



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Havendo número regimental, declaro iniciada a 5ª reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União e representantes da INFRAERO, com vistas a subsidiar as deliberações acerca da inclusão ou exclusão de subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados, conforme dispõe o *caput* do art. 97, da Lei nº 12.017, de 12 de agosto de 2009, que é a Lei de Diretrizes Orçamentárias para o ano de 2010.

Anuncio o composição da Mesa com a presença do Coordenador do Comitê de Obras Irregulares, Deputado Carlos Melles.

Convido os representantes do Tribunal de Contas da União, Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras, e Sr. Luiz Fernando, Gerente da Secretaria de Fiscalização de Obras, para tomarem assento aqui à Mesa, à minha direita. *(Pausa.)*

Convido os representantes da INFRAERO, o Sr. Ricardo Ferreira, que é o Superintendente de Obras, e o Sr. Jaime Parreira, Diretor de Engenharia. Por gentileza, tomem assento aqui à nossa esquerda. *(Pausa.)*

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, § 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de até 20 minutos para fazer sua exposição, não podendo ser aparteados. Serão concedidos 20 minutos aos representantes do Tribunal de Contas da União, assim como também de 20 minutos disporão os representantes da INFRAERO, podendo os representantes, dentro dos 20 minutos, fazer a disposição do tempo da forma melhor que lhes aprouver, assim como os representantes da INFRAERO, não podendo ser aparteados.

Conforme estipulado no art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição e pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

De antemão, quero informar aos Srs. Parlamentares e expositores que, ao contrário das sessões anteriores, quando sempre me comporto com muita flexibilidade, dadas as circunstâncias e características desta audiência pública, serei não digo rigoroso, porque nunca o fui, mas estarei atento ao cumprimento do tempo regimental. Faço esta observação por antecipação para não ser mal compreendido.

Declaro abertas as inscrições para o debate.

Concedo a palavra, inicialmente, ao Coordenador do Comitê de Obras Irregulares, nobre Deputado Carlos Melles, para prestar esclarecimentos acerca dos trabalhos que S.Exa. vem coordenando no Comitê. Logo a seguir, abrirei a palavra para os representantes do Tribunal de Contas da União, em primeiro lugar, e, depois, aos representantes da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Muito obrigado, Sr. Presidente da Comissão Mista de Orçamentos, Senador Almeida Lima.

Sr. Relator, Deputado Magela, Sras. e Srs. Deputados, senhores convidados, esta intervenção é mais no sentido de fazer aqui um agradecimento ao Presidente, Senador Almeida Lima, pela forma com que o Comitê de Obras Irregulares, está democraticamente trabalhando. Obviamente, agradecemos também ao TCU pela parceria, pela participação nesse processo e pelo apoio, juntamente com o Grupo de Apoio da Câmara dos Deputados, à Comissão de Orçamento.

Temos 41 obras apontadas pelo TCU como obras irregulares. O Comitê, composto por Deputados e Senadores, tem feito uma avaliação sistemática de todas elas e já elencou, por orientação também do Presidente, a fim de dar mais segurança e transparência, os 4 maiores grupos, para que sejam feitas audiências públicas.

O primeiro grupo, da INFRAERO, está sendo feito agora de manhã; à tarde, o da PETROBRAS; amanhã, o do DNIT; e, na tarde de amanhã, o do Ministério das Cidades e do Ministério da Infraestrutura. Esses 4 grandes grupos terão audiência pública.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Não obstante todas as obras, por orientação do Presidente, Senador Almeida Lima, nós do Comitê estamos disponibilizando nosso tempo, como o fizemos hoje a partir das 8h30min, para ouvir todos aqueles que têm obras irregulares.

Obviamente, o nosso trabalho é determinado para que seja feito o esclarecimento. A gente faz a avaliação político-administrativa da paralisação, ou não, dessas obras, considerando sua importância no contexto do desenvolvimento do País.

Por isso, quero agradecer-lhe, Sr. Presidente.

Vamos, então, iniciar a nossa audiência pública sem mais delongas.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço as palavras de V.Exa. e agradeço a presença dos representantes do Tribunal de Contas da União e da INFRAERO a esta audiência pública.

Quero informar a todos que esta é a primeira vez que esta Comissão de Orçamento promove esse tipo de audiência pública. Vejo-a como extremamente importante diante dos fatos que nós aqui estaremos discutindo, e mais ainda diante dos seus objetivos.

A Administração Pública deve ser tratada como a própria expressão estabelece: pública — para o conhecimento de todos.

O Tribunal de Contas da União, como órgão auxiliar do Poder Legislativo, tem a sua missão constitucional extremamente importante; promove as suas fiscalizações, as suas auditorias, apresenta, em princípio, o que se chama de irregularidades dos órgãos envolvidos diretamente com a execução das obras ou a prestação dos serviços, que são responsabilizados. Mas tem também o direito de prestar esclarecimentos. E ao Poder Legislativo, inicialmente a esta Comissão, compete tomar decisão acerca da irregularidade, ou não, da necessidade, ou não, de paralisação das obras, da necessidade, ou não, da sua inclusão no Anexo VI do Orçamento anual, exatamente com alguns efeitos, entre os quais o da suspensão do recebimento de recursos orçamentários para essas rubricas.

Portanto, diante desses objetivos, tenho a honra de conceder a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras, que disporá, ao lado de outro representante do Tribunal de Contas, de 20 minutos para a exposição acerca das obras já fiscalizadas e que já tenham passado por processo de auditoria, a cargo da INFRAERO.

Com a palavra S.Sa.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Exmo. Sr. Presidente da Comissão Mista de Orçamento, Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Obras Irregulares, Exmos. Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, antes de mais nada, gostaria de registrar que é uma satisfação muito grande que o TCU tem de poder contribuir com esse trabalho fundamental do Parlamento e da Comissão Mista de Orçamento, e numa questão bastante delicada, como é a questão de obras públicas no Brasil.

O TCU está bastante consciente do seu trabalho em auxílio ao Congresso Nacional, no exercício de titular do controle externo.

Senhores, com a sua licença, vou ficar aqui na frente, porque vou fazer uma ligeira apresentação de imagens. *(Pausa.)*

Muito obrigado.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Antes de mais nada, gostaria de contextualizar a questão das obras públicas, a fiscalização de obras públicas no Brasil exercida pelo TCU em auxílio ao Congresso Nacional. Vou passar pelas questões legais, pelos fundamentos que norteiam esse trabalho do TCU.

Bem, esse trabalho teve início em 1997, quando, pela primeira vez, a Lei de Diretrizes Orçamentárias trouxe um comando no sentido de que o Tribunal deveria fiscalizar as principais obras em andamento no País e prestar informações imediatas ao Congresso Nacional sobre eventuais indícios observados. Esse trabalho teve início principalmente em decorrência das conclusões de uma comissão temporária do Senado que apurou obras inacabadas no País, em 1995. Desde então, ganhou uma relevância muito grande com o caso do TRT de São Paulo, em 1999. Desde então, desde 1997, as LDOs vêm mantendo esse dispositivo.



## **CONGRESSO NACIONAL**

### **Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Esse histórico foi muito bem recuperado, muito bem descrito num trecho de pronunciamento do Senador Jefferson Praia feito há 1 ano nesta Casa, em 4 de novembro de 2008.

Foi assim que, ao longo da última década e meia, puderam os brasileiros tomar conhecimento — e exercer sua justa indignação cívica — dos resultados de iniciativas fiscalizatórias pioneiras, como a da comissão temporária desta Casa sobre obras inacabadas, em 1995. Essa comissão trouxe a público a chocante revelação de que, à época, nada menos do que 15 bilhões de reais haviam sido desperdiçados em mais de 2.200 obras inacabadas. Em valores de 2008, isso equivale a 50 bilhões de reais.

Pouco depois, a CPI do Judiciário, dentre uma série de desmandos e desvios investigados, destacou o caso que se tornaria tristemente famoso: o do fórum trabalhista de São Paulo, obra em que do total de 230 milhões investidos foram malversados 169 milhões, a preços da época.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores e Deputados, essa e outras diligências e o resultante clima de revolta no seio da opinião pública, com gigantescos prejuízos decorrentes de corrupção, desperdício ou pura e simples incompetência, ensejaram inovações institucionais importantes, como o dispositivo que, desde 1997, estabelece, na Lei de Diretrizes Orçamentárias, o bloqueio de dotações a obras federais com indícios de irregularidades graves, informadas pelo Tribunal de Contas da União.

Então, esse é o resumo de como começou o processo de auxílio do Tribunal ao Congresso no acompanhamento de obras públicas.

Vou destacar alguns pequenos trechos que norteiam o nosso trabalho sobre a LDO para 2010.

No seu art. 98, a lei define que o Tribunal de Contas remeterá ao Congresso informações relativas a novos indícios de irregularidades graves que sejam detectadas em suas fiscalizações.

Num outro artigo estão definidas as informações que o Tribunal deve prestar ao Congresso Nacional, entre elas a natureza e a classificação dos indícios de irregularidades de acordo com a sua gravidade, bem como pronunciamento acerca da estimativa do valor potencial do prejuízo ao Erário e elementos que recomendem a paralisação preventiva da obra.

A mesma lei, no mesmo artigo, define o que é para efeito da lei um indício de irregularidade grave. Nós destacamos ali que, em essência, isso tem que ser materialmente relevante e ocasionar prejuízo ao Erário ou a terceiros.

A LDO também define qual é o critério de preços que deve ser utilizado na avaliação das obras. O art. 112 define que o SINAPI e o SICRO são os sistemas referenciais de preços, e que os custos não podem ser superiores a esses preços. O seu § 2º estabelece que, naqueles casos em que existam serviços que não constem desses sistemas, podem ser usados outros sistemas da Administração Pública Federal. E, em seu § 3º, estabelece as condições excepcionais. Ou seja, se há algum serviço previsto numa obra que não seja adequado ao custo do serviço que conste desses sistemas, o gestor justifica tecnicamente e demonstra a adequação do preço que vier adotar. A exceção já está prevista pela própria lei.

Apesar de, ultimamente, esse assunto estar muito presente na mídia, pode parecer que houve o recrudescimento da fiscalização de obras pelo Tribunal. No entanto, se olharmos esse gráfico, que começa a partir de 2001 e vai até 2009, e que contém o número de obras com indicação de irregularidades graves, portanto que possam provocar sua paralisação, seu bloqueio orçamentário ao Congresso Nacional, vemos que houve volume expressivamente maior em 2001, 2002, com uma redução a partir de 2003; e, de lá para cá, uma discreta redução ao longo do tempo, sendo que neste ano de 2009 essas 41 obras totalizam o menor número em todo o período, nos últimos 9 anos.

Com relação às obras fiscalizadas do PAC, do total de 2.446 ações do PAC, foram fiscalizadas, neste ano de 2009, 99 obras, o que representa 4% apenas. Dessas, 13, ou seja 0,5%, tiveram recomendação ao Congresso de paralisação.

Encaminhando-nos para as questões específicas das obras aeroportuárias que fiscalizamos nos últimos anos, podemos apontar como principais problemas: projeto básico muito deficiente, muito distante daquilo que a lei define como sendo projeto básico; orçamento sem fundamentação legal ou técnica, sem mostrar origem dos preços (não se sabia de onde vinham os preços adotados); alterações do projeto (aquilo que se construía passava a ter muita diferença com relação àquilo que fora licitado); inexistência de um projeto executivo já com a



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

obra em andamento — porque a lei faculta que o projeto executivo seja contratado pelo próprio executor da obra, elaborado pelo próprio executor, mas que, evidentemente, isso deve ser feito antes da execução da obra, não depois; e pagamentos por “química”. “Química” aqui é um termo usado no meio para definir quando um serviço é ficticiamente medido para pagar um outro que tenha sido executado, mas que não consta do contrato. Então, não há como ser medido contratualmente; é um acerto feito verbalmente.

A maior causa dos problemas dessas obras são mesmo os projetos. Com relação a isso, gostaria de destacar 2 ou 3 manifestações de profissionais ligados à questão.

Primeiro, José Roberto Bernasconi, que representa o Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva. Em 2007, ele dizia que a perda de capacidade em investimento do Governo em infraestrutura reduziu drasticamente a contratação de projetos para obras públicas. E, para piorar, as obras existentes são caracterizadas pelo improvisado ou falta de detalhamento, até nas grandes capitais. É moda decidir fazer a obra sem projeto. Mas essa é a maneira menos inteligente e mais equivocada de fazer qualquer empreendimento, principalmente por quem usa recursos públicos.

Há 1 ano, houve uma audiência no Congresso Nacional, e discutimos a questão de diversas obras, entre elas as obras aeroportuárias. Gostaria de destacar um trecho da manifestação do Dr. Sérgio Gaudenzi, então Presidente da INFRAERO: *“Entendo que há projetos que são deficientes. Disse, na reunião passada, que podemos começar a execução de uma obra com o projeto básico, mas que é preciso que o projeto seja, de fato, básico. Em alguns casos, e neste ponto dei razão ao tribunal, são apresentados pouco mais que esboços. É realmente difícil trabalhar em cima de um esboço. Já com o projeto básico é possível trabalhar. Entendo, evidentemente, que alguns projetos têm que ser paralisados mesmo, porque não há projeto básico, não há um parâmetro em relação àquele projeto”.*

Na oportunidade, discutimos várias obras aeroportuárias. Hoje, 2 estão destacadas, com indicação de paralisação nas fiscalizações deste ano: as dos Aeroportos de Vitória e Guarulhos

Vou falar rapidamente a respeito desses 2 casos, mas não vamos nos alongar porque essas questões que estão sendo apresentadas já estão superadas; quanto a elas já existe um entendimento bastante evoluído entre o TCU e a INFRAERO com relação à existência dos problemas e à sua solução. A INFRAERO tem adotado medidas que, a nosso ver, estão caminhando para a solução adequada dos problemas.

Vamos repassar um histórico das 2 fiscalizações. Vou repassar muito rapidamente, isto para não aborrecê-los e não extrapolar o tempo que dispomos. De qualquer forma, os senhores têm à disposição uma cópia, que já foi distribuída, com todo o detalhamento desse histórico.

Pois bem. A primeira é a fiscalização sobre o Aeroporto de Vitória, antes de mais nada.

Em 2006, fizemos a primeira auditoria no âmbito do FISCOBRAS, que é o nosso programa para atender ao Congresso Nacional. Foi apontado naquela oportunidade um indício de sobrepreço de 37 milhões numa amostra analisada do orçamento do contrato.

A obra estava em execução e já com algumas alterações efetivadas, e ainda não existia projeto executivo. Aquelas irregularidades se enquadravam como graves dentro daquele conceito que a lei mesmo define para orientar o trabalho. De qualquer forma, em face da importância socioeconômica daquela obra, foi determinado pelo Tribunal um bloqueio parcial dos pagamentos em torno de 14% do valor, de modo a permitir a continuidade da obra, ao mesmo tempo em que se prevenia aquele possível risco de dano ao Erário.

Cronologicamente, temos, ao final de 1996, a realização das oitavas da INFRAERO e do consórcio construtor, em outubro. Vejam que em janeiro o consórcio apresentou a sua primeira manifestação, e que apenas em março, 156 dias depois, a INFRAERO apresentou a sua primeira defesa ao caso; 1 mês depois já havia a análise técnica feita.

No mês seguinte, o Relator ofereceu uma nova oportunidade para a INFRAERO justificar os preços, já que aquilo que havia sido entregue não justificava no entendimento da unidade técnica.

No mesmo mês, o consórcio tomou conhecimento e também se interessou em apresentar novos esclarecimentos. E, ao final de maio, a INFRAERO respondeu sobre os serviços mais relevantes; e no mês seguinte o consórcio fez a mesma coisa.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Um mês depois, em julho de 1997, a unidade técnica indica na nova análise, e ampliando um pouco essa amostra, um sobrepreço de 44 milhões; e propõe que esse valor seja repactuado com o executor para se dar continuidade à obra.

Em julho de 1997, por comando da própria lei que nos obriga a retornar às obras onde há inícios apontados de irregularidades, uma nova auditoria foi feita no aeroporto. Observamos ali grandes divergências entre o projeto que estava em execução e a planilha do contrato vigente; ou seja, o que estava sendo executado já estava bastante diferente do que havia sido licitado, contratado, e mesmo do que estava orçado nas planilhas.

Observamos, pela primeira vez, o pagamento de serviços sem cobertura contratual, aquilo que no jargão do setor se chama de pagamento por química; o serviço não tinha contrato e mediam-se serviços não executados, fictícios, para pagar serviços realizados que não possuíam contratos.

Dois meses depois, um primeiro acórdão do Tribunal determina a repactuação do contrato com a redução daquele valor. No mês seguinte, em outubro, um novo acórdão, devido à interposição de recursos por parte do consórcio, leva a outra decisão dando provimento parcial ao recurso. Trocou-se então a determinação de repactuação por uma determinação de bloqueio parcial, permitindo-se a continuidade da obra ainda com aquele bloqueio de parte dos pagamentos, como também permitindo-se a substituição daquele valor que estava sendo questionado por garantias, aquelas garantias previstas na Lei de Licitações.

Passados 2 meses, em dezembro, houve um novo acórdão do Tribunal devido a um novo recurso interposto pelo consórcio, agora contra o acórdão de 2 meses antes.

Tem um trecho interessante, que destacamos, do voto do Ministro Relator, que, indeferindo o pleito, assim se manifestou: *“Entende alertar aos embargantes que a prática de atitude manifestadamente procrastinatória pode ser caracterizada como litigância de má fé e sustar a aplicação de sanção pecuniária.”*

Então, já se começa a entender que esse excesso de recursos não tinha objeto, era meramente procrastinatório.

Em novembro de 2007, a INFRAERO apresentou uma documentação incompleta. Eram 95 itens de serviços relevantes que deviam merecer uma análise. Ela apresentou uma documentação com apenas 12. Depois, entregou uma nova documentação contendo 15, sendo que dos 15, 7 já compunham a documentação anterior.

Dada a relevância da obra e os pedidos que o Tribunal recebeu para dar prioridade àquele caso, a análise foi iniciada mesmo com a documentação totalmente incompleta. Ainda havia inconsistências. Serviços idênticos tinham preços diferentes nas 2 documentações. Em janeiro, foi entregue um novo pacote contendo 45 dos 95 serviços necessários. Também incompleto, e também tinha discrepâncias em relação aos 2 conjuntos anteriores.

Tínhamos um determinado serviço em que figurava um preço unitário diferente a cada documentação que nos era dada.

Devido a essa situação que não estava levando a uma solução para o problema, no dia 25 de janeiro de 2008, início do ano passado, foi feita uma reunião com os representantes do TCU, da INFRAERO, da Casa Civil e do Ministério da Defesa. Nessa reunião foram apontadas as discrepâncias na documentação encaminhada — foram demonstradas para aquele grupo presente —, a existência de pagamentos sem contratos, as alterações de projeto verificadas desde 2006, porém não formalizadas. Não havia novo projeto, não havia novo aditivo, não havia novo orçamento. Foi demonstrado que o orçamento entregue não correspondia à obra que estava sendo executada. Era um orçamento fictício. O concreto era um dos itens mais caros da obra. No entanto, o terminal de passageiros estava sendo feito com concreto pré-moldado. Então aquele serviço não existia mais.

Naquela reunião houve a conclusão, com a presença e com a concordância dos representantes da Casa Civil, do Ministério da Defesa, a respeito da necessidade de interromper aquela análise parcial até a entrega do projeto executivo, a formalização das alterações na planilha por meio de aditivos, para então ser possível ao TCU manifestar-se acerca do preço da obra que estava sendo efetivamente executada.

Três dias depois, o Ministro Relator emite um aviso ao Ministro da Defesa sobre o entendimento daquela reunião, informando oficialmente ao Ministro da Defesa sobre o entendimento daquela reunião. No mês seguinte, 15 dias depois, o Ministro da Defesa determina à INFRAERO o envio ao TCU, em 10 dias úteis, do projeto



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

executivo e da planilha orçamentária atualizados. Duas semanas depois, em atendimento a essa determinação, a INFRAERO envia nova documentação ao Tribunal, porém sem apresentar ainda o projeto atualizado. Nessa ocasião, informou que o projeto executivo estaria 60% elaborado, prevendo a sua conclusão para apenas 8 meses depois. Aquilo que o Ministro da Defesa queria que fosse feito em 10 dias úteis ainda levaria 8 meses para ser realizado.

A conclusão é de que sem projeto real da obra não há como analisar preços, os preços enviados. Porque não havia como analisar os preços enviados. O Tribunal, por força da lei, tem que informar ao Congresso Nacional sobre suas fiscalizações, se as obras oferecem risco de dano ao Erário. Ora, se não tenho o projeto, não sei sequer que serviços serão feitos, nem sequer a INFRAERO saberia dizer quanto a obra ia custar ao seu final. A própria INFRAERO não tinha essa informação naquele momento. Então não poderíamos dar essa informação ao Congresso.

Nos meses seguintes, novas documentações foram enviadas. Porém, sempre incompletas. Nunca foi enviado o projeto completo da obra para permitir aquela análise. Até que, em agosto de 2008, depois de 2 anos aguardando a entrega da documentação, o Tribunal mandou suspender a execução financeira da obra até a entrega do projeto executivo e a respectiva análise. Na oportunidade, cientificou a Casa Civil, o Ministério da Defesa, o Ministério Público e o Congresso Nacional. Dois meses depois, tivemos a notícia de que a INFRAERO estava providenciando a rescisão contratual. Então, houve uma determinação do Tribunal para antes de fazer nova licitação concluir o projeto, já que o projeto existente não correspondia ao que seria efetivamente executado.

Em dezembro de 2008 houve uma entrega por parte da INFRAERO e do consórcio de parte do objeto, com a informação de que o contrato seria reavaliado, repactuação, de que seu objeto seria reduzido. Então seria só a parte de pistas, fundações, o terminal de passageiros; só isso é que seria executado por aquele consórcio. O resto sofreria uma nova licitação. E o Tribunal deu início à análise dessa nova documentação em função dessa informação. Porém, em janeiro de 2009, ela foi suspensa, visto que o então novo Presidente da INFRAERO informou que aquela alteração do contrato estava sendo reavaliada no âmbito da INFRAERO. Meses depois, a INFRAERO comunicou a rescisão formal do contrato.

