



**Requerimento de Informações nº , de 2011
(Do Sr. Antonio Carlos Magalhães Neto)**

Solicita informações ao Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Alfredo Nascimento, sobre a majoração injustificada do custo das obras de responsabilidade do Ministério.

Sr. Presidente,

Com fundamento no art. 50 do § 2º da Constituição Federal de 1988, e nos artigos 24, inciso V e § 2º, e 115, inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito a Vossa Excelência seja encaminhado ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Alfredo Nascimento, o presente requerimento de informações com os seguintes questionamentos:

1. O que vem ocasionando a explosão dos valores dos empreendimentos vinculados ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)? Requer-se explicação pormenorizada dos possíveis motivos da referida majoração em cada um dos contratos de responsabilidade da pasta;
2. O que ocasionou a elevação do orçamento de obras em ferrovias, que passou de 11,9 bilhões de reais, em março de 2010, para 16,4 bilhões em julho de 2011? Requer-se cópia dos contratos, bem como dos respectivos termos aditivos, todos eles acompanhados dos processos de contratação;
3. Quais os motivos que levaram a VALEC a aumentar em R\$ 828 milhões de reais um trecho de ferrovia cujo custo havia sido estimado apenas seis meses antes? Requer-se explicação pormenorizada dos possíveis motivos da majoração;



4. Quais os critérios técnicos que levaram o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a orçar um trecho da BR-116, entre Eldorado do Sul e Pelotas, em R\$ 1 bilhão de reais? Requer-se cópia dos documentos técnicos que justificam o orçamento nesse patamar.
5. Quais os critérios técnicos que justificaram a intenção do Ministério dos Transportes de aumentar em R\$ 10 bilhões de reais os custos de suas obras inscritas no PAC? Requer-se a apresentação dos documentos técnicos que justificam a referida pretensão.
6. Qual o motivo da presença do Deputado Federal Valdemar da Costa Neto (PR-SP) na reunião ocorrida no último dia 04 de maio na sala do Diretor-Geral do DNIT, Luiz Antonio Pagot?

J U S T I F I C A T I V A

Por meio da edição nº 2.224 da Revista VEJA, a sociedade brasileira tomou conhecimento da existência de um grande esquema de corrupção no seio do Ministério dos Transportes. Segundo a matéria, o referido esquema de corrupção beneficia servidores públicos, empresários e até mesmo o Partido da República (PR), agremiação político-partidária à qual é filiado o Ministro dos Transportes.

Conforme se apurou, o Ministério dos Transportes vem majorando injustificadamente o preço das obras sob sua responsabilidade, com o propósito de custear a cobrança de 4% (quatro por cento) a 5% (cinco por cento) de propina das empresas prestadoras de serviço.

O *modus operandi* do grupo foi muito bem sintetizado pela Revista VEJA, conforme de extraí da seguinte passagem da matéria jornalística acima mencionada:



“(...) No último dia 04 de maio, ele [Valdemar da Costa neto] se reuniu à tarde com representantes de quinze empresas de consultoria na sala do Diretor-Geral do DNIT, Luiz Antonio Pagot. O Deputado, por não ter cargo, não tinha razões sadias para estar ali. Mas ele nem seu deu ao trabalho de explicar sua presença na reunião, que foi feita com o objetivo de discutir obras em 12 mil quilômetros de rodovias federais, negócio estimado entre 6 bilhões e 7 bilhões. Os membros do PR alertaram os presentes de que as obras só sairiam do papel se as consultorias ‘aperfeiçoassem’ os projetos adequando as propostas às exigências do Tribunal de Contas da União (TCU). Depois do alerta protocolar, porém, Antônio Pagot fez uma preleção. O apadrinhado do Senador Blairo Maggi disse que estava em jogo não apenas uma questão técnica, mas uma missão partidária. O PR teria de deixar como legado de sua passagem pelo Ministério uma efetiva e perceptível melhoria no estado de conservação das rodovias brasileira. Tudo perfeito, então? Sim, até que se desça das aparências para a sombria realidade dos negócios. ‘Eles exigem 5% das consultorias. Quem não paga está fora do Ministério’, contou a Veja um dos participantes da reunião. O porcentual — 5% — é um ponto maior do que o pedido às empreiteiras. Cinco outros consultores confirmaram à Veja o pagamento de propina aos políticos do PR. Entre as atribuições de uma empresa de consultoria, está desenhar o projeto de uma rodovia ou de uma ferrovia — seja construção, restauração ou manutenção. Os parâmetros do projeto são decisivos para a definição dos preços e influem até mesmo na escolha das empreiteiras que executarão a obra, já que uma se adequam mais a determinados requisitos do que outras.

