotar critérios visando a otimização da distribuição dos recursos, evitando concentrar liberações, ou liberar integralmente recursos de etapas de execução que possam ser programadas, e estabelecendo, para as obras já em execução, prioridade sobre novos projetos.
- 6 - Elaborar, no âmbito do SICAF – Sistema Unificado de Cadastro de Fornecedores, cadastros negativos de empresas responsáveis pela inexecução de contratos, e de seus dirigentes, com dados acessíveis aos estados e municípios que, por seu turno, poderão fornecer informações ao sistema.

- 7 - Determinar a realização de estudos, no âmbito da Secretaria da Receita Federal, visando a impedir a prática de obtenção de CNPJ e de formação de outras empresas pelos responsáveis por empresas que tenham sido julgadas inidôneas para contratar com a administração pública.
- 8 - Elaborar um cadastro sistematizado de todas as obras em execução custeadas com recursos federais, identificando sua localização, características, valor global, valor da participação federal, condições de regularidade e de cumprimento dos cronogramas estabelecidos.
- 9 - Adotar providências sistêmicas para avaliar as causas da existência de obras não concluídas ou em situação irregular de modo providenciar a conclusão ou regularização dessas obras.
- 10 - Disponibilizar recursos materiais e humanos que permitam à Secretaria de Patrimônio da União um exercício mais efetivo e oportuno de suas atribuições e a conclusão o mais breve possível dos trabalhos de identificação e demarcação dos imóveis pertencentes à União.
- 11 - Determinar à Secretaria do Patrimônio da União o aperfeiçoamento de seu cadastro geral dos imóveis pertencentes à União, de modo a se obter indicações sobre sua localização, área, edificações, ocupantes, vínculo ocupacional, valores de ressarcimento da ocupação e informações sobre a adequação desses valores ao mercado e à disposições legais.
- 12 - Determinar Instituto Nacional do Seguro Social a elaboração de um cadastro geral dos imóveis de sua propriedade, indicando sua localização, área, edificações, ocupantes, vínculo ocupacional, valores de ressarcimento da ocupação e informações sobre a adequação desses valores ao mercado e à disposições legais.

II – AO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

- 13 - Proceder estudos tendentes a identificar as necessidades de recursos necessários a dinamização dos trabalhos de fiscalização e

controle externo, de modo a ampliar o número de órgãos e entidades fiscalizados num determinado período.

- 14 - Intensificar a prática de controles preventivos.
- 15 - Introduzir meios de divulgação de resultados de inspeções e decisões de interesse comum a grupos de órgãos e entidades sujeitas à fiscalização do TCU.
- 16 - Prestar à Câmara dos Deputados as informações relativas ao saneamento das irregularidades constatadas nas obras com irregularidades graves em 2000 e 2001, em especial as referidas a pgs. 33 e 34 deste Relatório, bem como as pertinentes às seguintes obras, mesmo que ali não incluídas:
 - a) Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador;
 - b) Anel viário sudoeste, em Aparecida de Goiânia;
 - c) Banco Central, Delegacia Regional de Curitiba
 - d) BR 386, no Rio Grande do sul;
 - e) Complexo penitenciário de Goiás, em Aparecida de Goiânia;
 - f) Construção de contornos rodoviários no corredor Araguaia-Tocantins BR-060/go - em Goiânia (noroeste)
 - g) Construção de dique em Cachoeirinha – RS
 - h) Contorno leste da BR 116, em Curitiba;
 - i) Duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-116/SP - São Paulo - divisa SP/PR
 - j) Duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-381/SP - divisa MG/SP - entroncamento BR-116
 - k) Escola técnica agrícola de Hidrolândia, Goiás;
 - l) Metropolitano de Salvador.
 - m) Penitenciária da Grande Florianópolis/SC
 - n) Penitenciária estadual de Piraquara/PR
 - o) Recuperação da infra-estrutura portuária - porto de Santos (SP)

- p) Recuperação das instalações do porto de Laguna / no Estado de Santa Catarina
- q) Recuperação e ampliação dos molhes do porto de Rio Grande – RS
- r) Universidade Federal da Bahia, em Salvador;
- s) Usina termoelétrica Candiota 3
- t) Via Expressa Sul / SC

III – AO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL:

- 17 - Adotar as providências cabíveis para apurar os fatos relacionados com os seguintes indícios de graves ilegalidades:
 - a) falsificação documental constatada na obra de construção de trechos rodoviários no corredor São Francisco da BR 135/MG-Itacarambi-Manga-Montalvânia – Divisa MG/BA e na obra da BR-386, esta última envolvendo a contratada Bolognesi Engenharia;
 - b) irregularidades na execução das obras do Aeroporto de Salvador.

IV – À COMISSÃO MISTA DE PLANOS, ORÇAMENTO PÚBLICO E FISCALIZAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL

- 18 - Adotar providências no sentido de bloquear a transferência de recursos para pagamento de quaisquer contratos celebrados com empresa envolvida em irregularidades na execução obras ou serviços.
- 19 - Criar uma subcomissão permanente, ou comitê, com atribuições para acompanhar a execução orçamentária de obras com a finalidade precípua de identificar e coibir os casos em que ocorram irregularidades atentatórias aos princípios da moralidade, da legalidade e da economicidade.

V – À CÂMARA DOS DEPUTADOS

20 - Adotar as providências necessárias para implementar a recomendações sugeridas neste Relatório.

Sala da Comissão, em 07 de novembro de 2001.

Deputado ANIVALDO VALE

Relator