No mês seguinte, um novo acórdão do Tribunal determinou que a INFRAERO se abstinhasse de realizar qualquer pagamento decorrente do encontro de contas, resultante da rescisão, até deliberação do TCU, e que apresentasse esclarecimento sobre o destrato que seria feito junto ao consórcio. O primeiro documento do acordo de rescisão previa um encontro de contas. E, e como muitos serviços e preços estavam sendo questionados, quantitativos de serviços e preços estavam sendo questionados, o Tribunal determinou que, previamente a esse acerto, a INFRAERO oficializasse a sua posição nessa questão, fizesse qualquer acordo, e que apresentasse ao Tribunal essa documentação.

Bom, alguns meses depois a INFRAERO enviou uma documentação informando a realização de perícia judicial na obra. Nessa deliberação do Tribunal está consignado que as garantias das retenções (os temores que o Tribunal apresentou naquele momento), as garantias das retenções oferecidas pelo consórcio podem não ser suficientes para resguardar o Erário dos valores pré-faturados, que ainda não haviam sido levantados. Não se podia apontar com precisão o valor do superfaturamento, visto que não havia o levantamento dos quantitativos efetivamente realizados. Poderia haver grande demora no saneamento das irregularidades em função do total descontrole e falta de fiscalização verificados no empreendimento. Não havia por parte da fiscalização as medições exatas e corretas de todos os serviços executados. Tanto que hoje a INFRAERO contratou uma entidade para que faça esse levantamento *in loco*.

As notícias que nós temos a esse respeito é de que houve uma primeira perícia realizada no local. A própria INFRAERO impugnou essa perícia, dada a fragilidade do trabalho técnico, que teria sido feito em apenas 1 dia. Estamos falando aí de 150 milhões de reais em obras realizadas, e que em apenas 1 dia o perito teria feito o levantamento. E temos notícias de que a INFRAERO — em reunião com a INFRAERO ela nos repassou isso — estava contratando, providenciando a contratação do IPT para que fizesse esse levantamento. Nós achamos bastante sensata, bastante prudente essa medida da INFRAERO, visto que está procurando contratar uma entidade idônea, uma entidade isenta, uma entidade capacitada para fazer o levantamento criterioso sobre os



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

serviços efetivamente executados para poder subsidiar esse encontro de contas ainda a ser feito com o consórcio. Não há, por parte do Tribunal, em relação a Vitória, qualquer empecilho — desde do ano passado ou do início do ano — com relação à continuidade da obra, ou melhor, do ano passado mesmo. Já que houve a rescisão desse contrato, a INFRAERO está totalmente livre para realizar nova licitação, nova contratação, e dar sequência ao empreendimento. O que nós estamos acompanhando é esse encontro de contas com o contrato rescindido, visto que aí ainda há risco de dano ao Erário. Como ainda há pagamento pendente, pode haver um pagamento que nós entendamos que seja superior àquele efetivamente devido. Então, entendemos que, pela letra da lei, há indício de irregularidade, ou seja, aquilo que, sendo materialmente relevante, ofereça risco de dano ao Erário. Entendemos, então, que essa indicação deveria estar na documentação enviada à Comissão Mista de Orçamento, que é a quem cabe decidir evidentemente se mantém ou não essa obra no quadro “bloqueio”, ou se entende que as medidas adotadas pelo Tribunal são suficientes para resguardar o Erário.

Com relação ao aeroporto de Guarulhos, em 2006 foi feita uma auditoria que apresentou também indícios de sobrepreço e superfaturamento. Um sobrepreço original foi avaliado em 84 milhões de uma mostra de 84% do valor da obra — o valor do contrato era de 270 milhões. A regularidade se enquadrava dentro daquela conceituação da LDO e foi determinada a oitiva prévia, no início de 2007, do consórcio e dos interessados. Também, devido à importância socioeconômica da obra, o Tribunal não indicou paralisação naquele momento nem qualquer medida preventiva de sua própria iniciativa; permitiu a continuidade e fez a oitiva das partes interessadas.

Em fevereiro, as oitivas foram realizadas. Em novembro, a INFRAERO apresentou composições de preço para os 31 itens mais relevantes, representando 84% do preço. No entanto, já havia um aditivo assinado, e os itens inicialmente avaliados já haviam sofrido alterações. Nessa análise técnica dessa nova amostra, já com as alterações, esse sobrepreço foi reavaliado para 56 milhões.

Tendo sido feita essa reavaliação, em dezembro, portanto, no mês seguinte, o Relator concedeu o prazo de 60 dias para que a INFRAERO saneasse o sobrepreço observado, renegociasse com o consórcio e adotasse medidas para resolver o problema.

Em abril do ano seguinte, abril de 2008, o consórcio informa a paralisação da obra. A INFRAERO começou a fazer retenções parciais de pagamento em função de um relatório técnico do Tribunal, não uma determinação. E, em maio de 2008, a INFRAERO manifestou-se quanto àquele despacho do Ministro, de onde se extrai o seguinte: *“A renegociação de preços promovida pela INFRAERO mostrou-se insuficiente para elidir o sobrepreço apontado, apresentando uma redução irrisória de 2,5% em relação ao total contratado”*.

Havia proposta de assinatura de um segundo termo aditivo com incremento de 28% em relação ao valor inicial da obra; ou seja, também era um projeto que vinha sofrendo significativas alterações em relação àquilo que foi licitado, como havia serviços sendo executados sem cobertura contratual — aquela situação de pagamento por “química”.

Mais recentemente, há cerca de 1 ano, um acórdão do Tribunal determinou a repactuação de 70 milhões. Era o valor do sobrepreço atualizado. No mês seguinte, um novo acórdão delibera sobre recursos de embargo de declaração apostos pelo consórcio. Em maio de 2009, tivemos a informação de que o contrato havia sido rescindido. E, em julho, foi feita uma determinação à INFRAERO pelo TCU, nos moldes da relativa ao Aeroporto de Vitória, para que se abstinhasse de realizar pagamentos do tal encontro de contas enquanto não houvesse uma deliberação do Tribunal a respeito; ou seja, que apresentasse, antes de mais nada, a questão ao Tribunal.

Por fim, gostaria de deixar registrado onde está a grande origem dos problemas. Discutimos muito aqui sua solução, como resolvê-los ou quais as melhores medidas corretivas a serem adotadas em momentos como esse. Porém, a maior causa dos problemas em obras públicas no País está nos projetos, o que é reconhecido por vários atores envolvidos nesse tema. Enquanto obras forem licitadas, nas palavras do Dr. Gaudenzi, com esboços em vez de projetos, vamos ter ao final uma coisa executada que não foi a licitada, que não passou pelo crivo da licitação e que ficou sujeita a diversas alterações e a acordos de preço ao longo do tempo.

Essa é a questão fundamental.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Como disse, ficamos satisfeitos por saber que nesses 2 casos a INFRAERO tem adotado medidas no sentido de elaborar um projeto executivo para retomar as obras, além daquilo que a lei exige, e tem tratado com entidades, como o IPT e o próprio Exército para viabilizar a continuação dessas obras. Acreditamos que isso leve à solução definitiva.

Muito obrigado pela atenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço ao Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras I do Tribunal de Contas da União, a exposição, ao tempo em concedo a palavra ao representante da INFRAERO, Sr. Ricardo Ferreira, Superintendente de Obras, que dispõe também de 20 minutos, com a mesma tolerância que foi concedida ao representante do TCU.

Com a palavra o Sr. Ricardo Ferreira.

**O SR. RICARDO FERREIRA** - Bom dia, Sr. Relator, Sr. Presidente da Comissão Mista de Orçamento, Srs. Parlamentares, demais presentes.

Vimos apresentar todas as ações que estão sendo desenvolvidas no âmbito da INFRAERO, algo estritamente conversado e acordado com o TCU, para elidir demais sanções, demais danos eventuais ou potenciais a respeito dos indícios de irregularidades graves nas obras de Vitória e Guarulhos.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Aqui temos uma vista geral do aeroporto de Vitória, do complexo aeroportuário, no qual se nota a segunda pista em cruzamento ao prolongamento da pista existente. Ainda na faixa central, ali, a construção do terminal de cargas e também o novo terminal de passageiros.

A estratégia definida pela INFRAERO para a retomada das obras teve como meta principal a celeridade processual, contratando empresas idôneas, órgãos reconhecidamente nacionais e que demonstrem que não há qualquer dúvida com relação às quantidades ali determinadas, tampouco com relação aos preços.

A primeira iniciativa da INFRAERO, então, no presente momento, é a contratação do Exército Brasileiro, por meio dos Batalhões de Engenharia de Construção. Estamos firmando, por inexigibilidade de licitação, um termo de convênio ou um termo de cooperação com aquele órgão, que vai, dada a sua ilibada reputação, conseguir garantir que os projetos sejam bem desenvolvidos — ele tem um departamento específico para desenvolvimento de projetos —, e, na sequência, executar a obra de infraestrutura, focando principalmente na pista de pouso e decolagem e nas obras do pátio de aeronaves.

Em consonância com o acórdão já proferido pelo TCU a respeito do aeroporto de Vitória, estamos contratando uma entidade idônea, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, para a conclusão dos projetos executivos. Aí, sim, vamos ter definidas todas as quantidades remanescentes daquele contrato anterior ao consórcio.

Ações já desenvolvidas no âmbito da INFRAERO. Partilhamos aquele primeiro objeto, o escopo inicial, em 6 ações. A primeira delas, a conclusão do projeto da torre de controle; a segunda, a conclusão do projeto do edifício do Corpo de Bombeiros. Ambas já estão contratadas. O projeto está sendo desenvolvido. Até 30 de dezembro deste ano estará concluído. Ato contínuo, vamos dar início à licitação das obras.

Foi fragmentado o escopo inicial, que era único. Então, temos aqui 6 lotes: torre de controle, edifício do Corpo de Bombeiros, pátio de aeronaves, pista de pouso e decolagem, terminal de passageiros e terminal de cargas. Para os dois iniciais, já foi contratado o projeto; para os dois seguintes, pátio de aeronave e pista de pouso, contratação direta pelo Exército, tanto a parte de complementação e conclusão dos projetos executivos quanto as obras de infraestrutura.

Nosso órgão de auditoria interna, paralelamente à auditoria externa do TCU, fez também alguns apontamentos e recomendações, os quais estamos seguindo à risca. Como eu disse preliminarmente, ações já desenvolvidas para a torre de controle, projeto de adequação, licitação do projeto, elaboração deste, licitação das obras que devem ocorrer no início do próximo ano e propriamente a execução da obra em 165 dias.

Essa é uma vista geral da obra já executada, paralisada neste momento, a estrutura de concreto da torre de controle. Também já está em desenvolvimento o projeto do edifício do Corpo de Bombeiros. Já fizemos uma licitação. Deve-se concluir o projeto até o final deste ano. A licitação deverá ter início no ano vindouro.

Ao fundo, a vista da estrutura já executada do edifício do Corpo de Bombeiros, uma edificação.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Pátio de aeronaves. Adequação do projeto para nova demanda, provável incorporação de mais uma ou duas pontes de embarque. Ocorre que, com o passar dos anos, uma boa parte do projeto ficou defasada. A INFRAERO, então, está atualizando esses projetos, tornando todos eles executivos, seguindo à risca aquela determinação do TCU.

O IPT deve ser contratado para essa conclusão e adequação dos projetos e pode ser também instrumento de perícia juntamente ao Judiciário, contestando, inclusive, aquela perícia que foi nomeada anteriormente, sendo a contraprova. A execução da obra está prevista para 180 dias.

Uma vista atual do pátio de aeronaves. É bastante crítica a situação. Temos necessidade premente de iniciar essa obra.

Agora, a pista de pouso e decolagem. Paralelamente ao que ocorreu com o pátio de aeronaves, também identificamos os remanescentes, por inexigibilidade, com o IPT, uma entidade idônea.

Contratação de termos de convênios do projeto executivo com o Exército, com a Diretoria de Obras de Cooperação. Execução das obras prevista para o início do próximo ano.

Em grifo amarelo, o escopo do que seria a contratação direta com o Exército, a execução dos últimos revestimentos do pavimento — hoje estamos em nível de terraplanagem da segunda pista de pouso — e o prolongamento da pista atual, com ganho de capacidade operacional.

Uma vista mais próxima do que foi executado já em nível de terraplanagem na pista de pouso.

Pistas de táxi e obras complementares. Implantação da táxi para atendimento à nova pista e da táxi para interligação das 2 pistas. Obras complementares: microdrenagem, macrodrenagem, redes elétricas, balizamento, sinalização vertical e demais sistemas de auxílio à navegação aérea.

Terminal de passageiros, caso em que já existe uma segunda prioridade. Emissão do manual de critérios e condicionantes para adequação do projeto. Elaboração do termo de referência de novembro deste ano até janeiro do ano vindouro, para a contratação do novo projeto executivo do terminal de passageiros. Início: previsto para janeiro de 2010. Conclusão: março do mesmo ano. A contratação desse projeto. Desenvolvimento do projeto executivo: de março a setembro do ano que vem. Execução do projeto único para as obras, com vislumbre de 2 horizontes de projeto: um em 2014 e uma segunda etapa em 2020.

Então, a primeira etapa está prevista para novembro de 2010, a execução da obra. Conclusão: maio de 2012, tempestivamente, inclusive. Mencione-se a demanda operacional que teremos lá, levando-se em conta, obviamente, que Vitória será cidade de apoio à Copa do Mundo de 2014.

Previsão de investimento para essa primeira etapa: 230 milhões. A segunda etapa, com início previsto em maio de 2012. Conclusão: dezembro de 2013, também tempestivamente no caso da Copa. Previsão: 90 milhões.

Uma vista das fundações já executadas na área projetada para o terminal de passageiros. Aí, a cabeça das estacas. Estão executadas.

Fizemos uma análise de viabilidade administrativa. Por que contratar o IPT, ou algum instituto idôneo, e também o Exército Brasileiro? Primeiro, são entidades independentes. Esse é um pequeno eslaide em que se mostram as definições do IGP e a classificação: grave, com retenção, etc.

Aqui, as implicações que teríamos do ponto de vista da engenharia, do ponto de vista jurídico, econômico-financeiro, administrativo, social e político, mantendo ou excluindo as obras do Anexo VI da LOA.

Do ponto de vista da engenharia, deterioração das obras e serviços em investimentos já iniciados, mas não conclusos, com aplicação de recursos já feita.

Do ponto de vista jurídico, diretamente não há impacto para novas contratações; no entanto, gera insegurança para tomada de decisões. A retomada da execução física da obra (remanescente do termo de contrato anterior) envolve a contratação de serviços remanescentes do contrato em questão, e a engenharia fica sempre na expectativa das críticas do TCU. Se o contrato permanecer na LOA, há novamente maior insegurança jurídica. Daí, estamos estreitando esse relacionamento, conversando, discutindo, debatendo bastante, exaustivamente, tentando esgotar todas as possibilidades com o nosso órgão de auditoria, para que haja a contratação efetiva o mais célere possível e sem qualquer dado.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Do ponto de vista econômico e financeiro, indefinição, embora os processos abertos já se delonguem por mais de 3 anos. O próprio TCU ainda não definiu e julgou o mérito dos principais apontamentos, objeto das análises de preço (sobrepço e superfaturamento), o que impacta diretamente na irregularidade objeto da inclusão no Anexo VI, o que impede também a execução do pagamento, orçamento e desembolso financeiro.

Quanto ao aspecto administrativo, aumento excessivo de horas de trabalho por questões administrativas. Poderiam estar sendo gastas em atividades técnicas. Os processos demandam apresentação de documentos, esclarecimentos, novas auditorias, monitoramento. E não há fim relativo à questão central, que é a definição do mérito das análises dos preços.

Quanto ao ponto de vista social, impacto negativo na imagem da empresa. A maior parte da sociedade, com a divulgação sobre a inclusão de uma obra no Anexo VI da LOA, não percebe que a interferência é só para o contrato específico. Ao contrário, faz-se parecer como verdade aos olhos dessa sociedade — é o que a imprensa estampa em manchetes — que não poderá ser retomada nenhuma atividade referente às obras do aeroporto de Vitória.

No que se refere ao aspecto político, há desgaste. Os representantes do Governo do Estado sofrem pressão da sociedade, pela ausência da retomada das obras do aeroporto, e demandam a INFRAERO, cobrando providências para a retomada das obras.

Considera-se agora o cenário oposto, com a exclusão de tal ação do Anexo VI da LOA.

A engenharia consegue mitigar efeitos deterioradores das obras e serviços de engenharia, o que vai facilmente ser percebido. Conseguimos executar essa obra com um desembolso bem menor. Quanto mais a obra está sujeita às intempéries, mais se deteriora, e mais onerosa será a sua retomada.

Quanto ao aspecto jurídico, diminuição da insegurança para a contratação do remanescente da obra.

Aspecto econômico-financeiro. Em relação ao termo de contrato específico, haverá possibilidade de conclusão da rescisão contratual, após perícia técnica, e deliberação do mérito dos preços pelo TCU. Em relação às novas contratações, haverá definição clara e nenhum receio de aplicação de recursos nas obras do aeroporto.

No campo administrativo, minimização das atividades administrativas em relação a trabalhos com o intuito de esclarecimentos a respeito da obra, com vistas à exclusão do Anexo VI.

Quanto ao aspecto social, não haverá, perante a sociedade, exposição negativa da INFRAERO e, por que não dizer, de todo o Governo.

Por fim, o aspecto político. Haveria a perspectiva política de se poder contar com a obra em atividade e oferecer respostas à sociedade.

Agora se apresenta uma pequena abordagem do aeroporto de Guarulhos, em relação ao qual foi apontado também indício de irregularidade grave com paralisação. Ali, com hachura, uma vista do pátio do terminal remoto. Ampliação do sistema de pistas de táxis, pistas de rolamento. Posteriormente vamos ter a construção do Terminal de Passageiros nº 3.

Um breve histórico agora. Em janeiro de 2005, ocorreu o início do contrato firmado com o consórcio. Em novembro de 2007, o Ministro Raimundo Carreiro solicitou a retenção cautelar de 11%, por meio de ofício TCU/SECOB. A INFRAERO, acatando decisão do Exmo. Ministro Raimundo Carreiro, iniciou as retenções cautelares.

Em março de 2008, o consórcio contratado interrompeu a execução do serviço. Desde então, a obra se encontra paralisada.

Em setembro de 2008, foi publicado o Acórdão nº 1.891/2008-TCU-Plenário, com indício de repactuação dos preços.

Ainda em setembro de 2008, a INFRAERO enviou correspondência ao consórcio, no sentido de retomar a obra nas bases do Acórdão nº 1.891, de 2008, mas não logrou êxito.

Em 5 de junho de 2009, o contrato foi rescindido, e sua publicação no *Diário Oficial* ocorreu no dia seguinte.

Achados de irregularidade grave com recomendação de paralisação, para a obra de Guarulhos. Numa parte que era o escopo da execução do consórcio, o que se chama de pistas, PR-Alfa, em específico, foi apontado o pagamento por serviço não previsto contratualmente, o que o nosso colega apontou como química,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado de serviços, insumos e encargos, haja vista a referência não se encontrar consoante SINAPI e SICRO, e também sobrepreço.

Providências para sanar indicação de Irregularidade Grave com Recomendação de Paralisação — IGP.

Perícia judicial fornecerá informações necessárias para o encontro de contas. Lá também já ocorreu uma perícia nomeada pelo Juiz de Direito, e ela foi contestada por apresentar valor exorbitante.

A metodologia dos orçamentos elaborados pela INFRAERO segue as diretrizes do SINAPI.

Em outubro deste ano, foi assinada a Portaria nº 1.387 do Ministro da Defesa, que estabelece as diretrizes para a cooperação entre o Comando do Exército e a INFRAERO para realização de trabalhos pertinentes à engenharia e à tecnologia de infraestrutura portuária.

A INFRAERO busca firmar termo de cooperação com o Departamento de Engenharia de Construção do Exército, com o fim de retomada da obra.

Foi solicitado ao Departamento de Engenharia de Construção que apresentasse seu plano de trabalho com sua orçamentação baseada na metodologia SINAPI. Inclusive, reunião sobre isso está ocorrendo hoje em nossas dependências.

A instituição independente está em via de assinar convênio com a INFRAERO com o objetivo de inventariar as obras deixadas pelo consórcio (executadas e remanescentes). A Presidência da empresa está trabalhando junto ao Juiz da Vara Federal que conduz o caso, para que a indicação da perícia técnica seja atribuída ao IPT. Se ele entender que é devida a juntada ao processo da perícia daquele órgão independente contratado pela INFRAERO para dirimir eventuais assuntos jurídicos, isso pode ser visto de bom grado.

O desenvolvimento da execução será semelhante à estratégia adotada para Vitória.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço a exposição do representante da INFRAERO, Dr. Ricardo Ferreira, Superintendente de Obras.

A Presidência tem alguns questionamentos a fazer, mas vou deixá-los para depois.

Vou conceder a palavra ao nobre Deputado Eduardo Valverde. Antes, porém, como se trata de audiência pública, cujo procedimento inaugura-se nesta sessão, permitam-me um raciocínio aqui em voz alta. Peço a colaboração dos senhores. Seria de bom tom consultar os debatedores se desejam fazer uso da palavra pelo menos pelo prazo de 5 minutos, cada um considerando o que foi exposto pelo outro?

Consulto então o representante do Tribunal de Contas da União se deseja usar da palavra, por 5 minutos pelo menos, para apresentar alguma possível réplica ou consideração em relação ao que foi dito pelos representantes da INFRAERO.

Logo a seguir, usarei o mesmo tratamento para os senhores.