Para ter o controle absoluto do processo, o PR atua — e cobra — nas duas pontas. O Partido da República ‘acerta’ dos detalhes técnicos com as consultorias e, depois, mantém uma parceria informal com a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (ANEOR). Às vésperas de um lançamento de uma licitação, empreiteiros se reúnem na sede da entidade em Brasília e dividem entre si lotes da obra em questão. Investigações da Polícia Federal já flagraram essa armação, responsável pela majoração dos preços dos empreendimentos. ‘Quem combina tudo, do preço à empresa que vai ganhar, é a direção da ANEOR com o Valdemar. Nas reuniões, não se pode entrar nem de telefone celular. Todos levam alguma coisa, mas quem discordar, perde tudo’, contou um empreiteiro.”

Destaque-se, por importante, que, segundo registrado pela Revista VEJA, a própria Presidente da República, Dilma Rousseff, demonstrou irritação com as constantes



majorações, sem qualquer justificativa plausível, dos custos das obras do Ministério dos Transportes.

Como não poderia deixar de ser, a denúncia repercutiu — e vem repercutindo — em toda imprensa nacional, como serve de amostra o seguinte trecho da matéria jornalística veiculada, no dia de hoje, na Folha de São Paulo:

"O Ministério dos Transportes aumentou neste ano os valores de pelo menos 11 contratos de obras em estradas e ferrovias que tiveram irregularidades apontadas pelo TCU (Tribunal Contas de União). Em dois casos, o órgão de controle recomendou a paralisação dos trabalhos. A verba extra para as obras sob suspeita soma R\$ 113,5 milhões. O dinheiro foi destinado a empreiteiras e consultorias técnicas por meio de termos aditivos, que são acréscimos ao valor original dos contratos.

As obras pertencem ao Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e à Valec, estatal que cuida das ferrovias.

Os diretores dos dois órgãos foram afastados no sábado por determinação da presidente Dilma Rousseff.

Segundo reportagem da revista "Veja", o PR do ministro Alfredo Nascimento montou um esquema de cobrança de propina de empreiteiras nos dois órgãos. Dilma teria reclamado de descontrole na assinatura de aditivos.

A Lei de Licitações permite que o valor original dos contratos seja aumentado entre 25% ou 50% (exclusivamente para reformas) quando há, por exemplo, "fatos imprevisíveis" durante a obra.

No total, o ministério autorizou o aumento de R\$ 336,6 milhões em 46 contratos que sofreram aditivos este ano, segundo levantamento feito pela Folha.

O fato de o TCU ter encontrado irregularidades em 11 desses contratos não impede legalmente a pasta de aumentar o seu valor.

A situação mais crítica está na Valec. Dos 11 contratos com irregularidades, oito são tocados pela estatal.

No último dia 20 de junho, a empresa assinou quatro aditivos com a construtora Andrade Gutierrez, no valor total de R\$ 40,1 milhões, para a construção das ferrovias Norte-Sul e Oeste-Leste.

Dois dos contratos (036/07 e 037/07), referentes à Norte-Sul, já tinham sido aditivados em R\$ 30,4 milhões em janeiro. Para o TCU, as obras deveriam estar paralisadas.

Esses contratos -os únicos que tiveram mais de um aditivo neste ano- foram incluídos pelo TCU na lista de obras com indícios de irregularidades graves, com recomendação de paralisação. Entre os



problemas, o órgão aponta suposto superfaturamento de R\$ 120 milhões. Apesar da recomendação, o Congresso determinou que as obras tivessem continuidade, o que possibilitou a assinatura dos aditivos.

Outro contrato com a Andrade Gutierrez (016/06), referente a trecho de ferrovia em Goiás, foi incluído na "lista negra" do tribunal por subcontratações, mas sem necessidade de paralisação.

A equipe técnica do TCU chegou a recomendar a proibição de novos aditivos, mas o plenário do tribunal só obrigou a Valec a suspender as subcontratações.

No caso do Dnit, ao menos três contratos com valor aumentado este ano têm irregularidades, segundo o TCU.

Na BR-163, em Goiás, os auditores constataram que o Dnit não contratou ninguém para fiscalizar a obra, tocada pela construtora Egesa, sob suspeita de sobrepreço".

Presente esse contexto, bem como a gravidade das denúncias veiculadas na grande imprensa nacional, vê-se que a obtenção dos dados acima solicitados se mostra absolutamente imprescindível para que o Congresso Nacional continue exercendo a sua típica função de fiscalizar as ações do Poder Executivo.

Cumpre salientar, por fim, que, nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal de 1988, **configura crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento do presente requerimento de informações, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas.**

Sala das Sessões, em 05 de julho de 2011.

**Deputado ANTONIO CARLOS MAGALHÃES NETO
DEM/BA**