Tem a palavra V.Sa.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Sr. Presidente, creio que não vou precisar usar os 5 minutos, porque não há muito a comentar a respeito daquilo que a INFRAERO está fazendo.

Muito do que foi dito aqui já nos havia sido comunicado há cerca de 1 mês e meio, 2 meses. Por iniciativa da INFRAERO, tivemos uma reunião, onde fomos cientificados de todas as medidas adotadas. Como falei, vimos isso com muita satisfação, porque entendemos que essas medidas estão cercadas da prudência e do zelo que o assunto merece.

Apenas um comentário a respeito das questões apresentadas. Falou-se da falta de decisão de mérito do Tribunal a respeito de preço. Parece-me que isso, na última transparência, até ficou claro, mas, de qualquer forma, como na anterior não ficou.

Esses processos estão no Tribunal sem análise técnica há mais de 1 ano já, exatamente porque não há um objeto a ser analisado. Os orçamentos e projetos que foram entregues são parciais, não contemplam a obra e já sofreram muitas alterações. Ou seja, o TCU está aguardando, desde o ano passado, que seja apresentado, com relação a esses contratos já rescindidos, o rol de serviços efetivamente executados e os preços que a INFRAERO efetivamente pretende pagar. Com base nessa documentação, o Tribunal vai poder fazer essa apreciação de mérito e ter então a desejada deliberação a respeito da questão de preços dessa obra.

Eu só gostaria de deixar isso claro. No mais, não tenho qualquer ressalva a fazer no que se refere à apresentação da INFRAERO.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Almeida Lima) - Agradeço a V.Sa.  
Com a palavra o representante da INFRAERO.

**O SR. JAIME PARREIRA** - Senadores, Deputados, sobre o que foi apresentado pelo TCU e sobre a nossa própria apresentação, o que está ficando muito claro aqui — esperamos ter transmitido essa informação muito claramente — é que temos um desafio muito grande para esses próximos anos, bem como uma responsabilidade também grande junto à sociedade, especialmente no caso desses 2 aeroportos, que são fundamentais à aviação brasileira e precisam ser terminados.

Conforme foi muito bem exposto pelo próprio TCU, essas reuniões e esse entendimento estão avançando muito rapidamente. A questão do encontro de contas e da contratação do IPT é muito importante, porque dá, imaginamos nós, serenidade a essa avaliação, a esse julgamento do que foi feito e do que deve ser feito. Olhar pelo retrovisor agora é importante, mas temos que avançar.

A questão do Exército também para nós é muito cara, muito importante, porque será possível recuperar boa parte desse tempo perdido, acelerando esse processo.

A nossa disposição ficou clara nos projetos executivos. Acho que o então Presidente Gaudenzi, da INFRAERO, no exercício anterior, disse claramente o que ele entendia, e isso é que está norteando a atual presidência e a administração da INFRAERO.

Então, gostaríamos que essa questão fosse avaliada por todos, tendo em vista a continuidade da inserção dessas obras nessas condições, considerando-se que os contratos já foram rescindidos, que as perícias estão sendo feitas e que não há como se fazer um pagamento suplementar neste momento nessa condição.

No caso desse entendimento com o TCU, gostaríamos muito que essas obras fossem retiradas. Fica sempre uma imagem muito negativa para a INFRAERO. As obras paralelas continuam andando, sem problemas.

Portanto, esse é o foco e esse é o nosso pedido no momento.  
Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Almeida Lima) - Agradeço ao Sr. Jaime Parreira, Diretor de Engenharia da INFRAERO, a participação.

Com a palavra o nobre Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, tanto o aeroporto de Vitória quanto o aeroporto de Guarulhos são fundamentais para a infraestrutura aeroportuária e para um evento que ocorrerá, no Brasil, daqui a 4 anos, a Copa do Mundo. A celeridade na conclusão dessas obras é necessária, sob pena de se causar um prejuízo muito grande à imagem internacional do País e se atrapalhar um evento que pode ser considerado como preparatório para a Olimpíada de 2016.

Certamente, a cautela é necessária. O papel do Tribunal de Contas na avaliação dessas irregularidades, creio, deve servir de paradigma, porque os erros cometidos foram muito primários. A falta de projeto executivo é um erro primário. Fazer um projeto básico e depois uma execução diferente do projeto básico é outro erro primário.

Sobrepço. Se a tabela SINAPI, apesar de ser legal, consta na LDO, é adequada para todas as obras? As adequações devidas na fase da execução do projeto têm que ser feitas, porque existem realidades diferentes. Muitas vezes o que é apontado como sobrepreço é, na verdade, uma inadequação daquele preço naquela realidade constante. Certamente, um melhor complemento na execução justificaria esse sobrepreço. Talvez isso não aparecesse como irregularidade.

Essa é uma fase que nos dá preocupação, mas ainda bem que a nova administração da INFRAERO recompôs a empresa, deu-lhe celeridade. Há gestão profissional na principal empresa de infraestrutura aeroportuária de que o Brasil dispõe. É uma empresa muito importante, temos que a preservar. Esse novo contexto da INFRAERO não pode apagar os erros do passado. Em algum momento devemos responsabilizar os gestores do passado por erros cometidos. Não podem ficar impunes. Agora, não podemos deixar de enaltecer o papel e a gestão que hoje a INFRAERO tem ao buscar superar essas dificuldades, acertar os seus procedimentos, até porque outras obras de infraestrutura aeroportuária vão ter que ser feitas no Brasil, talvez tendo como paradigma esse novo modelo, esse novo formato de gestão.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

A minha preocupação como brasileiro, cidadão e mais ainda como Parlamentar é que vemos escândalos ocorrendo no Brasil todo. E boa parte desses escândalos tem como origem o dinheiro público. Quando uma obra é feita e há suspeita de superfaturamento, isso pode engendrar corrupção política. Um caso aqui de Brasília é exemplo típico disso.

Como evitar que o recurso público seja mal utilizado, enquadre ou engendre uma teia articulada de corrupção? Só poderemos superar isso por meio de fiscalização, controle melhor dos processos, gestão executória mais efetiva. Além disso, o Congresso Nacional precisa exercitar o seu papel.

Quero apresentar agora um ponto fundamental: o acerto da Resolução nº 1, que tornou o Comitê de Obras Irregulares permanente. Quero também exaltar o papel do Deputado Carlos Melles, que hoje exerce a coordenação desse comitê. Eu exerci esse papel há 2 anos.

Vejo agora a importância que temos nesse processo. Trata-se não só de avaliar as razões que levaram o TCU a considerar aquela obra irregular. Cabe a nós, como gestores políticos, buscar superar essa dificuldade e ajudar o executor a mudar procedimentos, alterar os seus processos, para que aquilo não ocorra novamente, porque prejuízo de obra parada é similar, ou tão grande quanto, à irregularidade que se busca corrigir. Se formos sopesar as 2 coisas, veremos que estão no mesmo patamar. O ideal seria que não houvesse irregularidade, e, se ocorresse, o processo de superação seria rápido o suficiente para não fazer com que aquela obra ficasse inacabada. Isso traria prejuízo muito maior ao Erário.

Faço uma pergunta aos representantes do TCU e da INFRAERO sobre a tabela de preços. Quanto aos procedimentos adotados pelo TCU, acho que são corretíssimos, têm que ser mantidos. Esse é o processo correto, é o devido processo legal. Agora, no tocante aos parâmetros de preço, vão surgir outras situações similares no tocante a se mensurar se aquela tabela que estabelece aquele preço unitário é compatível com a realidade, porque às vezes uma paralisação ou uma glosa naquele preço poderiam inviabilizar a obra como um todo, caso aquilo não seja justificado perante o TCU.

O que fazer para aperfeiçoar essas tabelas que levam o TCU, o Congresso Nacional a tê-lo como paradigma.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Concedo a palavra ao nobre Deputado João Dado.

Os senhores expositores podem fazer as anotações, para que apresentem as respostas posteriormente.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados e Senadores, já tive oportunidade de ser um gestor de obra pública no Banco Central do Brasil, em 1977. Eu fico pasmo de ver obra pública que não tem uma rede PERT-CPM. É uma forma de controle. Em um projeto executivo, uma rede PERT permite que se paguem pontos dentro da obra que possam oferecer segurança. Só se paga aquilo que está previsto nos serviços identificados por item.

Eu entendo que o TCU agiu de maneira absolutamente precisa. O TCU tem agido no sentido de dar resposta à correção, à precisão. Observo até com certa surpresa que a INFRAERO não fez a sua parte. A INFRAERO não executou o projeto executivo da obra. Não existe ainda um projeto executivo, pelo menos pela exposição do próprio TCU e da própria INFRAERO. Nós ainda não temos um projeto executivo daquilo que foi realizado no primeiro contrato, que me parece um contrassenso.

Então, Sr. Presidente, acho que o que está faltando é a adequação da lei. A lei está em desconformidade com a prática. A Lei de Licitações tinha de prever, por exemplo, que não se pode executar um projeto sem o projeto executivo. Tinha de estar previsto, sob pena de responsabilidade e de crime de improbidade administrativa e outras coisas.

Penso que a lei tem de avançar. A Lei de Obras Públicas deveria prever redes tipo PERT-CPM que possam controlar, item a item, passo a passo, a execução do projeto executivo, absolutamente indispensável.

Não sei em que medida — confesso a minha ignorância — a Lei nº 8.666 estabelece esses rigores ou não. Mas eu queria sugerir ao Sr. Presidente da Comissão de Orçamento que criássemos um grupo de trabalho para analisar a Lei nº 8.666, para considerar rigor maior nessa legislação, e não só nessa, mas também naquelas das estatais, uma nova forma de contratação entre o Estado, ou a estatal, e a iniciativa privada para a execução de obras.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Eu gostaria de perguntar ao representante da INFRAERO se foi feita uma análise orçamentária daquilo que está executado e está pago, porque foi dito que a INFRAERO levantou que pagou a mais 27 milhões do que já foi executado. Desculpem-me, há execução de 27 milhões a mais do que foi pago. Está escrito no relatório da INFRAERO, em relação às principais ações realizadas, ao TCU. Está escrito aqui: *"Expedido o relatório que conclui contabilmente que a INFRAERO tem saldo a receber, 28 milhões, e não a pagar"*. Ora, se a INFRAERO tem saldo a receber, ela pagou além dos serviços executados. Essa é uma pergunta que queria fazer à INFRAERO.

Pergunto ao TCU se recebeu esse relatório e se esse relatório permite a análise técnica de quantidades, preços. Enfim, quero saber se o TCU pode dar uma resposta em relação àquilo que foi executado.

Por que acho que isso é fundamental? Porque, se compreendermos que houve pagamento a maior de 28 milhões em relação ao que está executado e que isso foi considerado pelo TCU, então é o caso de ação judicial, e podemos, eventualmente, retirar a obra do Anexo VI. Caso contrário, ficamos ainda com um contrato *sub judice*, sob análise técnica.

Queria perguntar à INFRAERO se realizou, elaborou, não na química, como disse o TCU, mas tecnicamente, um orçamento detalhado do que foi realizado e do que foi pago. E pergunto ao TCU se esse relatório já está em seu poder e se eles fizeram a análise técnica.

Por último, mais uma pergunta ao representante do TCU: quantos engenheiros civis e auditores estão no TCU para fazer as análises técnicas das obras executadas neste Brasil continental?

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o nobre Deputado Darcísio Perondi.

**O SR. DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI** - Parabéns, Sr. Presidente, Senador Almeida Lima, por esta proposta que o senhor está inaugurando, o TCU e as empresas governamentais. E isso nesta tarde e amanhã também. Eu não tinha visto isso aqui ainda.

Ouvi com atenção a apresentação do TCU e ouvi também com atenção a apresentação da INFRAERO. Eu fiquei assustado, muito assustado. Improvisos, rascunhos. Eu acho que o Dr. André falou em esboço. Eu não sabia que era assim. Incrível, incrível o que aconteceu. Química, esboço, química com o dinheiro público. Por isso gostei, na semana passada, quando o Corregedor-Geral da União, que deve ter pouca gente lá, num serviço criado no outro governo, disse que não concordava com a proposta de se reavaliar a fiscalização, os limites do TCU, porque ele não concordava. Então, parabéns ao Corregedor. Parabéns. Uma luz.

Reclamam muito do Ministério da Saúde, com relação às emendas. São 2 mil, 3 mil, 4 mil projetos. O Ministério da Saúde demora para empenhar. E uma das razões é porque faz análise de projeto de 100 mil, 200 mil, 1 milhão, 2 milhões. Essa é uma das razões. Outra: o Planejamento não cuida da saúde, não tem prioridade. Mas o Ministério da Saúde faz uma análise, e nós Deputados ficamos bravos porque demora para aprovar 100 mil reais, em relação a um posto de saúde, ou 200 mil reais, meu caro ex-Ministro do TCU, Deputado Humberto Souto.

Estou aqui há 15 anos, e para um projeto de quase meio bilhão de reais e outro de um quarto de bilhão de reais, um esboço. Nós temos muito por fazer ainda na administração pública. Muito! Muito! Que bom que existe o TCU!

Não sei se vou ficar aqui até o fim, mas vou fazer uma pergunta. A INFRAERO não tem condições de ver isso, ter uma noção? Estou comparando só 2 Ministérios, um com 5 mil projetos, e um com projetos, mas não 5 mil. Deixar esboços? Esboços, para não dizer rascunhos. Que bom que a INFRAERO agora... Mas esse pessoal tem que ser punido. Não é só olhar para trás, viu, Sr. Jaime Parreira? Retrovisor, não! Lupa! Lupa para trás. Lupa! Lupa, para ver os responsáveis. Muita lupa! Eu quero descer em Vitória com segurança. Eu quero descer em Guarulhos com segurança. Mas muita lupa!

Eu acho que temos de aumentar até o número de fiscais no TCU. Está aí o PAC. O Governo está investindo bastante e com pressa. Então, temos que olhar isso.

Parabéns, Senador Almeida Lima.

Muito obrigado.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra, inicialmente, o representante do TCU, para apresentar as respostas, uma vez que 3 Parlamentares já fizeram os questionamentos.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Pela ordem, Sr. Presidente.

Há mais Parlamentares inscritos?

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - V.Exa., o Senador Roberto Cavalcanti, eu.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Está bem. Pensei que, se só eu estivesse inscrito, seria melhor que eu falasse primeiro; depois, eles responderiam de uma vez. Mas, se há pelo menos 3 inscritos, acho justo que se faça isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Tem a palavra V.Sa.

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

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - O Senador sugere que, primeiro, todos nós falemos e, posteriormente, eles respondam.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Essa operação não altera o resultado, segundo a minha avaliação. Se desejarem...

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Mas é V.Exa. quem decide.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra V.Exa.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Muito obrigado, Sr. Presidente. V.Exa. é um homem prático e objetivo.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Deputados, senhores expositores, para mim, este debate não é novidade. Militei no Tribunal por 10 anos. Então, conheço bem como funciona aquela Casa. Só uma coisa me entristece neste País: termos só 1 Tribunal de Contas da União. Ainda que tivéssemos 20 Tribunais de Contas da União, talvez não dêssemos conta de fiscalizar o Brasil. Eu acho que somente com controle social, somente com mudança cultural, somente com a transparência de tudo, de toda a realização pública, poderemos ver efetivamente a utilização dos recursos do povo de maneira correta.

É lastimável que, num debate como este, não esteja a Comissão repleta. Vejo tantos Deputados às vezes criticarem o Tribunal e defenderem...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Humberto Souto, eu disse que não permitiria aparte, mas, como sou flexível, vou me permitir apresentá-lo.

Parabéns a V.Exa., porque essa observação eu iria fazer. Reputo esta uma das reuniões mais importantes que esta Comissão já realizou neste ano.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu me refiro não apenas aos Parlamentares, mas também à imprensa, que poderia estar aqui de forma mais efetiva para comunicar à população o que foi discutido nesta Comissão. Estaria aqui presente, para depois oferecer devidamente a informação, e não de maneira equivocada.

Quando trazemos o TCU aqui para um debate *tête-à-tête*, *vis-à-vis*, com a empresa pública, é com o objetivo de chegarmos a conclusões. Nós nos viramos para um e ouvimos; nós nos viramos para outro e ouvimos; depois, vamos ter de tomar uma decisão. A imprensa poderia estar aqui.

Está de parabéns V.Exa. Eu iria me referir a isso no final, mas, como V.Exa. antecipou a questão, estabeleço meus parabéns logo. Não me refiro apenas aos Parlamentares, mas também à imprensa.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Continuando, quero dizer que todos nós deveríamos realmente nos preocupar mais com este assunto, que está muito em discussão hoje — paralisação de obra, não paralisação de obra, por que se paralisa uma obra, por que não se paralisa. É importante fazermos este debate com a própria empresa, para sabermos quais são as razões. Interpelarmos o Tribunal para saber por que ele está causando este mal profundo ao País, a paralisação de uma obra. Dinheiro público estaria sendo desviado. Acho que esta é uma oportunidade para fazermos este debate *tête-à-tête* mesmo.

O Brasil é isto que estamos vendo. Os jornais hoje estarcem o País inteiro com mais um escândalo que envolve um Governador, um Parlamento, tendo havido utilização de recursos. Esse dinheiro que aparece,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

que dizem que é de caixa dois — não sei se é de caixa dois — vem de algum lugar, vem exatamente das empresas, públicas ou privadas, para sustentar Parlamentares, Governadores e assim por diante.

Essa questão é realmente muito séria no Brasil. Fico muito estarrecido quando vejo pessoas, às vezes até governantes, querendo enfraquecer o Tribunal de Contas.

Outro dia fiquei encantado com o Vice-Presidente da República, José Alencar, uma figura magistral. Em uma solenidade do Tribunal de Contas, S.Exa. fez um discurso — uma coisa magistral —, mostrando o que é o Tribunal de Contas e a sua importância. Fico besta com o primarismo, com a rasura das pessoas que não conhecem coisa nenhuma do que está ocorrendo no Brasil, não sabem o trabalho que produz o Tribunal e, às vezes, levemente, desmoralizam-no. Tem erros, tem falhas? Claro que tem.

Então, quero, Sr. Presidente, aproveitar esta oportunidade para cumprimentar o Tribunal pela bela exposição que fez. Cumprimento também a INFRAERO pela maneira honesta e séria ao mostrar os atrasos nas obras e o novo momento que está vivendo. Se Deus quiser, essas coisas não vão se repetir. São pessoas mais profissionais, não são políticas — não políticas na acepção da palavra, porque existe muito político bom, correto —, mas não são políticos que estão utilizando cargos para fazer política, politicagem. O político e a sua participação na vida brasileira e democrática são absolutamente necessários. Mas não se concebe o fato de se entregar cargos importantes de decisão para políticos partidários que estão ali para fazer política, atender correligionários, empregar pessoas, colocar empresas de parentes, de amigos.

Então, é muito importante termos um Tribunal de Contas que pode fazer um trabalho como esse. Agora, acho que este debate entre a INFRAERO e o Tribunal tinha de ser mais quente, tinha de haver discordâncias, para que pudéssemos tomar conhecimento. O Tribunal está exagerando nas suas funções? O Tribunal paralisou o Aeroporto de Vitória indevidamente? O Tribunal causou prejuízo à sociedade? Nós vamos ficar sem a Copa do Mundo? Porque agora no Brasil é assim: "*Vamos fazer essa obra logo, caso contrário, não tem copa. Mesmo que roubem — podem roubar, podem roubar —, mas vamos fazer a obra*". Não pode ser assim!

Então, eu gostaria muito de saber se a INFRAERO acha que o Tribunal de Contas exorbitou quando paralisou suas obras, se deu prejuízo tanto à INFRAERO como à sociedade; ou se houve realmente desvio, irregularidades, descumprimento de lei, necessidade de paralisar a obra para a recuperação dos recursos empregados; ou se não havia necessidade disso. Eu quero que o Tribunal de Contas seja fustigado, apertado. Se ficarmos nesse lançamento de flores, acho que não teremos informação, vamos sair daqui sem informação. Se realmente precisava ser rompido o contrato; se realmente o aeroporto estava errado; se realmente precisava consertar; se realmente o Tribunal exorbitou das suas funções. É disso que nós e a sociedade precisamos saber. Não podemos transmitir para a sociedade a informação de que o Tribunal, em nome do Congresso Nacional — porque o Tribunal de Contas funciona em nome do Congresso Nacional —, está prejudicando a Nação.

Eu gostaria de saber da INFRAERO se o Tribunal efetivamente exorbitou das suas funções e causou grande prejuízo, ou se efetivamente o Tribunal de Contas precisava agir, e agiu corretamente, em defesa do Erário e da sociedade brasileira.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o nobre Senador Roberto Cavalcanti.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Sr. Presidente, nobre Senador Almeida Lima, tentarei ser o mais pragmático e rápido possível.

Em primeiro lugar, gostaria de dar meu testemunho sobre essas audiências públicas da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização e, de forma geral, no Senado Federal, a validade, os ganhos que elas representam. Dentro da minha atividade Parlamentar, tenho me enriquecido de forma significativa com a minha presença nessas audiências públicas.

Por outro lado, eu gostaria de fazer um registro que tenho feito em todas as Comissões do Senado, no sentido de que tenhamos a responsabilidade de, ao convocarmos reuniões e por estarmos membros de Comissão, nelas estarmos presentes. Nas Comissões do Senado Federal, muitas vezes se acostam vários Senadores que fazem requerimentos para realização dessas audiências públicas, e muitas vezes eles não comparecem a essas reuniões. Muitas vezes fui convidado para poder ter o direito de abrir, ter a condição técnica de abrir uma audiência pública porque não havia nenhum Senador presente para fazê-lo.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

As autoridades convocadas pelo Senado Federal chegam aqui com extremo respeito, com expectativas extremamente positivas no tocante a essas audiências públicas, mas, lamentavelmente, nós temos, no Senado Federal e eventualmente nas Comissões Mistas, pecado pela ausência de nós, Parlamentares, nessas audiências públicas.

Então, gostaria de fazer este registro e gostaria também de dar o meu testemunho ao Tribunal de Contas da União. Visto de fora, o TCU, talvez de forma indevida, talvez por notícias equivocadas da imprensa, é visto de forma bastante distorcida, como até já me referi em outra audiência, em outra reunião nossa, como o lobo mau da história, quando, na verdade, o Tribunal de Contas da União tenta, na verdade, minimizar alguns danos que ocorrem.

Essa visão de fora é distorcida e, na verdade, no dia a dia nesta Comissão e em outros momentos, nós percebemos que o trabalho do Tribunal de Contas da União é muito sério. Podem eventualmente ocorrer excessos. Sobre esse caso do aeroporto de Vitória, realmente eu não sou autoridade para externar nenhum comentário, porém, genericamente, o Tribunal de Contas da União tem agido de forma muito correta.

Para finalizar, Sr. Presidente, eu gostaria só de fazer uma observação, como Parlamentar do Estado da Paraíba, no tocante ao lamentável, a tudo que ocorreu em termos da obra de ampliação — na verdade foi uma reforma — do aeroporto de João Pessoa, na qual foram gastos mais de 50 milhões de reais simplesmente para fazer uma ampliação e nem de *finger* se dotou esse aeroporto. Uma vergonha. A população da Paraíba sente-se envergonhada com aquela obra feita no Aeroporto de João Pessoa, e eu tenho certeza de que, no momento oportuno, o Tribunal de Contas da União vai atentar para esse fato.

Entendo que a INFRAERO vive um novo momento. Entendo que aquelas ocorrências foram consequências de uma época anterior ao novo disciplinamento e comportamento ético da INFRAERO, mas a Paraíba ficou lesada com aquela obra no tocante ao projeto, às especificações e ao seu custo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Concedo a palavra ao nobre Deputado Otavio Leite, último Parlamentar inscrito.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, prezados convidados, eu quero ser absolutamente objetivo, ao tempo em que cumprimento a todos pela presença.

Primeiro, na esteira do raciocínio do eminente Deputado Souto, emérito Deputado desta Casa, quero apontar talvez um ingrediente que possa provocar uma discussão — provocar no sentido positivo da intenção — entre o Tribunal e a INFRAERO, tirar uma dúvida. Fala-se muito que certas obstruções de obras em aeroportos se dão em face de uma realidade extremamente *sui generis*, qual seja, é que, quando se trata, por exemplo, de pátios para aeronaves, não se está falando de um estacionamento qualquer, está se falando de uma infraestrutura que se faz necessária de embasamento para poder atender e suportar aeronaves de dimensões gigantescas e toneladas aos seus milhares.

Então, isso eu ouvi diversas vezes: *“Não, houve problemas, eles não interpretam”*. Eu participei da CPI do Apagão, tivemos muitas discussões sobre os aeroportos. Eu acompanho com muito interesse o que ocorre no Aeroporto Tom Jobim, no Rio de Janeiro. Então, de qualquer maneira, eu confesso que essa ponderação, essa dúvida que sempre pairou nos debates, quem sabe, agora possa ser melhor explicitada, para que tenhamos uma visão mais concreta. Sim, esse é um ponto que, em geral, provocou muitos dos chamamentos que o Tribunal observou nos contratos: *“Olha, não está correto; está errado”*. Ou há uma interpretação exagerada do Tribunal nessa questão?

O metro quadrado de um pátio de aeronave está nos sistemas, naquelas duas codificações que têm os parâmetros para o custo de cada medida unitária de atividade, de custo, de ação, enfim, custo de engenharia? Essa é a questão. Objetivamente, os pátios, obras em pátios para aeronaves obedecem a que parâmetros de custos? E isso tem sido um problema ou não? Ou, se houve problema, o problema foi superado? É a minha indagação.

Finalmente, para não dizer que não falei de flores, para não dizer que não falei do Rio de Janeiro, eu tenho aqui um requerimento de informação, Sr. Presidente, que eu apresentei no ano passado ao Ministério da Defesa, por conseguinte, à INFRAERO, sobre qual era o prognóstico de investimentos no Galeão, TPS1,



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Terminal de Passageiro 1, Terminal de Passageiro 2. Diagnóstico já plenamente conhecido. Nós lutamos muito para aportar recursos para a INFRAERO com essa perspectiva. Então, eu queria me situar: se há um ano estava assim, como está agora?

Aliás, eu estive com o Diretor Regional da INFRAERO recentemente, no Rio de Janeiro, em um evento desses do turismo, e falei que nós gostaríamos de fazer uma visita, pela Comissão, inclusive, uma visita à obra em si ao Terminal de Passageiros 2. Inclusive é importantíssimo, porque Guarulhos, como se sabe, está completamente no limite. Então, é preciso saber a quantas anda essa obra.

Quero, portanto, Sr. Presidente, passar à INFRAERO a cópia desse requerimento, com a resposta que a INFRAERO nos mandou, para obter alguma coisa atualizada, quem sabe com uma visita externa, já pedindo a V.Exa. autorização da Comissão para fazer isso oficialmente.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu tenho perguntas a fazer, mas prefiro fazê-las após as respostas.

Passo a palavra inicialmente ao representante ao Tribunal de Contas da União.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Por gentileza. É evidente que tivemos a palavra de 6 Parlamentares. É possível que nem todos tenham feito perguntas e, portanto, respondam aos questionamentos que foram feitos pelos Parlamentares. Às vezes, há uma explanação, não necessariamente há um questionamento, não há necessidade, portanto, de qualquer referência.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Pela ordem, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, para colaborar, eu tenho a impressão de que no meu caso específico, na minha pergunta, eu acho que seria interessante que se desse primeiro a palavra ao representante da INFRAERO, para ele dar a opinião dele. Depois disso ouviríamos a opinião do Tribunal. Porque, por exemplo, ele pode responder que é verdade sim, e o Tribunal, por outro lado, teria de dizer que não é verdade por isso e aquilo. Se é para fazer essa intercalação, não dá para o Tribunal falar primeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Faremos, mas o Tribunal poderá falar exatamente em relação aos outros questionamentos.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Perfeitamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sem dúvida, nós faremos isso.

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

Essa última questão levantada pelo Deputado Otavio Leite tem alguns pontos em comum com a primeira questão levantada pelo Deputado Eduardo Valverde, a primeira das questões em que S.Exa. se referiu mais especificamente à adequação da Tabela SINAP e, agora, nós temos uma comparação, por exemplo, de tipos de serviços em pistas, se seria adequado ou não o uso de tabelas.

Vejam bem, isso foi muito divulgado pela imprensa. Há coisa de 2 anos essa questão estava muito presente na imprensa: *"Não, o Tribunal está utilizando parâmetros errados. O Tribunal usa o SINAP, que é de prédios residenciais, para comparar preço de aeroporto"*. Faziam esse tipo de afirmação. Isso induzia o leitor a uma conclusão que talvez tenha sido a mesma do Deputado, como se pegássemos o preço do metro quadrado de uma construção de um prédio residencial e quiséssemos que o metro quadrado de construção do preço de um terminal fosse igual. E o que fazemos não tem absolutamente nada a ver com isso. Em nenhum momento o Tribunal compara o preço do metro quadrado de um prédio com o preço do metro quadrado de um terminal de passageiros. Em nenhum momento nós comparamos o preço do metro quadrado de uma rodovia ou de um estacionamento para automóveis com o metro quadrado de uma pista de pouso ou de um pátio de aeronaves. Em nenhum momento, repito. O que é extraído desses sistemas são itens de serviços ou seus insumos. Por exemplo, se eu fizer um piso de granito com determinada especificação, determinado tamanho e espessura, não importa se vou fazê-lo no pilotis de um prédio ou no saguão de um aeroporto, o preço, em princípio, é o mesmo, não há porque ser diferente. Se eu quiser comprar concreto em uma concreteira com determinadas características de resistência, plasticidade, eles não vão mudar o preço dependendo do local onde eu vou jogar esse concreto. Se eu vou jogá-lo em uma residência será um preço, se jogá-lo em um aeroporto, será outro. Não



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

é isso. O que é extraído desses sistemas, como a lei de forma muito adequada prevê, são os preços dos custos unitários de serviços. Ou seja, considera-se o metro quadrado do granito e não da obra inteira. É o preço dos insumos, do concreto, do cimento, da areia. Aqueles serviços que são específicos daquele tipo de obra ou se os custos são pesquisados em outras fontes ou são feitas adaptações nas composições de custos existentes.

Falemos sobre pistas agora. Uma das formas de cálculo do dimensionamento das camadas, da compactação das diversas camadas de uma pista, leva em consideração 2 fatores principais, além do tipo de terreno evidentemente: a carga de solicitação e o número, a frequência com que isso ocorre, o número de vezes em que essa carga atua nesse pavimento. Ora, então eu tenho uma situação de uma rodovia onde há uma quantidade grande de atuação daquela carga, mas uma carga muito menor. Comparado com um aeroporto, eu tenho um número de solicitações bem menor, no entanto, de uma carga muito superior, mas esses são os elementos que são usados para dimensionar aquele pavimento. Quando aquele pavimento está dimensionado, com determinadas características de terreno e compactação, os serviços para fazer esse pavimento são muito semelhantes. Eu tenho que escavar determinado material, determinado tipo de terra em uma jazida próxima, levar para lá, espalhar e fazer a compactação. O tempo para escavar, colocar o material no caminhão, levar para o lugar e despejar é o mesmo. Não importa se se trata de uma obra de refinaria de aeroporto ou de uma obra rodoviária. O serviço é igual. Eventualmente temos algumas diferenças.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Um esclarecimento apenas. Na hipótese de uma rodovia, de um pátio ou de uma pista, o material é o mesmo, a distância é a mesma, a volumetria, etc. Eu pergunto: é levado em consideração o equipamento? Há diferença entre o compactador utilizado na construção de pista de um aeroporto e numa rodovia? O equipamento que faz a compactação pode ser o mesmo? É levada em consideração essa diferenciação em termos de peso, de estrutura? O custo/hora é levado em consideração ou o equipamento ou o serviço em si de compactação?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, quero só acrescentar algo, até porque se trata de pergunta similar. Por exemplo, brita. No Acre não há brita, é preciso pegá-la em Rondônia. Então, a brita, que entra na composição do concreto, no Acre é mais cara que em Rondônia. É mais caro porque a brita tem de sair de Rondônia para o Acre. Na Amazônia, uma compactação feita no período de inverno é mais cara do que a compactação feita no verão, quando o solo está menos encharcado. A minha pergunta, levando-se em contas as tabelas, que são tabelas nacionais, é se elas não levam em consideração essas nuances regionais. Isso pode ser considerado fator de sobrepreço, quando na verdade não é. As condições que levaram ao sobrepreço têm uma justificativa em tese.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Seria interessante que o Tribunal explicasse como faz isso, como mensura essas diferenças. Eu também gostaria de saber.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o Tribunal de Contas. O ambiente é exatamente para isso.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Tentarei responder a todas as questões. O equipamento usado pode ser e normalmente é o mesmo, no entanto, a forma de fazer pode, sim, ser diferente.

Eu posso precisar de, por exemplo, mais passadas do compactador num determinado tipo de pista do que em outro. E isso, na composição do custo, é levado em conta, sim. Se eu preciso atingir determinada compactação, eu posso ter um maior número de passagens.

Um outro exemplo que é muito simples de ser entendido. Aquele ciclo de que eu falei: o caminhão vai lá, carrega a terra, leva, despeja, volta. Se eu estou em uma obra em campo aberto, numa rodovia, a velocidade média desse caminhão, nesse deslocamento, pode ser mais alta. Por exemplo, 60 quilômetros por hora. Se eu tiver de atravessar uma área urbana, o que pode ser o caso de um aeroporto, por exemplo, atravessar uma área povoada, a velocidade média desse caminhão pode diminuir para 30 quilômetros por hora, já que ele vai pegar cruzamento, sinais e tal. Na composição de custos, essas adequações são todas feitas.

E vejam: a LDO diz, em seu art. 112, no qual fala de tabelas referenciais, no §3º, que, em condições especiais devidamente justificadas os preços podem ser superiores àqueles do SINAPI. Então, se eu pego um determinado preço de um determinado serviço, como compactação do solo, e tenho uma situação diferenciada,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

porque eu vou usar mais determinado equipamento, porque ele vai ter uma produtividade menor, basta que isso esteja justificado no orçamento-base da licitação.

Nós tivemos uma situação interessante no Acre. O preço de um material asfáltico estava mais do que o dobro do preço referencial, sem nenhuma justificativa, como a lei manda que tenha. Nós chegamos lá e havia essa situação. Apontamos um indício. No entanto, rapidamente, foi-nos trazida a seguinte situação: só se chegava àquele local do Acre em determinados meses do ano porque o rio era navegável. Em determinado período, não se chegava. Ou seja, tiveram que criar, construir tanques, depositar e depois preparar, aquecer esse material para uso. Ou seja, esse custo era um custo específico daquela obra.

Então, na verdade, isso deveria estar já justificado no processo, porque cabe ao gestor demonstrar sempre a boa e regular aplicação do recurso público, e é o que manda a lei. Infelizmente, não estava. Mas nos foi rapidamente esclarecido e imediatamente aceito pelo Tribunal, porque nós vimos que aquela situação de fato era uma necessidade, era uma característica, uma peculiaridade daquela região.

Um outro detalhe que muitas pessoas não sabem quando se fala em preços nacionais é que o SINAPI tem o que se chama Banco Nacional de Dados, uma tabela nacional. Porém, ele é o único sistema de preços do País que tem pesquisa nas 27 capitais das Unidades da Federação. Nenhum outro tem, e a pesquisa é feita pelo IBGE, uma entidade idônea.

Então, os preços de insumos usados nas composições das obras para o Acre, por exemplo, são preços pesquisados em Rio Branco. Mesmo assim, nós podemos ter diferença. No Acre, por exemplo, eu não conheço diferenças regionais, mas se pegarmos o Pará, por exemplo, temos uma situação de pesquisa de preço em Belém. A Ilha de Marajó tem uma situação semelhante. Lá não há areia, não há brita. Tudo tem que ser levado de fora. Então, é claro que o preço de uma obra na Ilha de Marajó é diferente do preço de uma obra em Belém.

Agora, aquilo que é específico e que tem que sofrer uma adaptação já está previsto na lei. E todas as vezes que nós analisamos esses preços nós consideramos todas essas adaptações que precisam ser feitas no orçamento.

Eventualmente, é claro, e muitas vezes acontece, nós apontamos um indício de 50 milhões de reais de sobrepreço e, depois de justificativas, ele cai para 30, para 40. Por que isso ocorre? Porque aquelas justificativas que deviam estar no processo como obrigação do agente público não foram encontradas pelo nosso auditor. Evidentemente, não são todas as particularidades que o auditor conhece ao chegar à obra. Ele chega, vê um preço diferente, mas não conhece uma particularidade. Se ela não está demonstrada num documento técnico, ele acaba apontando aquilo como indício. Se, posteriormente, for apontado que há uma particularidade, sim, que se justifica aquilo, a adequação é feita, e o Tribunal passa a aceitar um outro patamar de preço.

Então, essa é a questão de preço e tabelas. Foi muito colocado na mídia como se fosse uma mera comparação de preço de metro quadrado, e não tem absolutamente nada a ver com isso.

Prosseguindo, a questão do Deputado Eduardo Valverde, que também foi feita pelo Deputado Darcísio Perondi, refere-se à responsabilização pelo que aconteceu. Os processos no TCU estão abertos e vão tratar, sim, dessa responsabilização pelos atos do passado. Ora, mas se esses atos foram cometidos há 2, 3, 4 anos, por que ainda não houve uma responsabilização? Porque essa responsabilização depende ainda do que está por acontecer. Ou seja, a INFRAERO está contratando um instituto que vai fazer uma perícia no local para levantar exatamente o quantitativo de serviços feitos e daí a adequação do valor que foi pago. Afinal foram pagos, como se mencionou, 28 milhões a mais ou não? Isso vai ser feito pela INFRAERO. Dependendo da conclusão desse trabalho... Quer dizer, esse ajuste de contas vai ser feito? Eventualmente, se for essa a conclusão, o consórcio vai restituir recursos eventualmente pagos a mais? Se isso ocorrer, deixa de haver um dano ao Erário. Aquele gestor passa a ser responsabilizado, fica sujeito à multa meramente por ter feito uma licitação sem projeto, por exemplo, e esse tipo de ato.

No entanto, se não houver recuperação de um eventual dano, aquele gestor vai ser responsabilizado solidariamente ao valor desse débito e condenado solidariamente aos demais que deram causa a esse débito a restituí-lo à União. Então, por isso que esse processo só chegará ao final quando tivermos essas novas conclusões.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

A questão da Lei nº 866, de 1993, para exigência de projeto executivo e de Rede PERT, apresentada pelo Deputado João Dado. A lei prevê a possibilidade de se licitar apenas com projeto básico. O ideal é se licitar com o executivo, mas ela permite que o projeto executivo seja feito pelo próprio contratado no decorrer da obra. No entanto, é evidente que primeiro se faz o projeto executivo, depois a obra propriamente dita e não a obra que não tem um projeto. Isso soa como absurdo a qualquer um.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, apenas para esclarecermos: a Lei nº 866 prevê prazo para apresentação do executivo ou ela diz que não se pode executar antes do projeto executivo, o que é uma redundância? Eu pergunto se ela prevê e se ela estabelece punição para gestor público que executar uma obra sem o projeto executivo.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - A lei permite que projeto executivo seja executado posteriormente, não me lembro. Ela não prevê diretamente uma punição para esse ato, mas evidentemente qualquer descumprimento de qualquer um dos seus dispositivos pode se enquadrar nos dispositivos de sanção que se encontram ao final da lei. Então, em se cometendo esse ato, o gestor está sem dúvida sujeito à gestão. E não há estabelecimento de prazo para o projeto executivo nisso. Seria interessante.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu fiquei com uma dúvida: a Lei nº 886, de 1993, permite que se faça a licitação apenas com o projeto básico...

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - ...e que o projeto executivo possa ser elaborado pela própria empresa vencedora do certame?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Pode.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E a obra pode ser iniciada sem o executivo?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Esse é o detalhe que seria redundante a lei dizer. Parece-me, pelo que me lembro, isso não está claro na lei, mas é aquela coisa mais ou menos lógica. Se o executivo detalhar como eu vou fazer aquela etapa, como eu vou fazê-la antes de saber como eu vou fazer. Fere o consenso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Senador Almeida Lima) - Os rascunhos entram aí nessa questão?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Aí a questão é o seguinte: existia por exemplo, no caso da INFRAERO, estrutura pré-moldada, o terminal de passageiros está sendo feito, na obra do aeroporto de Vitória, em estrutura pré-moldada. No entanto, o projeto que existia não contemplava isso, o básico não contemplava isso, era estrutura moldada *in loco*. Ora, então, estava sendo feito sem projeto? Nós não conseguimos acreditar que uma empresa estivesse fazendo uma estrutura de concreto sem projetos.

Então, o que nos parece que estava acontecendo naquele caso específico é que a construtora tinha, sim, um projeto executivo dela, mas que nunca entregou oficialmente esse projeto à INFRAERO. Essa é a conclusão que nós tiramos, que não se faz uma estrutura sem projeto. Alguns serviços até dá para fazer. Vamos começar a escavar ali. Isso é possível, mas não se faz uma estrutura sem projeto.

Na última parte da questão, em que o Deputado fez uma comparação a respeito da utilização de Rede PERT, a lei não prevê uma Rede PERT, por exemplo, no entanto, ela exige o cronograma físico-financeiro, que seria a forma de colocar mês a mês o grupo de serviço, os seus valores e o que seria executado e pago em cada período, e esse cronograma pode ser feito como consequência de uma rede PERT. Se ela é adotada para otimizar a realização de prazo, a partir dela eu crio o cronograma.

A lei exige um cronograma físico-financeiro indicando qual etapa será executada em cada mês e qual é o valor de cada etapa, a ser medido e pago ao final do período. Mas, a partir do momento em que aquele cronograma é baseado no orçamento e aquele orçamento está baseado num projeto que não aquele que está sendo executado, imaginem o tipo de descontrole que isso pode gerar.

Quantos engenheiros civis, quantos engenheiros, auditores e engenheiros tem o TCU?

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - E auditores. Qual é, enfim, o pessoal técnico disponível para fazer o trabalho de auditoria de obras?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - O Tribunal tem um número, hoje, no Brasil inteiro, de aproximadamente 2.500 servidores, sendo que, desses, 1.500, aproximadamente, são auditores. Na nossa situação atual, nós



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

temos uma unidade centralizada em Brasília com cerca de 40 auditores, engenheiros, agora falando especificamente em auditoria de obras, e nós temos outros...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Quarenta?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Quarenta engenheiros em Brasília, e temos um outro número semelhante a esse, em torno de 40 engenheiros, trabalhando com auditoria de obras também nas Secretarias Regionais. Muitas vezes a equipe de auditoria é composta por 1 engenheiro e por outros colegas, de outras formações, evidentemente.

Esse contingente de 40 engenheiros centralizados em Brasília é uma das dívidas que nós temos com o Deputado Humberto Souto, da época em que ele foi Presidente do TCU, quando ele criou, logo no primeiro mês do seu mandato, a Secretaria de Fiscalização de Obras no Tribunal. O trabalho era todo fragmentado pelas Secretarias do Tribunal, e foi criada aquela unidade em Brasília para centralizar esse trabalho. É lá que nós trabalhamos hoje.

Mas exatamente nesta manhã estão tomando posse mais 90 auditores de obras pública no Tribunal. Aquele trabalho iniciado pelo Deputado Humberto Souto está sendo estendido. Eu não sei se o Deputado já sabe, mas agora serão 3 SECOBs. Agora, a partir de hoje, eu sou Secretário da SECOB 1. Existe a SECOB 2 e exista a SECOB 3. São 3, para receber esses 90 auditores de obras, e o trabalho vai ser todo centralizado aqui em Brasília.

O Ministro Ubiratan Aguiar, nosso atual Presidente, entendeu que, dado o crescimento dessas demandas aqui do próprio Congresso Nacional, com a necessidade de interação, de informações confiáveis e rápidas para o Congresso Nacional, era importante que esse trabalho passasse a ser centralizado pelas unidades em Brasília. Então, hoje estão tomando posse esses colegas. Eles vão passar agora por um treinamento complementar, e a partir do ano que vem estarão atuando junto conosco.

Bem, finalmente, há a questão levantada pelo Ministro Humberto Souto sobre as divergências do TCU e INFRAERO. Na verdade, há 2 anos a própria imprensa espelhava divergências imensas.

**O SR. DEPUTADO HUMBERTO SOUTO** - Sr. Presidente, pela ordem. Eu gostaria que, nessa parte, fosse primeiro...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Por gentileza.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Ah, pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Atendido o pleito. Ele já entendeu.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Então, acho que terminei aqui as perguntas que nós anotamos. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Depois do Presidente, agora. *(Risos.)*

Com a palavra V.Sa.

**O SR. JAIME PARREIRA** - Há uma série de questões que são comuns, de vários Parlamentares, e acho que podemos dar uma resposta única.

Bom, quanto à questão lá do passado que foi aqui abordada, sobre essa necessidade de punição e de controle disso, eu acho que é o que expusemos aqui, e acho que é de comum acordo com o próprio TCU.

Na verdade, os fatos ainda estão sendo apurados. Não há ainda uma condenação de alguém, não há ainda claramente essa questão. O fato é que, com a contratação lá do IPT, agora, e esse ajuste de contas — não é? —, os senhores veem que há até informações. Estão cobrando-nos cerca de R\$ 18 milhões, ou R\$ 20 milhões, e estamos acreditando hoje que temos um crédito de R\$ 24 milhões ou coisa parecida. Então, aí é que a coisa vai ficar clara. Obviamente, existem instituições para isso. Quando eu falei em olhar pelo retrovisor, não quis dizer esquecer, mas simplesmente esperar, aguardar esse encontro de contas, essas apurações todas, para apurar as devidas responsabilidades de quem as tenha. É claro que isso não pode ser esquecido nunca, não é?

Quanto à questão de possíveis divergências ou convergências entre TCU e INFRAERO, bem, nosso entendimento é de que a tabela, a SINAPI, tem uma série de variáveis em que a infraestrutura aeroportuária tem muita dificuldade de se encaixar. Foram dados alguns exemplos pelos nossos colegas do TCU. E tanto é



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

verdade que nós hoje demos pleno andamento à criação do SINAPI aeroportuário com a Caixa Econômica. É algo que já está com 40% ou 50% de todo o processo andando, já finalizado, e indo bem. E há uma expectativa enorme que lá para março ou até o meio do ano que vem já tenhamos isso muito claro, porque isso vai ajudar muito, ou seja, validar alguns preços.

E aí, sim, há um entendimento entre INFRAERO e TCU, neste momento, no sentido de que as exceções estão sendo e serão tratadas, mas são várias, em relação ao próprio preço da tabela da SINAPI. São muitas. Vou dar um exemplo prático: foi aqui comentado sobre um pátio específico; o pátio não é uma invenção nossa. Seus critérios vêm da ICAL, dos organismos internacionais, da FAA. Quer dizer, pela metodologia de construção do pátio, só como exemplo, não pode haver um pano superior a 100 metros. Deve haver juntas a cada 100 metros, porque há muita dilatação. E há alguns exemplos que foram até comentados pelo próprio TCU sobre a questão de que a sobrecarga sobre o pátio é específica, pontual, mas são questões de engenharia que fazem com que tenhamos de nos entender muito, em vários pontos, e esperamos que, com o SINAPI aeroportuário devidamente validado, especificamente para aeroportos, levem-se em consideração alguns aspectos apontados pelos próprios senhores aqui, como o fato de se fazer obra com o aeroporto operando, de haver horários específicos, critérios específicos de segurança.

Não é brincadeira. Às vezes contratam-se algumas empresas — porque as obras continuam andando, independentemente disso —, e, apesar de isso estar bem esclarecido lá no edital, a pessoa chega e diz: “Puxa vida, mas eu tenho que usar isso tudo para trabalhar aqui neste momento? Cada funcionário meu é obrigado a fazer um curso de como andar no pátio? Cada motorista meu é obrigado a fazer um curso de como dirigir num pátio de manobras ou numa pista?”

Isso não é invenção nossa. O Brasil é signatário de uma série de organismos internacionais, e tem seus aeroportos certificados. Posso garantir aos senhores que se pratica aqui exatamente o que se pratica nos melhores aeroportos, ou nos maiores, já que também não somos os piores do mundo. Então, nós temos essa obrigação. E para trabalhar dentro de um pátio, por exemplo, todo motorista passa por um curso que dura cerca de 20 dias para aprender como dirigir em um pátio.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E isso é um custo.

**O SR. JAIME PARREIRA** - E isso é um custo. Então, isso vai gerando alguns adicionais, não é? Há horários específicos de operação, há procedimentos quanto a rampas de aproximação, a obstáculos, a instrumentos de apontar, de iluminar.

Enfim, quanto ao passado, eu acho que essa demora toda é porque essa questão não ficou muito bem resolvida. O TCU tem o seu papel, tem o seu trabalho, e talvez tenhamos ficado muito tempo numa discussão filosófica sobre como fazer o nosso trabalho ser devidamente aprovado pelo órgão de controle, independentemente do que for apurado daí para a frente, como já disse. Então, o que cabe a nós agora é correr com essa questão do SINAPI aeroportuário, que, acreditamos piamente, será validado pelo próprio órgão de controle, e até lá fazer com que essas obras andem nessa condição atual que temos, o que vai trazer muito mais trabalho para a INFRAERO e para o TCU, mas também um maior entendimento dessas excepcionalidades.

Então, eu já falei sobre essa questão, especificamente, e sobre o mecanismo que nós estamos utilizando hoje. Agora eu vou falar bastante sobre o futuro, porque os senhores têm toda a razão. Nós temos um prazo bastante exíguo. Há uns 10 dias, 1 semana atrás, eu estive aqui falando especificamente, numa outra Comissão, sobre essa questão dos prazos para a Copa. Então, agora temos de acelerar esse processo todo.

E há projetos. Desse rescaldo todo, não só dessas obras, mas de outras que também tiveram algum problema — e que não estão sendo aqui apontadas porque o TCU não está dentro daquela questão, isso ainda está sendo apurado —, nós temos uma série de projetos que já estavam em andamento.

Obviamente, vale uma explicação aqui: eu tenho certeza absoluta — eu não conheço, porque não participei desse processo — de que ninguém ia colocar uma viga pré-moldada se não houvesse um projeto executivo. Ninguém seria tão irresponsável assim. Obviamente, essa informação talvez não tenha sido processada devidamente. Se ela não estava catalogada dentro daquela obra como necessária, ou seja, se ela foi extra, isso nós vamos ver agora, em toda essa apuração, mas obviamente ninguém ia colocar uma viga sem um projeto feito, não é? Então, nós agora vamos utilizar-nos desses recursos, desse convênio com o Exército, e eu



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

acho, estou acreditando muito, muito mesmo, que vamos avançar bastante, mesmo porque não há mais tempo de, digamos, vacilar.

E, sobre a questão do Galeão, existem obras em andamento, e posso afirmar ao senhor que, em relação especificamente ao Galeão, ele é um dos aeroportos em que vamos ter menos problemas para a Copa, porque ele já tem, como o senhor mesmo disse, uma infraestrutura instalada que vai dar conta de toda a demanda prevista. O que temos é que recuperá-lo, fazer aquelas expansões que ainda estão por vir, aquelas implantações, e essas obras estão em andamento. Na nossa avaliação, é o aeroporto que vai ter menos dificuldades de atingir os objetivos para que esteja apto para a Copa. O senhor está convidado para essa visita, para acompanhar as obras, que estão em pleno andamento.

Não sei se ficou alguma coisa em aberto. Ah, sim, sobre essa questão de apurar responsabilidades ou não, também tenho a dizer que, obviamente, todas essas obras de que a INFRAERO reincidiu os contratos, seja unilateralmente, seja conjuntamente, e em que haja pendências a sanar, de todas elas estamos exigindo a renovação de garantias caucionárias; então, isso não vai ficar perdido no tempo e no espaço. Essas garantias continuam existindo, e obviamente isso é fundamental. As informações estão sendo passadas ao TCU em tempo e hora, sobre essas ações que estamos fazendo, e ao Judiciário. Então, é uma tripartite.

Por isso é que estamos aqui hoje. Nós não acreditamos que existam condições de se fazer qualquer pagamento ou qualquer outra coisa em relação aos 2 contratos sem os 3 entes envolvidos estarem devidamente cientificados e darem o seu aval. A perícia do IPT, que hoje, para o de Vitória, está contratada, com prazo de 180 dias, para fazer essa apuração, e a de Guarulhos, que está prestes a ser feita nas mesmas condições, serão obviamente validadas pelo Judiciário, que está acolhendo muito bem essa intenção, porque que é um órgão, volto a dizer, de extrema reputação em todo o Brasil. E isso está sendo e obviamente será apurado e será apontado junto ao TCU também.

Então, o que acreditamos que é fundamental, e este é o nosso pleito hoje, é que temos um passado a corrigir, as ações estão sendo feitas, e isso hoje é reconhecido tanto pelo TCU quanto pelo próprio Judiciário, e nós queremos — esta é uma questão que nos afeta muito —, a INFRAERO gostaria de não ter mais a sua imagem associada a essa questão neste momento, visto que ela está fazendo o que tem de ser feito para varrer esse passado e fazer esse caminho andar. E obviamente essa questão sempre vai ser apontada, a cada iniciativa nossa. Ora, queremos expandir? Sempre vai ser apontado por alguém que existem pendências quanto ao Anexo 6. Esse é o nosso pleito aqui, e neste momento a INFRAERO está vendo condições para que isso ocorra, no nosso ponto de vista. É esse o nosso pleito aqui.

Eu não sei se eu fiquei devendo-lhe mais alguma informação importante, mas estou à sua disposição para outras.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - O TCU gostaria de acrescentar alguma coisa?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Muito rapidamente, a única divergência que foi ventilada é a questão de preço. Mas, de qualquer forma, a exposição do Dr. Jaime foi na mesma linha nossa. Quer dizer, eventualmente ajustes são necessários e são contemplados, demonstrados e contemplados. É um desenho simples: se a obra tem que acontecer à noite, que é o horário sem movimento no aeroporto, vai haver adicional noturno, vai haver custos extras que são, sim, admitidos pelo tribunal. Isso está em perfeita consonância com a lei, que é a justificação das particularidades. Isso sendo feito, para o TCU não há problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Mas ele tratou aí, parece-me, de uma novidade, de algo diferente, que é um terceiro SINAPI, ou um terceiro SICRO, ou seja, um sistema próprio para as obras aeroportuárias, que está em elaboração. Como é que o TCU vê essa especificação? Ou seja, um instrumento mais específico para atender às especificidades desse tipo de obra, até — quem sabe? — para diminuir essas idas e vindas ao TCU, ajustes e...

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Bem, nós tivemos já há bastante tempo essa notícia de que a INFRAERO estava contratando junto à Caixa Econômica a questão do módulo, de dentro do próprio SINAPI haver um módulo para aeroportos. Essa é a intenção. Nós vemos isso com muito bons olhos, porque isto pode pôr fim à discussão, finalmente a INFRAERO ter um sistema completo de custos para ela adotar em todas as



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

suas obras, doravante. E aí a questão de eventuais discussões de preços vai ser uma coisa absolutamente individual; ou seja, se 90%, 95% dos preços já estão contemplados num sistema, isso fica muito melhor.

É evidente que, além daqueles serviços que são comuns, que já fazem parte do SINAPI, como uma estrutura de concreto, como um piso de granito, como uma pintura, como um forro, existem os serviços específicos aeroportuários; por exemplo, as pontes de embarques, os *fingers*, isso não existe no sistema SINAPI. Acho que nem escada rolante o sistema SINAPI tem.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Dr. André Luiz, por gentileza, esses sistemas, com esse rol de preços, são aprovados previamente, são homologados pelo TCU?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Não, não há uma homologação prévia. Esses sistemas, inclusive o SINAPI e o SICRO, são sistemas que têm mais de 30 anos de existência. Eles são da década de 60.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu digo, assim, a atualização dos seus preços.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Eles estão sujeitos às pesquisas de preço, que são feitas pelo IBGE.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sim.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Então, nós entendemos, em princípio, que elas são legais, todas essas pesquisas de preços. Agora, nós fazemos auditoria, já fizemos auditoria tanto no sistema SICRO como no sistema SINAPI, para ver a adequação das composições, a adequação da metodologia que está sendo adotada.

Eventualmente, quando a INFRAERO, tendo esse módulo sido concluído, passar a adotá-lo, eventualmente nós vamos fazer uma auditoria também nesse sistema, para ver se há algum indicativo de correção — no sistema; agora, já não numa obra, mas no sistema ser efetivado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - O Dr. Jaime Parreira quer completar alguma coisa, após a fala do TCU?

**O SR. JAIME PARREIRA** - Não.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Eu gostaria, Sr. Presidente, de fazer uma...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É uma pergunta ou...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - É uma última pergunta.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Mas diz respeito a isso já?

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É porque eu tenho algumas perguntas e gostaria de fazê-las.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - É deste tamaninho, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Fique à vontade, pode fazer.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Quero saber o seguinte: com a ausência, ainda, do levantamento pelo IPT desse passivo, ou desse passado, o que o TCU recomenda? Acha que é possível a exclusão do Anexo 6, ou não?

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Ah, então, por gentileza, como se trata de encaminhamento final, quero permitir-me, com a sua concordância (*risos*), pedindo a colaboração, agora direta, do Deputado Carlos Melles, que é o coordenador deste Comitê, e dos senhores, as seguintes questões: as obras dos 2 aeroportos, pelo que entendi, estão paralisadas?

**O SR. JAIME PARREIRA** - Senador, especificamente as obras que estão apontadas aqui, dos 2 aeroportos. Há um complexo de obras, várias em andamento, outras a serem iniciadas; especificamente, aqui, é uma *taxiway*, que é uma pista de rolamento, chamada Alfa, que foi apontada, especificamente isso. Então, não é que estejam totalmente paralisadas; há uma série de obras em que podemos dar, sim, e estamos fazendo isso, dando andamento à execução de outras coisas.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Pergunto...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - É a que está contratada com... (*Intervenção fora do microfone. Inaudível.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Exatamente isso. Pergunto: as obras do Aeroporto de Vitória decorrem de um único contrato, que decorre de uma única licitação, ou são obras que podem ser classificadas como distintas, uma pista, uma edificação, um pátio? Decorrem de um único contrato ou é mais de



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

um contrato? Eu repito: as obras do Aeroporto de Vitória e as obras do Aeroporto de Guarulhos, separadamente, decorrem de um único contrato, com uma única empresa, ou são obras que abrangem mais de um contrato, conseqüentemente mais de uma empresa?

**O SR. JAIME PARREIRA** - São de um único contrato. As obras que estão em julgamento aqui são de um único contrato nos 2 aeroportos, e é exatamente isso que está sendo feito agora. Especificamente em Guarulhos, vou dar um exemplo prático, estamos falando de uma *taxiway* e de um pátio satélite a que se agregam 18 ou 20 posições imprescindíveis para o aeroporto. Mas, enquanto isso, há outras obras que são de expansão, do pátio e por aí afora, de recuperação de mais uma *taxiway*, que também estão tendo esse encaminhamento pelo preço SINAPI existente.

O de Vitória, especificamente, é um pacote único, um contrato único, que já foi rescindido. E agora a estratégia é dividi-lo entre Exército e iniciativa privada: infraestrutura assiste ao Exército; pista, pátio, etc. e edificações, à iniciativa privada.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Ou seja... *(falha no microfone.)* É isso?

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Não. Nós fizemos uma reunião prévia, Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É isso?

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - ...e fica difícil, realmente. Nesse aspecto, o contrato está rescindido.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu estava querendo chegar aí, porque as obras estão paralisadas.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Estão inacabadas. Paralisadas e inacabadas.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E os contratos rescindidos? Ou seja, eu estou querendo fazer perguntas pontuais, porque quero, digamos assim, ir avançando num processo evolutivo nas perguntas, exatamente para chegarmos a uma conclusão. Por exemplo, eu quero entender mesmo: as obras objeto dos reclamos e das decisões do TCU, essas obras estão paralisadas? Ou elas estão paralisadas, ou não. Cabe aí uma resposta meio termo: não, em parte, 95%. Eu acho que é diferente da questão da gravidez. Uma pessoa está grávida ou não, mas uma obra...

**O SR. JAIME PARREIRA** - Excelência, essas obras estão paralisadas.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Objeto dos reclamos?

**O SR. JAIME PARREIRA** - Exatamente. Estão paralisadas totalmente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Paralisadas por determinação do TCU, ou por determinação do TCU e em decorrência de uma rescisão de contrato?

**O SR. JAIME PARREIRA** - As 2 coisas.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sim. Então, há uma determinação do TCU, inicial, e logo a seguir a INFRAERO entendeu que deveria rescindir.

**O SR. JAIME PARREIRA** - É, mesmo porque a outra parte, que é o consórcio...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sim.

**O SR. JAIME PARREIRA** - ...não concordou com os valores.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Ótimo. Perfeito. Então, em relação a esse contrato...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - ...e a essas obras, não há continuidade de nenhuma obrzinha lá, pequena?

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Embora possa haver, e essa é a nossa maior dificuldade, e temos de discuti-la, embora possa haver lá o encerramento do contrato, pode haver um passivo no contrato.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Ah, sim, mas estaremos chegando, *(risos)* queremos chegar a isso. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Mas, Sr. Presidente, é por isso que eu mencionei...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Isso agora é a consequência.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - É por isso que eu mencionei que ele não pode ser retirado do Anexo 6.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Sim. Mas é essa a questão em que eu quero entrar também.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Essa é a questão.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Isso é a decorrência.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Porque ele continua...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Sim, mas...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - ...*sub judice*.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Sim, mas há fórmulas para a gente ver onde é que está o prejuízo maior e o prejuízo menor.

O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES - Então, vejamos uma coisa...

O SR. RICARDO FERREIRA - Sr. Presidente, posso esclarecer um detalhe?

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Sim, claro.

O SR. RICARDO FERREIRA - Com licença. Só para que não...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Nós não vamos encerrar agora, é evidente.

O SR. RICARDO FERREIRA - ...reste dúvida alguma, houve, num certo momento, há coisa de 1 ano e meio, aproximadamente, a posição do Tribunal de Contas no intuito de paralisar a execução daqueles contratos. Certo? A partir do momento que eles foram rescindidos, em que não houve acordo com o consórcio e eles foram rescindidos, não há — e há 1 ano, já, o Tribunal mandou esse comunicado, inclusive aqui para a Comissão Mista —, não há nenhum empecilho, da parte do Tribunal, para a continuação das obras por meio de um novo contrato, uma nova licitação ou do Exército.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Ah, chegaremos aí. Agora, eu gostaria de saber exatamente... Permitam-me, porque é uma questão de que, se eu considero esta audiência pública de extrema importância, é preciso que a gente saia daqui pelo menos com uma definição. Daí eu ter pedido ao nobre Deputado Carlos Melles, que é o Coordenador deste Comitê de Obras Irregulares, para poder assessorar-me e dar aqui os elementos para a gente pelo menos sair daqui com um indicativo. Ou seja, quando a gente for reunir a Comissão para aprovar a Lei Orçamentária Anual, dentro dela o Anexo nº 6, a gente tem de saber o que está fazendo.

Então, eu perguntaria o seguinte: esse contrato foi rescindido unilateralmente? Porque pode ter sido pelo consórcio, ou pela INFRAERO — consórcio de empresa, ou pela contratada, ou pela contratante. Foi objeto de pelo menos acordo quanto à rescisão, sem a existência de acordo quanto às responsabilidades financeiras decorrentes do contrato? Houve acordo, ou foi unilateral? Porque, pelo que eu entendi, o senhor falou há pouco aí, V.Sa. falou há pouco que foi rescindido por determinação do TCU, mas também porque a empresa não concordou com os valores. Eu quero saber: esse contrato, essa rescisão, como é que foi feita?

O SR. RICARDO FERREIRA - Esses contratos foram rescindidos bilateralmente.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Ótimo.

O SR. RICARDO FERREIRA - O que ficou em questão foi o sobrepreço, questionado pelo consórcio e também pela INFRAERO. O passivo disso aí é que há um processo judicial para dirimir essa eventual questão.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu ia chegar exatamente aí. Eu ia chegar aí, à questão judicial, porque ela foi bem discutida aqui. Ou seja, há uma concordância quanto à rescisão do contrato e uma apuração de haveres, uma apuração de responsabilidades, não é? “Eu fiz isso, devo receber aquilo”; “Não, você não fez” — bom, porque aí já extrapola inclusive as esferas do Legislativo e do Executivo. Eles encontram-se, ambos os contratos, em ambos aeroportos, a questão encontra-se na Justiça, no Poder Judiciário?

O SR. RICARDO FERREIRA - Perfeito.

O SR. JAIME PARREIRA - Nos 2 casos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Se essa questão se encontra... Aí é onde eu peço a ajuda, colaboração, e gostaria inclusive, se o Deputado Humberto Souto aqui estivesse presente, eu gostaria até de fustigá-lo, não é? Como S.Exa. faz, de forma legítima e correta, e é o dever dele.

As obras estão paralisadas, o projeto básico já existe.

O SR. JAIME PARREIRA - Esse projeto básico já existe.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Dos 2.

**O SR. JAIME PARREIRA** - Nós estamos agora produzindo o executivo.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Estão produzindo o executivo. Ótimo. Ainda bem que no País há quem faça ainda projeto executivo, porque eu estava aqui até questionando: será que no País não há mais quem faça projeto executivo? Mas, ótimo, pergunto então: o TCU opõe-se a um procedimento inicial de nova licitação da obra?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - De modo algum. Isso, há um ano, já está claro para o tribunal: fazer uma nova licitação e dar continuidade à obra. Não há nenhum empecilho nesse sentido.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Logo, eu acho que esta Comissão e o Comitê... Agora é que peço a colaboração de V.Exa., de forma mais incisiva, porque o Comitê faz um estudo, evidentemente traz para o Plenário este debate, para subsidiar mais ainda o Comitê, que vai subsidiar o colegiado da Comissão; agora entra aquela questão política, aquela questão social, aquela questão econômica.

Ora, eu acho que esta Comissão — e estou raciocinando em voz alta; não estou aqui antecipando um voto, mas apenas uma opinião, para um encaminhamento —, esta Comissão precisa estabelecer o encaminhamento das responsabilidades, todas: de ordem civil, de ordem criminal, com as repercussões patrimoniais do que está para trás. É passível de uma separação de tudo quanto foi feito para o que se pretende fazer doravante? Ou seja, quantificar o que foi feito, os haveres, as responsabilidades, para o que se vai fazer daqui para a frente, com uma nova licitação? É possível essa separação? Porque, eu respondo logo, em sendo possível, e não me parece ser diferente, porque são obras de engenharia, materiais, eu pergunto se há possibilidade de incriminar, de punir, de resguardar o público, a sociedade, dos prejuízos que porventura, se for o caso, tenham ocorrido. Por que incluir essa obra, se há perspectiva de nova licitação, no Anexo 6?

Com a palavra V.Exa.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Por um fator técnico e um fator jurídico.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É esse fator técnico que gostaria de ouvir agora.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - O fator técnico... Eu sou engenheiro civil; então, quero primeiro explicar que sou auditor.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Que interessante, V.Exa. é engenheiro civil!

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sou engenheiro civil e sou auditor.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E eu advogado. Então, pronto. V.Exa. fala do fator técnico e eu do fator jurídico. Vamos discutir agora.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Quero apresentar os 2. O técnico: uma determinada obra, de que nós vimos a foto, está apresentando ausência de reboco. Ela está na fase de concreto, executada, não está rebocada, não está feita a massa corrida, não está feita a pintura. Se essa obra reiniciar-se imediatamente, antes de a questão ser pacificada em juízo quanto ao que foi executado antes, no futuro não se saberá o que foi executado antes ou depois. Essa é uma questão técnica.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu acho que isso é relativo. V.Exa. prossiga, mas eu acho que isso é relativo.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Essa é uma questão técnica. Prosseguindo: na execução da sub-base da pista, que é um dos itens que está sendo questionado, é fundamental que se faça a coleta de amostras e que se faça o laudo conclusivo, aceito em juízo, para que possamos saber o que efetivamente foi feito. Eu exemplifico: pode-se simplesmente raspar o terreno e fazer uma compactação do terreno; outra coisa muito diferente é colocar um solo que tenha diferentes tipos de granulometria e que permita uma compactação maior, a uma umidade adequada. Então, faz-se a compactação e evita-se que haja vazios, enfim, evita-se que haja, digamos assim, recalques. Desculpem-me, mas é que faz tempo que não pratico a engenharia, como Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É normal.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Mas isso impede que haja recalques no futuro. O que é que quero dizer com isso? Se essa obra suplementar for executada, nós também ficaremos sem saber o que foi executado antes, e portanto eu penso que estaremos desatendendo o princípio fundamental, que é o da materialidade da eventual improbidade administrativa ou da eventual má execução do serviço.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

E aí cabe uma pergunta ao TCU: o Tribunal adota como critério a obrigatoriedade das normas da ABNT? Porque na norma da ABNT, para o caso específico de pistas, já existe toda uma especificação que tem de ser cumprida, como espessura e tudo mais. Isso já existe na norma da ABNT. Então, essa é uma questão que eu aponto, até para levantar custos, ver quanto custa.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É claro.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Mas eu diria, concluindo a minha fala, Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado João Dado, não conclua. Não conclua!

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Só concluindo, eu entendo que não devemos e não podemos excluir essa obra do Anexo 6, sob pena de esta Comissão estar dizendo que aquela obra não está mais com a irregularidade, com aquilo que a lei determina que seja apresentado como irregular. Nós estaríamos... nós estaríamos, a meu ver... Essa obra é de um contrato; esse contrato já apresenta problemas de irregularidades apontados pelo TCU. Portanto, ela deve, na minha opinião, remanescer no Anexo 6, sem prejuízo de que, se for feita uma nova contratação pela INFRAERO de uma nova obra, haja uma nova obra, mas aquela remanesça, por conta da irregularidade que ela ainda apresenta, porque não houve contestação daquilo que o TCU apresentou no seu relatório técnico.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado João Dado, nobre Deputado João Dado, eu vi nesses 2 questionamentos, não só no da engenharia — e aí V.Exa. vai permitir-me a ousadia, porque não é a minha área —, como também na questão jurídica, relatividade. Nos 2. Acho que são passíveis de uma percepção clara.

Antes mesmo de o TCU dar essa resposta em relação às tabelas da ABNT, o Deputado Carlos Melles pede a palavra. Eu só queria pontuar, para poder encaminhar a partir daí, ouvindo-o primeiro.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Eu queria facilitar, Sr. Presidente. Eu lembro sempre ao TCU e à nossa assessoria da Casa, na medida em que vamos obtendo uma didática clara nesse processo, que são 2 contratos que estão no Anexo...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sim.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - ...um contrato do aeroporto de Vitória e outro contrato do aeroporto de Guarulhos. Esses contratos estão paralisados pelos seguintes motivos: execução de pagamentos não previstos; sobrepreço, superfaturamento etc. Os contratos estão no Anexo 6.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Certo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Não é? Uma vez eles estando no Anexo...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Parece-me que nós chegaremos a uma questão jurídica primeiro.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - ...eles deverão continuar no Anexo 6, e a questão é remetida à esfera jurídica. Esse é o encaminhamento que nós estamos discutindo lá dentro.

No entanto, a INFRAERO, reconhecendo isso, contratou o Exército para um novo projeto, que deverá ficar pronto dentro de 6 meses, e aí haverá nova licitação. Estou falando corretamente. Estou reproduzindo corretamente a nossa saída para o caso da INFRAERO.

Agora, eu já aproveito para chamar a atenção para o fato de que hoje à tarde nós vamos ter um debate muito mais complexo, do TCU com a PETROBRAS. Sr. Presidente, vamos convocar os companheiros, porque é preciso que eles realmente participem, dada a importância que o senhor está dando — e que é válida, absolutamente válida — para esta Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - É extremamente válido, e isto já foi dito aqui em outras palavras, sobretudo diante das repercussões dessa questão, em que TCU, Comissão de Orçamento, assim como os senhores, individualmente, e eu, como Presidente, todos nós temos responsabilidade para com ela, e é um assunto recorrente na imprensa. Então, essa importância decorre exatamente disso, sobretudo, e é bom que os Parlamentares realmente aqui estejam.

Existe uma coisa chamada, no processo judicial, quando há um temor, quando há alteração do estado da coisa em litígio, coisa-objeto do litígio, fazer-se aquela produção antecipada de provas. Parece-me que, no exemplo que V.Exa. cita, da parede que está nua, faltando o reboco e os complementos, eu tenho a impressão



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

de que o próprio órgão, a empresa contratada e o TCU já têm auditoria mais do que suficiente para saber o estado em que essa obra se encontra. E mais: em que fase se encontra o processo judicial, onde se discute, salvo melhor informação, valores a indenizar, ou a repor, ou a receber.

Então, essa é uma questão de produção de provas, produção antecipada. Por que razão? Porque, aqui, quem ousaria dizer-me qual é a previsão de um processo judicial? Alguém aqui ousaria dizer-me a previsão? E, portanto, nós vamos estar sem o Aeroporto de Vitória, e sem a complementação do de Guarulhos?

É claro, esta minha observação não vai na esteira do que foi dito aqui: por conta de Copa, disso e daquilo, pode-se fazer superfaturado. Não! Porque... Eu perguntei aqui anteriormente: há condições de separação do que foi feito, do devir, do que virá? São 2 questões.

Agora, há uma terceira, que me parece que encerra essa, até do ponto de vista jurídico, que é a seguinte: nós estamos falando de 2 contratos que no fundo inexistem, que não estão em vigor, em que o que se precisa apurar são responsabilidades, e por conta desses contratos nenhum recurso vai ser liberado. Os contratos foram rescindidos. O que existe aí é uma apuração de haveres, de responsabilidades. O que se pode atribuir no Orçamento da União são recursos para as obras que advirão do Aeroporto de Vitória e do Aeroporto de Guarulhos.

Ora, esses 2 contratos serem mantidos no Anexo 6, qual é a importância que isso vai ter? Acho até que se houver uma insistência de mantê-los, sim, mas não poderá haver proibição é para recursos que vão custear obras de um futuro contrato decorrente de uma outra licitação. Eu acho que são coisas distintas. E nessa questão, que é recorrente na imprensa e na área política, eu acho que são esses critérios que precisam estar bem definidos, após uma bela discussão como esta.

Vamos ouvir o Deputado João Dado.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Presidente, só para contribuir para essa análise, por que é que eu entendo que eles devem permanecer no Anexo 6? Porque o IPT está sendo contratado para fazer a análise do passivo, a auditoria do passado. O Dr. Jaime já mencionou que há um prazo de 6 meses para o IPT fazê-lo. Vamos, apenas por hipótese, imaginar o seguinte: se o IPT chegar à conclusão e houver o entendimento das partes de que têm de ser pagos mais R\$ 19 milhões, que é o que consta aqui no relatório da INFRAERO, é evidente que a permanência dele no Anexo 3 vai satisfazer a questão dos recursos necessários para satisfazer esse valor a ser pago.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Permita-me um aparte, rapidamente, nessa questão. Eu entendo até um pouco diferente, diante do fato de que se trata de um contrato rescindido: o Orçamento da União não poderá prever recursos para cobrir um contrato rescindido.

Segundo, a questão hoje é judicial: condenação. A INFRAERO se subordina ao sistema de precatórios? Ou seja, lá na rubrica débitos judiciais, precatórios é onde vai ser inserido. E não em relação a obras que decorrem de um contrato, a esta altura, já rescindido. Então, vejam: se couber à INFRAERO pagar, a INFRAERO se subordina a precatórios? Não. Será devidamente executada. E lá penhorado, que o órgão busque no seu orçamento recursos exatamente para pagar um passivo, um passivo judicial. Se à INFRAERO couber reaver, é judicialmente que se vai fazer. Aí, já não é mais débito, é crédito; já não é mais despesa, é receita.

Então, quando eu disse que o fato de esses 2 contratos continuarem no Anexo 6, eu acho que não terá efeito prático nenhum, tanto que eu não me oporia, individualmente — não estou aqui colocando a Presidência da Comissão, que nada a ver tem com isso, de forma direta, é apenas a minha opinião —, contanto que se estabeleça a ressalva de não haver nenhum impedimento de obra a ser feita, de licitação a ser feita, de contrato a ser assinado.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Mas esse é o ponto que eu mencionei, Sr. Presidente, da questão técnica de engenharia. Se nós estabelecemos: há um processo judicial, como foi mencionado por todos, há um contrato que foi rescindido, mas ele produziu um efeito num certo tempo, portanto, efeitos orçamentários. Ele produziu efeitos e há efeitos orçamentários que ainda não estão pacificados. Não há pacificação. É a Justiça que vai dizer como é que isso vai... está na esfera judicial. Então, a execução, de imediato, de uma obra em cima daquilo que... eu acho que não vai acontecer, porque terá que ser feita auditoria. Seis meses pelo menos vai-se caminhar, e o IPT fazendo os levantamentos técnicos para ver o que está feito e o que não está feito. Aí, é



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

antecipação de provas que vai ser feita pelo IPT. Mas o IPT ainda não está reconhecido em juízo como sendo um instituto, cujo trabalho vai estar aceito por ambas as partes na esfera judicial.

É por isso que eu digo, Sr. Presidente, que — aí, eu confesso, eu padeço de informações, como V.Exa., no campo jurídico — entendo que essa obra, esse contrato pode ter sido rescindido, mas para efeitos orçamentários esse contrato é vivo. É vivo porque ele está *sub judice*, para se saber o que vai ser feito em termos do Orçamento. Vamos fazer apenas por hipótese: esse orçamento, esse contrato e essa rubrica orçamentária, poderá ter ou débitos, ou créditos em decorrência do que vai acontecer em termos judiciais.

Então — é uma impressão minha, não é conhecimento jurídico —, seria conveniente remanescer no Anexo 6 porque ele está vivo. Ele é pendente. Ele está *sub judice* e não está extinto com a concordância de ambas as partes e com o saneamento das irregularidades atestadas pelo TCU. Na minha reflexão, na minha visão, até para fins de comprovação na Justiça: olha, esse contrato está *sub judice*. Ele não está simplesmente pacificado; ele está *sub judice*. Está sendo discutido e os seus efeitos — porque ele produziu efeitos num período ainda que não seja recente, já houve rescisão há alguns meses — ainda estão sendo produzidos, tanto que na esfera judicial ele poderá ou oferecer um ressarcimento à INFRAERO por parte da empresa do consórcio, ou a INFRAERO necessitar pagar serviço.

Há uma coisa fundamental que quero sugerir ao TCU. Esses relatórios, esses acórdãos todos, precisam ser levados em juízo porque, quando a parte cobrar do Estado, portanto da INFRAERO, um serviço executado, ela poderá fazê-lo num projeto básico que não contemplava esse serviço. Portanto, como a Justiça vai acatar algo executado sem estar previsto no projeto básico? Eu ia sugerir que o TCU também faça o encaminhamento à Justiça.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Por uma razão simples. A Justiça cobra e determina pagar, porque existe o princípio de que não é dado a ninguém o direito ao enriquecimento sem causa. Ora, se a empresa realizou uma obra...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sim, mas, o Estado contrata A e a empresa faz B, Sr. Presidente. O Estado contratou A e a empresa fez B, (*ininteligível*).

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Mas a empresa fez B a pedido de A — A é o Estado. Aqueles que o representam podem, pela Constituição, ser chamados à responsabilidade, denunciados à lide e ser responsabilizados individualmente. Mas a figura que vai prevalecer diante daquele que foi prejudicado, lesado, não é a do representante, é a do representado, que é o Estado. O Estado não pode enriquecer à custa alheia. Por outro lado, ele não pode se eximir ao afirmar que foi o diretor A ou o diretor B que agiu de forma equivocada.

Ora, o Estado paga, então, que vá, de forma regressiva, contra seu diretor. Daí as ressalvas criminais e cíveis que precisam ser estabelecidas.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Mas eu até queria dar um exemplo no campo, num outro item. Vamos dizer que eu tenha um terreno numa cidade e alguém vá lá e construa uma casa no meu terreno. Eu enriqueci porque aquela pessoa fez alguma coisa que não deveria ter feito.

É desse sentido jurídico que estou falando. Se a empresa executou obras que não estavam previstas no contrato básico, no projeto básico, e agora quer cobrá-las sob a ótica de que alguém a orientou para fazer daquela forma, o que está documentado é o projeto básico. E se no projeto básico eventualmente... Estou fazendo suposições.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Judicialmente, o senhor vai encontrar (*ininteligível*) diferente.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Pois é. Mas, Sr. Presidente, a minha sugestão seria a de buscarmos aqui na Casa, na nossa Consultoria Jurídica, porque me parece que pode ser uma situação nova de um contrato rescindido que está no Anexo 6 cuja permanência ou não estamos discutindo. Não milito nesse campo, mas, quem sabe, poderíamos obter uma espécie de parecer que gerasse uma súmula que pudesse viabilizar os casos futuros.

Mas quero deixar registrado que esta audiência, na minha visão, Sr. Presidente, foi a melhor de que já participei neste mandato. Parabéns V.Exa. porque observo que, no ponto fulcral do uso de recursos públicos, a



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

nossa lei está carente de aperfeiçoamentos. Parece-me ilógica a possibilidade de a execução de uma obra ser um projeto executivo. É ilógico, foge à lógica. Mas penso que a lei precisa recrudescer, detalhar, para que não tenhamos mais casos como esse.

Parabenizo V.Exa., o Deputado Carlos Melles e o nosso Ministro. Para mim, foi uma experiência enriquecedora participar desta audiência pública.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Obrigado, Deputado.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Concedo a palavra, em primeiro lugar, ao Deputado Otávio Leite, que já havia pedido, e logo a seguir...

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Respeito a ordem, respeito a ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Fique à vontade, Senador Roberto Cavalcanti.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - É só um esclarecimento. Estamos debatendo a respeito desse aeroporto, e a decisão nossa será posterior, interna da Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Posterior. Sim.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Existe previsão de quando isso acontecerá?

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - O prazo deve nos conceder até 15 dias antes do relatório final. Na verdade, a nossa decisão vai ser trazida ao Plenário também da Comissão. A decisão da Comissão de Obras Regulares trará ao Presidente para submetê-lo ao Plenário da Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - O Comitê de Obras Regulares estabelecerá um indicativo.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Terá uma reunião preliminar. Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, em que pese eu ter, com atenção, acompanhado essa substantiva discussão que V.Exa. trouxe em pauta, e o Deputado Dado, por sua vez, muito contribuiu, faltou-me uma indagação, quando da minha palavra primeira, em face, inclusive, dos dados trazidos pelo Tribunal de Contas da União.

O Tribunal informa-nos que foram fiscalizadas 99 obras, entre as quais recomendou-se a paralisação de 13%. Se foram 99 fiscalizadas — página 5 — e em 13 delas verificou-se problemas, recomendando paralisação, então, temos um percentual de 13%. Se o total de obras do PAC abrange 2.446 obras, e se utilizarmos esse percentual médio que o Tribunal verificou naquelas 100 prospectadas vamos ter 13% de 2.446 potencialmente com problemas. Estamos falando de 317 obras no País; 13 já foram detectadas e as outras 314?

Sei que tem de se fazer por amostragem; não há condição de ir a todas as obras, mas no fundo, permita-me, o percentual é elevado, a não ser que o senhor me diga o seguinte: olha, na Alemanha que tem uma proficiência orçamentária indiscutível, na França etc. há um percentual, um conjunto de cada 100 obras médio, uma equação Y de um indicador qualquer a que se chegou, não, é mais ou menos, porque se enfrenta. Esse percentual ou está muito elevado ou não, é uma realidade no âmbito mundial, mas se esse percentual das 99 fiscalizadas projetar-se no exercício ao que são as obras do PAC vamos ter muito mais obras com problemas.

É isso ou estou enveredando para um raciocínio exagerado? Não sei se o Presidente captou a mensagem. Chamou-me a atenção. Queria ouvir um pouco do TCU sobre essa digressão.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Embora não seja uma indagação relativa ao debate, aos 2 contratos que estamos analisando, nada obsta que o representante do Tribunal de Contas faça considerações, a quem peço que, além dessas considerações, estabeleça, se tiver outras, e as considerações finais, para que eu possa conceder à INFRAERO o mesmo direito. E, ao final, encerrar esta parte da reunião, considerar satisfeito o debate e suspender a reunião para reiniciar à tarde com o TCU e a PETROBRAS.

Com a palavra o Sr. André Luiz Mendes.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Bem, de fato, é evidente que o TCU não tem estrutura para fiscalizar a maioria das obras, digamos assim, porque teríamos algo da ordem de 2 mil fiscalizações por ano para pegar todas as obras acima de um determinado valor, em torno de 1 milhão, 2 milhões aproximadamente. Temos um



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

universo muito grande. Então, são usados critérios de seleção dessas obras à luz do que a própria LDO estabelece e também à luz de alguns critérios técnicos que acrescentamos.

É importante ressaltar que, apesar de parecer um número pequeno, e é quantitativamente um percentual muito pequeno de obras fiscalizadas, foram 4% das obras apenas do PAC que foram fiscalizadas. Se olharmos pelo prisma dos recursos públicos empregados, esse percentual vai a 80% a 90%, porque o principal critério de seleção das obras é só a relevância, é só materialidade.

Este último ano, fiscalizamos mais de 30 bilhões em dotações orçamentárias para obras públicas, coisa de 35 bilhões de reais. Evidentemente, se olharmos pela questão quantitativa em torno de 200 obras num universo de 2 mil e alguma coisa, com dotação orçamentária naquele ano, isso só para falar daquelas que têm dotação acima de um corte que faz em 1 ou 2 milhões em uma primeira análise, nós estaríamos fiscalizando não mais do que 10% das obras. Porém, se olharmos sob o prisma da fiscalização dos recursos públicos empregados, aí temos uma fiscalização que chega próximo a 90% dos recursos.

Curiosamente, V.Exa. também fez menção à Alemanha, como será que a Alemanha trabalha. Para minha sorte, eu agradeço, porque, na verdade, Alemanha é o único caso da Europa que eu sei como trabalha.

Houve um evento que tivemos no Tribunal Federal de Contas da Alemanha, em 2002, e tive a oportunidade de saber como eles trabalhavam a questão de obras. Eles têm cerca de 120 engenheiros atuando na área de fiscalização de obras no Tribunal de Contas de lá. E a forma de eles atuarem é muito interessante, eles fiscalizam desde o início da fase de projeto toda obra cujo valor seja superior a 20 milhões de euros. Toda obra com valor superior a 20 milhões de euros, o controle começa desde a fase de projeto básico.

Agora, devemos reconhecer uma diferença cultural: lá são 2 anos fazendo o projeto, para depois passar mais 2 fazendo a obra. O hábito no Brasil é querer fazer o projeto em 3, 4 meses para depois fazer a obra em 2 anos e aí começam a achar os problemas dada a deficiência do projeto.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Aproveito e pergunto: é verdade que para cada ação, para cada obra a dotação prevista tem que ser aplicada, tem que ser fisicamente em espécie, tem que ser colocada numa conta específica para que não haja solução de continuidade na obra em face de um problema qualquer orçamentário?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Eu vou ter que me desculpar, mas essa informação eu não obtive nesse contato, a questão da execução orçamentária eu não fiquei sabendo. Eu lamento.

Com relação às demais questões, Presidente, é possível, sim, a separação em duas coisas, isso desde as deliberações do ano passado. O bloqueio é feito para os contratos, o que há impedimento que foi indicado pelo Tribunal e acatado por esta Comissão no ano passado foi o bloqueio para aqueles contratos, não há nenhum obstáculo aos olhos do Tribunal para se dar prosseguimento a novas obras, a novos contratos, a novas licitações. Não há nenhuma obstáculo nesse sentido.

Existe, sim, a preocupação daquilo que foi feito e daquilo que não foi feito. Para isso serve, parece-me que esse é objetivo principal da contratação pela INFRAERO do IPT que é levantar o que foi efetivamente executado, porque infelizmente não se sabe. O que está em discussão hoje não é meramente a questão de preços, está em discussão também quais os quantitativos que foram efetivamente executados. Então, parece-me que a partir do momento em que o IPT tiver essa conclusão, e isso for aceito pela justiça como uma produção antecipada de provas, pode-se dar continuidade ao empreendimento sem problema nenhum.

Com relação à outra pergunta feita, estar ou não no anexo VI, esses contratos, mesmo tendo sido rescindidos. A questão fundamental é a seguinte: está muito claro para nós, no TCU, à luz da Constituição, que a titularidade do controle externo é do Congresso Nacional, e o Tribunal de Contas faz o controle interno para auxiliar o Congresso Nacional, que tem a missão constitucional do controle externo. Ou seja, o Tribunal, à luz da Constituição e à luz do que as LDOs determinam e dispõem, presta as informações ao Congresso para que este decida, no caso específico das questões de obras, para que a Comissão Mista de Orçamento decida se uma obra vai ou não ser incluída no quadro, conforme as informações prestadas pelo Tribunal. E o Tribunal presta essas informações também conforme a leitura que faz da lei.

Até 2002, a lei não trazia o conceito de regularidade grave, então, o Tribunal colocava como grave aquilo que ele entendia como grave, conforme o seu regulamento interno, conforme a sua lei. Tudo aquilo que pudesse



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

gerar punição era classificado como grave, mesmo que não tivesse relação com a obra. Quer dizer, o gestor poderia ter desviado recursos para outra coisa. Ora, afastado o gestor, a obra não tem mais problema nenhum. Mas aquele processo tinha um indicativo de irregularidade grave.

Muito sabiamente, nesta Casa, a Lei de Diretrizes Orçamentárias foi alterada e passou a trazer, para efeito dessa lei, indícios de irregularidades graves e que atende a esses quesitos. E nós procuramos, então, para dar essa informação, se enquadra ou não nesse dispositivo, fazer análise à luz do que a própria lei estabelece, para que o titular do controle externo, que é o Congresso Nacional, decida.

Nesse caso, especificamente, qual foi a leitura? Ora, nesse contrato, se irregularidade grave é aquilo que, materialmente relevante, oferece risco de dano ao Erário, vamos olhar o caso. Se nesse contrato não forem adotadas todas as medidas possíveis para recuperar aquilo que eventualmente foi pago a mais e/ou para não se pagar aquilo que não seja devido, oferece, sim, um risco de dano ao Erário.

Então, à luz dessa leitura que fizemos da lei houve essa sinalização. Mas, evidentemente, a própria lei já dispõe que o Tribunal vai dar as informações com subsídios para que o Congresso decida. Ou seja, essa foi a leitura que fizemos, esse foi o subsídio que entendemos adequado encaminhar ao Congresso Nacional.

Agora, é evidente que não nos cabe dizer se deve ou não deve entrar no quadro. O Tribunal fez aquilo que entendeu adequado, inclusive determinação nos 2 casos para que a INFRAERO, antes de oficializar na Justiça qualquer tipo de acordo, apresente ao Tribunal as conclusões de trabalho, para que tenhamos a segurança de que o Erário não esteja sendo colocado em risco indevidamente.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o Sr. Jaime Parreira.

**O SR JAIME PARREIRA** - A INFRAERO já expôs aos senhores todo o quadro. Volto a dizer que nós temos uma missão bastante difícil até 2014 em vários aeroportos e esses 2 são parte deles. Essas obras especificamente são obras muito importantes para a expansão, especialmente vou citar uma de Guarulhos, fora o de Vitória que tem esse desgaste de tempo parado. Na nossa concepção, no nosso ponto de vista, existem hoje mecanismos que garantem que não haverá dispêndios ou nada vai ser pago além. Muito pelo contrário, há até uma discussão sobre uma possível recuperação disso.

Face a esses entendimentos que estamos tendo, para nós seria muito interessante a saída do Anexo VI, porque isso denota que a INFRAERO está voltando. Há uma questão de imagem, há uma questão prática que vai poder, na medida em que o IPT... Por exemplo, o de Vitória, especificamente, está sendo assinado hoje. Claro que não vai acabar tudo. Ele vai apresentando essa memória, essa avaliação, essa perícia aos pedaços e aos pacotes. Isso nos criaria a possibilidade de rapidamente retomar essas obras com muita celeridade, como o povo do Espírito Santo e o Governo querem.

Essa é a nossa observação para facilitar a nossa vida daqui para frente, para poder dar conta de todo esse cronograma que temos. É isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Quero agradecer o comparecimento dos representantes do Tribunal de Contas da União, Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras, e o Sr. Luiz Fernando, gerente da Secretaria de Fiscalização de Obras.

Agradeço também pelo comparecimento aos representantes da INFRAERO, Sr. Ricardo Ferreira, Superintendente de Obras, e o Sr. Jaime Parreira, Diretor de Engenharia.

Meus agradecimentos aos Srs. Parlamentares e a todos os presentes. Tenho certeza plena do objetivo alcançado.

Suspendo a presente reunião para a sua continuidade hoje, às 15h, para o debate entre os representantes do Tribunal de Contas da União e da PETROBRAS.

Está suspensa a reunião.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Declaro reiniciada a 5ª reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos e Orçamentos Públicos e Fiscalização.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Essa reunião foi convocada com a finalidade de ouvir os representantes do Tribunal de Contas da União e da PETROBRAS, com vistas a subsidiar as deliberações acerca da inclusão ou exclusão dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados.

Anuncio a composição da Mesa.

Convido a tomar assento à mesa os representantes do Tribunal de Contas da União: Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras 1; Sr. André Baeta, Gerente da Secretaria de Fiscalização de Obras 1, da 3ª DT; Sr. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Externo do TCU.

Convido também os representantes da PETROBRAS: Sr. Glauco Colepicolo Legatti, Gerente-Geral da Área de Engenharia; Sr. Márcio de Almeida Ferreira, Gerente da área de Engenharia; e Sr. José Paulo Assis, Gerente da Área de Engenharia.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, § 2º, do Regimento da Câmara, os palestrantes disporão de 20 minutos, em conjunto, para fazer a sua exposição, não podendo ser aparteados.

Os Parlamentares inscritos poderão interpelar o expositor por 3 minutos. A lista de inscrição está aberta.

O Presidente, Senador Almeida Lima, deverá estar presente.

Sras. e Srs. Deputados, iniciaremos, então, a nossa sessão.

Passo a palavra, inicialmente, ao TCU. O Sr. André deverá falar em nome do grupo ou distribuirá o seu tempo.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Muito obrigado, Sr. Presidente da Comissão de Obras e Irregularidades.

Mais uma vez, a exemplo do que fizemos pela manhã, quando aqui estivemos, queremos registrar, antes de mais nada, que é uma satisfação para o Tribunal poder participar das audiências e contribuir com este debate, visando à solução dos problemas relacionados às obras públicas do País.

Com a licença de V.Exa., faremos uma apresentação breve sobre os trabalhos realizados este ano, foco desta discussão, o que evidentemente contribuirá para que contextualizarmos aquilo que será discutido em seguida.

*(Segue-se exibição de vídeo.)*

Em primeiro lugar, apenas para nos localizarmos, digo que esse trabalho do Tribunal é feito fundamentalmente à luz da LDO, a Lei n.º 2.017/09, que num dos seus artigos define que o Tribunal de Contas deve encaminhar à Comissão Mista de Orçamento informações sobre obras com indícios de irregularidades graves que tenham sido observadas em suas fiscalizações.

Em outro artigo, a LDO define o prazo em que isso deve ser feito. A cada 15 dias, devem ser encaminhadas à Comissão Mista, ao Congresso Nacional, informações sobre indícios que tenham sido detectados nas suas fiscalizações, acompanhados de subsídios que permitam análise da conveniência e oportunidade de bloqueio ou liberação das respectivas execuções, subsídios que vão contribuir para a decisão desta Comissão com relação a eventual bloqueio de dotações orçamentárias.

A mesma lei define também o que, para o próprio efeito da lei, é indício de irregularidade grave: aquilo que, materialmente relevante em relação ao valor total contratado, tenha potencialidade de ocasionar prejuízo ao Erário ou a terceiros. Fundamentalmente é isso que, nos termos da lei, é indício de irregularidade grave.

*(Pausa.)*

Desculpem-me os senhores por este pequeno problema técnico. Um eslaide apresentou defeito.

Antes de mais nada, o primeiro dos casos que vamos abordar é a Refinaria Abreu e Lima, exatamente o caso que está mais adiantado entre aqueles que foram informados ao Congresso Nacional, visto ser uma fiscalização iniciada no ano passado.

Em 2008, o Tribunal fiscalizou o contrato de terraplanagem da obra, que é uma das muitas etapas do empreendimento. Naquele momento, apontou deficiências de projeto, que estavam provocando alterações, e indícios de sobrepreço e superfaturamento. Por meio de dois acórdãos, um do final de 2008 e outro do início de 2009, o Tribunal determinou que não fossem efetuados os pagamentos de alguns itens cujos valores estavam acima dos valores que o Tribunal entendeu compatíveis com o mercado, ou seja, havia alguns itens cujos



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

valores estavam sendo questionados pelo Tribunal, que determinou que a obra poderia ter a sua continuidade normal, porém que os pagamentos daqueles itens ficariam limitados àquele indicador de referencial de mercado.

Em 2009, foi feita outra fiscalização no mesmo empreendimento, até porque a própria LDO nos obriga a voltar a fazer fiscalizações nos empreendimentos em que foram observados indícios de irregularidades no exercício anterior. Nessa nova fiscalização, foram fiscalizados outros contratos e foram apontados os seguintes indícios de irregularidade: sobrepreço, critérios de medição inadequados, limitação ao trabalho do TCU — isso, por conta da falta de acesso a orçamentos detalhados daqueles empreendimentos que estavam em fase de licitação ou em via de serem contratados. Em decorrência disso, o Relator mandou que se fizessem audiências e diligências à PETROBRAS.

A situação atual desse processo é que a PETROBRAS ainda não entregou a documentação solicitada, especialmente os orçamentos detalhados, em meio magnético, para permitir as análises do Tribunal. O processo ainda não teve apreciação por parte do Tribunal até esta data.

A principal questão em discussão nesse contrato de terraplanagem Abreu Lima é a questão de um superfaturamento estimado em 96 milhões, conforme os serviços executados e medidos até abril de 2009, e o superfaturamento é decorrente de em quantidades executadas bastante além daquelas que estavam inicialmente previstas no contrato.

Em função da determinação do Tribunal de não pagar quantias acima de determinado limite, havia naquele momento um montante de 16 milhões de reais já retidos pela PETROBRAS em relação aos itens sob discussão.

Observamos também indícios de jogo de planilha, algo que vamos mostrar. Jogo de planilha é termo que usamos habitualmente para designar casos em que itens que estão com seus preços superavaliados tenham grandes acréscimos de quantidades durante a execução, e, em contrapartida, itens de serviço que tenham seus preços subavaliados tenham suas quantidades reduzidas durante a execução do contrato, o que gera um ganho ilegal. Isso desequilibra o contrato e gera um ganho extraordinário para a empresa contratada.

Nós separamos 3 itens que demonstram aquilo que, para nós, era o sinal da intenção da empresa contratada em se beneficiar dessas alterações.

Vejam ali o primeiro item: Drenos de Areia. A quantidade prevista no contrato era de 27 mil metros cúbicos. A quantidade executada, até abril de 2009, naquela última fiscalização, já estava em 342 mil metros cúbicos, um aumento quantitativo da ordem de 1.260%. Exatamente esse item tinha um preço unitário no contrato muito superior àquele que entendemos ser o referencial adequado de mercado. Estava com 176 reais, quando nós entendíamos que o preço ideal de mercado era de 42 reais, ou seja, um sobrepreço apontado nesse item de 321%.

No segundo item, Dreno Fibroquímico, eram 71 mil metros previstos e executados, 1 milhão e 75 mil metros de drenos, mais de 1.300% de acréscimo. Nesse caso, o preço unitário do contrato era de 18,40 reais, enquanto aquele valor que entendíamos ser adequado era de 12,45 reais.

Em contrapartida, havia um item, Escavação e Transporte de Solo Mole, que sofreu uma grande redução entre a quantidade prevista e a efetivamente executada. Enquanto o contrato previa 863 mil metros cúbicos de escavação e transporte de solo mole, a quantidade executada estava em 328 mil, ou seja, 38% a menos do que inicialmente previsto. E exatamente nesse caso, em que houve a grande redução, havia uma inversão em relação ao preço do contrato e aquele que entendíamos ser o referencial de mercado.

O preço unitário do contrato era de 21,70 reais, ao passo que o preço que entendíamos adequado para o caso era de 30,16 reais, ou seja, bem acima, quase 50% acima do preço de mercado. E exatamente esse item teve toda essa redução de quantidades.

Para que possamos observar o tipo de consequência que a prática de um jogo de planilha pode trazer em termos de prejuízo para administração pública, nós fizemos a seguinte simulação em relação a esse contrato.

No primeiro eslaide está o resultado da licitação. Da forma como estava o projeto licitado, o consórcio saiu vencedor com 429 milhões de reais do valor contratual. E havia outras empresas e suas propostas.

Se colocarmos as quantidades de serviços efetivamente realizadas e pagas até abril de 2009 nas planilhas das outras proponentes, usando os preços unitários dos outros proponentes, porém agora com as



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

quantidades reais e não mais com as quantidades previstas, teria acontecido aquilo que está apontado no quadro de baixo. Ou seja, a última colocada, que seria a Construbase, teria ganhado a licitação com aquelas quantidades, enquanto o consórcio vencedor, na realidade, seria o quarto colocado nessa licitação, com um valor 20 milhões superior à da suposta vencedora.

Essa situação de prejuízo está sendo de potencial prejuízo. Inclusive a inversão do suposto resultado dessa licitação já está sendo saneada pela PETROBRAS, por meio da negociação contratual. Foi-nos encaminhada, no início desse ano, no primeiro semestre, uma ata de negociação da PETROBRAS em que ela está revendo os preços que provocaram essa distorção tão grande, da forma que nós apontamos.

Então, vejam que aquele preço de 176 reais, aquele valor contratual que nós apontávamos como 42 reais sendo adequado ao mercado, estava, conforme essa ata, sendo negociado a 55 reais, enquanto aquele outro preço, que entendíamos sendo pouco mais de 12 reais o preço adequado, estava sendo renegociado a 15 reais a unidade.

Percebam que só o ajuste dessa negociação provocaria uma redução de 64 milhões de reais no valor do contrato, ou seja, aproximadamente dois terços do superfaturamento que havíamos apontado já estariam sendo resolvidos apenas com a negociação desses dois itens. Evidentemente que, em se praticando esses novos valores, aquela mudança na ordem dos ganhadores da licitação que mostramos no eslaide anterior não mais aconteceria, claro, dado que afastaria a questão do jogo de planilha.

Este é só um trecho da ata de reunião da PETROBRAS com o consórcio, de 16 de janeiro de 2009, que mostra que esse valor está sendo renegociado de 176 reais para 55 reais o metro cúbico.

Este é um trecho do item dos drenos, que está sendo renegociado para 15 reais:

*“Em virtude do significativo aumento de quantitativo, foi necessário formar um novo preço para o item tal da planilha, que deverá ser formalizado em termo aditivo, que está sendo negociado entre a PETROBRAS e o consórcio. Nessa perspectiva, pedimos a devida vênia à equipe de auditoria para apresentar a formação de um novo preço, que leve em consideração todos os custos diretos.”*

E apresentou aquele novo preço de 15 reais como sendo o objeto da negociação com o consórcio.

Outro aspecto que tem sido discutido com frequência — nós até tivemos uma longa conversa esta manhã durante a outra audiência pública — refere-se à adequação de tabelas referenciais de preços na análise de orçamentos. O Parlamentar levantou até uma dúvida: se é razoável comprar um metro quadrado de um estacionamento de automóveis com o preço do metro quadrado de um pátio de aeronaves.

Esclareço, então, que o que é feito em relação a tabelas referenciais não é uma comparação direta com o produto final, isto é, o preço de metro quadrado de um produto com o preço de metro quadrado de outro produto, mas comparamos, sim, preços de itens de serviços. Cito o exemplo do transporte de terra. É o caso de uma terraplanagem, de uma rodovia ou de uma obra aeroportuária. Toda obra que tem um grande movimento de terra tem um custo expressivo no item transporte de terra. No caso específico desse contrato de terraplanagem, o item transporte de terra responde por mais da metade do valor final do empreendimento, é bastante significativo. É também um item de serviço que, em princípio, não tem muita diferença, dependendo do tipo de obra que será executada.

Evidentemente que, como a própria lei prevê — o art. 112 da LDO estabelece os critérios de preços e uso de tabelas referenciais —, as particularidades devem ser justificadas quando da formação do preço-base para a licitação. Então, se há uma situação que justifique a adoção de um preço diferente daquele referencial, basta demonstrar a inadequação do preço-referência e promover os ajustes necessários para se formar o preço adequado àquela situação específica.

De qualquer forma, observamos também que, para os contratos de obras desse tipo — esse é um contrato de terraplanagem —, a PETROBRAS usa também o SICRO para a elaboração do seu orçamento. Há outros empreendimentos cujos preços unitários dos serviços foram contratados por preços inferiores aos do SICRO, como é o caso da terraplanagem da refinaria de COMPERJ, no Rio de Janeiro.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Nós trouxemos a cópia do trecho de uma planilha orçamentária da PETROBRAS. Embaixo está o trecho de um item do orçamento extraído do SICRO, que é o Sistema de Custos Rodoviários utilizado e mantido pelo DNIT. O nome do serviço é Compactação de Aterros a 100% do Proctor Normal, e o de baixo tem o mesmo título de serviço. Observem que o código do serviço, no canto esquerdo, 2501A, é o mesmo nos 2 documentos. A única diferença que detectamos é que a produção da equipe, ali embaixo assinalada em vermelho, como sendo de 168 metros cúbicos a produção horária da equipe, no caso do orçamento da PETROBRAS, é adotada com uma diferença de 15%, isto é, uma redução de produtividade de 15%. Mas os itens do orçamento são os mesmos, o que mostra a utilização do SICRO pela PETROBRAS na elaboração do seu orçamento com as adaptações que entende cabíveis.

Essa é uma foto do transporte de terra, um serviço super-relevante. É meramente um caminhão transportando terra. Então, não há uma complexidade maior ou alguma coisa que justifique um tratamento muito diferenciado ao custo do item de serviço.

Atualmente, essa fiscalização de 2008 no contrato de terraplanagem está na seguinte situação. O relatório ainda não foi julgado pelo Tribunal, foi encaminhado ao Ministro-Relator com propostas de conversão em TCE, para que seja avaliado o superfaturamento já realizado, aquele que não foi prevenido. O Ministro-Relator encaminhou o processo ao Ministério Público junto ao TCU para manifestação desse Ministério. Então, ainda não houve apreciação de mérito.

Perto de meados de 2009, o Tribunal realizou nova fiscalização no empreendimento e analisou aqueles contratos. Além do de terraplanagem, havia outros contratos em andamento. Não há obra em andamento, mas está em vias de ser assinada. Há licitações para construção da casa de força, edificações, tanques e estação de tratamento de água, no total de 3,9 bilhões de reais.

Aqueles eram contratos assinados e estas são licitações em andamento para implantação de tubovias e unidades de craqueamento, no valor de 11,7 bilhões de reais.

Nesses objetos, foi observado sobrepreço; foi apontada a ausência do parcelamento da licitação autônoma para aquisição de equipamentos; foi apontado critério de medição inadequado e limitações ao trabalho da fiscalização. Ali houve uma dificuldade, que tem sido recorrente, de obter da PETROBRAS os orçamentos detalhados de todas as licitações e contratos. Esse relatório ainda não foi apreciado pelo Plenário do Tribunal.

Percebam que, no caso da fiscalização de 2009, esses outros contratos ainda estão numa fase muito preliminar, visto que a fiscalização só teve acesso ao resumo dos orçamentos, não teve acesso aos orçamentos detalhados, em que eventuais particularidades podem estar justificadas e virem a ser aceitas. Como ainda não dispomos dessa documentação, há indicação de um possível sobrepreço, no entanto, ao contrário do caso da terraplanagem, que já foi bastante estudado, ainda numa fase muito preliminar.

Aqui estão listados alguns pontos a que a equipe não teve acesso: o valor total estimado atualizado do empreendimento como um todo, o cronograma físico-financeiro e, ao que estava me referindo, os demonstrativos completos dos quantitativos de mão de obra, de material, de equipamento, das estimativas da PETROBRAS, bem como de verbas indenizatórias previstas.

Ainda não recebemos a documentação solicitada. A PETROBRAS impetrou embargos de declaração contra o despacho do Ministro-Relator, determinando a apresentação dessa documentação em julho. Esses embargos foram julgados improcedentes em agosto. A PETROBRAS impetrou novo recurso, agora um pedido de reexame, contra esse acórdão de agosto — isso foi feito em setembro. E esse novo recurso foi julgado improcedente por um acórdão muito recente, apenas há 2 semanas.

Ali foram apontados o que já falei: os indícios de sobrepreço e as limitações sofridas pela análise. O percentual, muito relevante, não pôde ser analisado por falta do detalhamento de custo.

Algo que está sendo questionado nesse processo é a questão de verba indenizatória, que seria o ressarcimento de custos em decorrência das chuvas. Esse mesmo tópico está sendo muito discutido no caso da COMPERJ também. As verbas daqueles contratos somam mais de 300 milhões de reais, e ali se observou o custo horário produtivo de equipamentos para ressarcimento de custos com equipamentos improdutivos, equipamentos parados.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Vemos ali apenas alguns exemplos dessa verba indenizatória, alguns equipamentos que têm o seu custo previsto de indenização em torno de 14 mil a 18 mil reais, conforme o equipamento. Procuramos usar equipamentos mais comuns, como pá carregadeira e retroescavadeira. E, ao lado, está o custo improdutivo mensal correspondente, conforme a tabela de custos do DNIT, e as diferenças.

A penúltima das fiscalizações realizadas este ano, que são objeto da nossa discussão, foi a da REPAR, no Paraná. Naquele Estado foram fiscalizados 19 contratos e foram apontadas as seguintes irregularidades: projeto básico deficiente; ausência de parcelamento de objeto; ausência — como sempre, isso é recorrente — de planilha orçamentária de quantitativos e preços unitários; indícios de sobrepreço; e adoção de critérios inadequados de habilitação.

Também, nesse caso, é uma fiscalização muito recente. O Tribunal ainda não apreciou esse processo, que está numa fase bastante inicial em termos de andamento no âmbito do Tribunal. Em relação à situação atual, boa parte dos documentos ainda não foi entregue, principalmente no que se refere aos orçamentos detalhados. Houve uma determinação recente, agora em setembro, do Ministro-Relator para que esses orçamentos fossem entregues. A PETROBRAS interpôs embargos de declaração contra esse despacho do Ministro-Relator, que solicitava a entrega dos documentos. Esse recurso foi julgado improcedente por um acórdão também bastante recente, de duas semanas atrás.

Por fim, veremos a fiscalização da obra de Porto de Barra do Riacho realizada neste ano. Destaco que foram fiscalizados os contratos; o projeto de construção do píer, o terminal aquaviário; outro contrato de dragagem; o projeto de construção do novo terminal aquaviário; a construção e montagem do Oleoduto Cacimbas-Barra do Riacho.

Foram feitos os seguintes apontamentos: obra licitada com projeto básico desatualizado; julgamento e classificação das propostas em desacordo com critérios do edital; cronograma de desembolso físico e financeiro incompatível com a execução física dos serviços; orçamentos incompletos ou com inconsistências; realização de licitações e celebração de contratos, sem aprovação do empreendimento pela ANTAC e pela Secretaria de Patrimônio da União; e obstrução à fiscalização do TCU. Houve também dificuldade na obtenção de documentos, especialmente no que se refere a orçamentos detalhados.

O processo ainda não foi julgado pelo TCU, portanto é outro caso que está numa fase inicial, dado que só com a análise dos orçamentos detalhados e o aprofundamento da análise do projeto é que se pode concluir pela existência ou não de sobrepreço.

Em relação à situação atual desse processo, o Ministro-Relator determinou audiência dos responsáveis e apresentação dos documentos que ainda não foram entregues. O processo continua aguardando a entrega de algumas peças de defesa pelos responsáveis. No dia 12 deste mês — aliás no mês passado, estamos no dia 1º —, em 12 de novembro último, o Ministro-Relator autorizou a prorrogação de prazos solicitada pela PETROBRAS em 15 dias. Ou seja, nesse mês ainda houve solicitação de prorrogação de prazo para entrega completa da documentação. Portanto, o processo permanece naquela situação preliminar de análise de auditoria.

Sr. Presidente, esse é o nosso resumo sobre os casos que provavelmente estarão em discussão hoje. Colocamo-nos à disposição desta Comissão para eventuais dúvidas.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Muito obrigado, Dr. André Luís Mendes.

Antes de passar a palavra, por tempo igual de 20 minutos, ao Dr. Glauco Colepícolo Legatti, concedo a palavra ao Dr. Márcio de Almeida Ferreira.

**O SR. MÁRCIO DE ALMEIDA FERREIRA** - Boa tarde a todos. Meu nome é Márcio Ferreira e sou responsável pela implementação do projeto de Barra do Riacho, um novo terminal de GLP, um dos empreendimentos que tiveram sua auditoria realizada recentemente, como apresentado pelo TCU.

Deputado Carlos Melles, também gostaríamos de agradecer a oportunidade de esclarecer pontos que, na nossa maneira de ver, não têm irregularidades, mas, sim, diferenças e complexidades, que nós vamos procurar mostrar de uma maneira muito rápida. Apresentaremos, inicialmente, o projeto de Barra do Riacho e,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

em sequência, o projeto da Refinaria Abreu e Lima e da REPAR, que será feita também pelos gerentes responsáveis e gestores desses contratos que estão aqui presentes.

Gostaríamos de iniciar exibindo um pequeno vídeo, uma animação que dá uma ideia geral do projeto. Acharmos extremamente importante que tenham uma visão do projeto, das suas características, da sua complexidade. Posteriormente, falaremos sobre o assunto de uma maneira geral e daremos respostas às perguntas sobre questões específicas, como as que foram demonstradas a respeito de itens da auditoria, a fim de que não tomemos um tempo excessivo, pois a nossa meta é não ultrapassar os 20 minutos.

*(Exibição de vídeo.)*

**O SR. MÁRCIO DE ALMEIDA FERREIRA** - Em sequência, temos uma foto que mostra o estágio atual da obra. Esta foto mostra a parte terrestre, onde será construído o terminal, que foi visto naquela maquete eletrônica que constou da animação, e a parte marítima, que é o segundo contrato de construção do píer, onde serão atracados os navios de GLP.

Esta é a foto do píer na sua fase atual. Está hoje com cerca de 80% de execução física, com previsão de conclusão até abril do ano que vem.

Os contratos que foram firmados para a construção do terminal foram aqueles 5 contratos mostrados na primeira parte. É um contrato chamado de EPC — *Engineering, Procurement and Construction*, do terminal parte terrestre, o contrato de construção do píer, a montagem de 3 esferas de GLP adquiridas pela PETROBRAS, a construção de 2 oleodutos de cacimbas na Barra do Riacho, com 76 quilômetros, e um contrato da Portocel, não é um contrato PETROBRAS, em que somos anuentes, para a dragagem de toda a área portuária, pagando a parte correspondente à operação PETROBRAS, o que trouxe uma economia significativa e uma antecipação muito grande na execução desse serviço.

Os valores totais dos contratos de serviços são de cerca de 880 milhões de reais e, somados aos suprimentos da PETROBRAS, compra de materiais e equipamentos, num total de 14 contratos adicionais de 128 milhões, temos um total geral de dispêndios previstos para a execução de todo o empreendimento de 1 bilhão de reais.

Nessa obra, até o momento, com aquela sequência de mobilização de pessoal, pessoas contratadas para a execução das obras, temos hoje cerca de 2.800 pessoas contratadas trabalhando, chegando até o mês de janeiro com cerca de 3.000 pessoas. Esse é o efetivo total previsto de geração de empregos diretos na execução da obra.

Com relação à arrecadação de impostos, temos a previsão, durante as obras, de uma arrecadação de impostos federais, PIS/COFINS, de 93 milhões de reais, e de impostos estaduais, principalmente ICMS, de 23 milhões de reais. E, durante a operação, com início previsto para meados do ano que vem, a partir de junho de 2010, temos a previsão de arrecadação anual de 8 milhões, de venda de combustíveis, GLP e gasolina natural, e de impostos estaduais, ICMS, de 8 milhões por ano.

O recado que gostaríamos de deixar sobre a importância do empreendimento é que esse terminal é um elo dessa cadeia produtiva de processamento de gás natural no Estado do Espírito Santo. Esse terminal é fundamental para o escoamento de GLT e gasolina natural, que são produtos oriundos do processamento do gás natural. Se esses produtos não são retirados, o processo de produção fica interrompido. Um atraso na conclusão desse empreendimento afeta toda uma parcela de produção de petróleo também, uma vez que o gás natural é associado ao petróleo. Ele precisa ser processado e esses produtos precisam ser escoados, sob pena de haver uma paralisação da produção.

Por essa razão, a PETROBRAS tem como meta um prazo recorde para a realização desses empreendimentos que fazem parte do projeto que chamamos de PLANGAS-GLP.

Muito obrigado. Era essa a nossa mensagem sobre o Terminal de Barra do Riacho.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Muito obrigado, Dr. Márcio de Almeida Ferreira.

Passo a palavra agora ao Dr. Glauco Colepícolo Legatti.

**O SR. GLAUCO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Boa tarde a todos. Venho apresentar aqui a situação da Refinaria Abreu e Lima, procurar dar alguns esclarecimentos, na mesma linha do que foi apresentado pelo Terminal Aquaviário de Barra do Riacho. Vou apresentar também um filme sobre a situação da Refinaria,



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

mostrando quais são seus impactos, de forma que possamos ter uma maior visualização, tornando mais simplificada a segunda parte, para passar para os debates.

*(Exibição de vídeo.)*

**O SR. GLAUCO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Com esse vídeo, a ideia foi apresentar principalmente os ganhos sociais e os ganhos ambientais que a refinaria vai trazer e uma visão geral de como ela está.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

O Presidente já esteve nesta Casa na semana passada e apresentou-lhes essa figura que mostra a grandiosidade dessa refinaria. O detalhe que eu gostaria de mostrar para os senhores é a questão das 2 unidades de coque que aparecem ali, mostrando que essa refinaria vai trabalhar com o óleo pesado e, por conta disso, vai gerar uma quantidade de resíduos pesados. Com isso, serão necessárias essas 2 unidades de coque. As unidades de coque serão as unidades maiores que teremos no País até então.

A terraplanagem hoje já se encontra com mais de 90% da sua execução feita, estamos na fase final, que foi a base para os novos contratos, como foi apresentado aqui inicialmente pelo TCU, aqueles contratos que já haviam sido assinados e estão em execução.

Esse é um contrato da casa de força, mostrando a posição em que ficarão os tanques. Na parte superior, vemos a parte dos escritórios que serão utilizados para a fase de construção.

Aqui temos também outra vista do contrato da casa de força. Quando falamos contrato de casa de força, é toda a geração de energia elétrica, vapor e todo o sistema elétrico, contando subestação de entrada e todas as 4 principais subestações que vão distribuir para aquelas, poderíamos dizer, grandes fábricas que vamos ter dentro da refinaria.

Aqui vemos outra subestação-ilha, nosso contrato mais adiantado. Ao fundo, podemos ver os canteiros das empresas de tanques, que já estão sendo mobilizados.

Aqui vemos a subestação de entrada da obra, uma subestação de 230 kV, que vai abastecer complementarmente a geração de energia própria dentro da unidade.

Os tanques de água bruta, os primeiros que entram em operação, nós podemos ver ao fundo.

Aqui vemos o início já da montagem desses tanques, ou seja, as chapas já estão chegando para a sua montagem.

Outra imagem da subestação de entrada, sendo que na parte superior vemos o tanque de petróleo. Esses são os tanques que receberão o petróleo bruto para ser processado na refinaria.

Bem, hoje estamos com cerca de 4 mil pessoas no empreendimento, com esses contratos que foram iniciados. O pico da obra vai acontecer praticamente no ano de 2011. Neste ano de 2010 haverá uma forte aceleração, com o desempenho dos contratos, porque, de início, fizemos todos os projetos de detalhamento, a compra dos materiais, e agora entramos na fase de obras efetivas.

Dentro desse projeto foram realizados vários convênios: convênios com as Universidades Federal e Estadual de Pernambuco, de modo a desenvolvermos juntos uma série de projetos tecnológicos; convênio com o SEBRAE, convênio com o Sistema S e convênio com a FIEPE — Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco.

Inclusão dos fornecedores locais na cadeia de fornecimento da PETROBRAS. Esse é um item muito importante para a região local. Em um empreendimento desse porte, é necessária uma rede de fornecedores capacitados em termos de condições técnicas e qualidade para fornecer para a empresa. Então, estamos promovendo vários encontros. Promovemos encontros de negócios, apresentando o projeto para as empresas locais, para que elas venham a fazer parte da construção da refinaria.

Outro item é a capacitação da mão de obra, por meio tanto dos programas tecnológicos quanto dos programas de desenvolvimento dos profissionais contratados, dos quais podemos dizer que são analfabetos funcionais: eles sabem escrever, mas não sabem ler adequadamente. Então, promovemos, no dia a dia da obra, a inclusão dessas pessoas.

Uma vez implantada essa refinaria, como vimos no vídeo, que ela vai ter uma atuação em cerca de 20% do PIB da região. Então, a partir da refinaria, poderão ser desenvolvidos novos negócios, relacionados ao coque, à parte de calcinador, a ácido sulfúrico, fertilizantes, nafta, à parte petroquímica, a gasóleo, centro de *bunker* —



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

combustível para navios —, consumo de gás natural por meio do terminal de gás natural liquefeito, sobras da capacidade de HDT e eventual tratamento de *diesel* externo — porque o *diesel* dessa refinaria vai fornecer um *diesel* padrão europeu, com 10 ppm de enxofre.

Vamos mostrar rapidamente o funcionamento da refinaria. Esse fluxo mostra não só a tecnologia, mas também por que nós começamos por esses projetos, por que eles já foram iniciados. Para começar a operar uma unidade de coque, primeiro precisamos de água. Precisamos de água, precisamos de energia elétrica, precisamos das unidades de processo e de tratamento dos efluentes das unidades e do escoamento. Há, então, uma sequência de partida que tem de estar compatível com a conclusão de cada um de seus projetos.

Aqui vemos a forma como dividimos a construção da refinaria. A refinaria, dentro daqueles pacotes todos, foi dividida, e eu relatei aqui simplesmente os grandes contratos, que certamente já foram objeto da visualização do TCU. Como nós imaginamos, esses contratos foram feitos de modo que a divisão e o parcelamento da refinaria foram feitos de modo a obtermos unidades completas, prontas, em operação. Procuramos evitar dividir alguns contratos de modo que, por dificuldade em algum deles, ocorresse descontinuidade na conclusão dos projetos.

Então, todas as unidades de processo foram colocadas como unidades completas que, ao término de cada uma, vão estar operando.

Vou repetir o eslaide que o Presidente apresentou na semana passada para mostrar, dentro desse processo, que houve uma competitividade nesses programas. Ou seja, um exemplo qualquer desses projetos que estão em execução: houve 10 empresas convidadas e 6 propostas. Propostas para projetos do porte desses de que nós estamos falando são propostas difíceis, complicadas, que implicam alta tecnologia a ser desenvolvida, em função do grande desempenho em engenharia necessário. Aqui exibimos a parte de serviços de todas as propostas.

São, portanto, vários os projetos. Os contratos ainda não auditados pelo TCU são contratos que não terminaram. Estamos em fase final de aprovação para sua assinatura.

Relativamente à aquisição dos convites, tínhamos previsto, para a parte de suprimento, cerca de 74 convites, para a compra de 583 equipamentos que chamamos de críticos, por sua importância de valor ou por seu prazo de fornecimento. Tivemos, para o fornecimentos desses 583 equipamentos, 312 empresas participantes, e já compramos 225 equipamentos. Esse projeto terá ainda 22 mil toneladas de tubulação e 102 quilômetros de dutos de interligação, além de píer para movimentação dos navios.

Aqui vemos como estão distribuídos os contratos de serviços, de onde são as empresas que estão firmando contratos com a refinaria. Essa refinaria de Pernambuco, ou do Nordeste, é na verdade uma refinaria dos brasileiros. Empresas de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais são as que a estão construindo. Precisamos fazer com que também empresas do Nordeste tenham maior participação no projeto.

Peço que se volte ao eslaide anterior, em que apareceu um x.

Aqui o eslaide que mostrava a distribuição das empresas fornecedoras dos bens que estão na refinaria. Vemos que as empresas fornecedoras de bens também estão notadamente distribuídas no centro-sul do País.

Como foi bem apontado, estamos procurando atender aos questionamentos do TCU. Temos algumas dificuldades de entendimento, mas queremos nos aproximar do TCU em busca de esclarecimentos. Num empreendimento desse porte, no qual vamos trabalhar cerca de 4 anos, devemos ter um entendimento adequado para prosseguirmos com tranquilidade, focados na execução do empreendimento para colocarmos a refinaria em operação.

Falamos de um refinaria que fatura 9 bilhões de dólares por ano. Por isso é nosso intuito colocar esse empreendimento para operar, considerando que ele vai tornar o Brasil autossuficiente na importação de *diesel*, já que ela é a grande fornecedora de diesel para a região, abastecendo todo o Norte e o Nordeste do País.

Estamos à disposição para os debates.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Agradecemos também ao Dr. Glauco.

Passamos agora aos debates. Chamarei por ordem de inscrição.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Gostaria de me inscrever, Sr. Presidente.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Um momento... Nós esgotamos o tempo, mas, sem prejuízo dos debates, peço a tolerância dos colegas Deputados para que seja feita agora a apresentação da REPAR.

De acordo todos as Sras. e Srs. Deputados, passo a palavra ao Dr. José Paulo Assis, da REPAR.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, gostaria de fazer minha inscrição.

**O SR. JOSÉ PAULO ASSIS** - Boa tarde. Meu nome é Assis e sou o gerente responsável pela implementação do programa de modernização da REPAR, em Araucária, Paraná.

A ideia é trazer uma visão do empreendimento para que V.Exas. conheçam a Refinaria Presidente Vargas e também os novos empreendimentos de modernização que estão sendo implantados pela PETROBRAS na refinaria.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

A refinaria é localizada em Araucária, refina aproximadamente 12% da produção nacional, 32 mil metros cúbicos de óleo cru por dia, e ocupa uma área de 10 milhões de metros quadrados.

Aqui temos uma vista recente da refinaria. À direita, V.Exas. podem ver os empreendimentos; mais à esquerda, as instalações existentes na refinaria.

Com essa outra imagem procuramos transmitir uma noção da REPAR e de sua área de influência. Ela recebe óleo via São Francisco do Sul, onde há um terminal marítimo que recebe navios com o óleo produzido no País. Esse óleo é exportado para a REPAR por meio de dutos e lá refinado. Seus produtos — *diesel*, gasolina, GLP — são exportados para Santa Catarina por dutos, para o norte de Santa Catarina, o sul de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Paraguai por rodovias, e para o País via Porto de Paranaguá.

Somente a REPAR representa hoje aproximadamente 21% do recolhimento do ICMS do Estado do Paraná, com faturamento de 17 bilhões de reais por ano, tal como ela existe hoje. Ela representa 13% do PIB do Paraná, em termos de geração de riquezas e, como disse, refina 12% da produção nacional de petróleo, compondo com as demais refinarias do Sistema.

Vou falar então rapidamente dos principais empreendimentos que estão em andamento na refinaria, uma caldeira geradora de vapor, uma unidade de tratamento de gasolina, uma unidade de propeno, uma unidade de coque para o tratamento de *diesel*, conhecido como HDT, e a modernização do sistema de supervisão e controle.

É difícil de visualizar, mas o contorno que V.Exas. vêem é a área da refinaria, que tem cerca de 10 quilômetros quadrados. A parte pintada corresponde à área dos novos empreendimentos em andamento: tanques, unidades de processo, entre outros empreendimentos em andamento não mencionados.

Aqui está a caldeira geradora de vapor. Esse empreendimento é absolutamente necessário para manter a confiabilidade operacional da refinaria, que consome muito vapor. O vapor é importantíssimo não só para o refino de petróleo, mas também para a geração de energia dentro da refinaria. Essa caldeira está repondo essa capacidade, permitindo inclusive que a REPAR pare outras caldeiras que estão em operação para fazer adaptações atendendo às NRs, especialmente a NR-13, que é uma norma regulamentadora do Ministério do Trabalho que diz respeito à segurança de operação da parte de caldeiraria.

Tem alguns detalhes que eu vou pular porque o tempo já está esgotado. Só vou dar uma visão geral.

A carteira de gasolina... A principal finalidade é uma série de unidades. Quando se fala em carteira, são 5 unidades. Essa carteira tem a finalidade principal de atender à legislação do CONAMA de nº 315, que especifica, a partir de 2009, 2010, a partir de 2011 intensivamente, que os combustíveis do País estejam com baixos teores de enxofre. Essa é uma legislação a que a PETROBRAS está se adaptando, fazendo esse parque para atender à legislação. A carteira de gasolina vai refinar 8 milhões de litros cúbicos por dia de gasolina a fim de atender a especificação da legislação.

A unidade de coque e HDT... São duas unidades do mesmo pacote: uma unidade vai fazer coque — o Glauco já falou que uma unidade similar que está sendo feita no Nordeste e outras unidades estão sendo feitas em todo o País — e uma unidade HDT, cuja finalidade é tratar o *diesel*. É a mesma questão da gasolina. Então, vai tratar o óleo diesel produzido para que o mesmo tenha baixo teor de enxofre e atenda à legislação.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Resumindo, a carteira de coque e HDT produz coque, nafta, *diesel* e GLP a partir de correntes pesadas. São resíduos que hoje são usados como óleo combustível vendidos a um baixo valor agregado. Então, essa unidade transforma esse resíduo, esse tipo de subproduto, vamos dizer assim, do petróleo, que é vendido como óleo combustível, em combustíveis de alto valor agregado e altamente dependente do País, *diesel*, GLP e nafta, e basicamente esses combustíveis serão processados nas outras unidades e produzidos com baixa especificação de enxofre.

A capacidade dela é de 5 mil metros cúbicos por dia, o que dá aproximadamente 160 carretas por dia entrando e saindo da REPAR para abastecer com o coque que está sendo gerado nessa unidade.

A unidade de HDT trata o óleo *diesel*, também para atender a legislação do CONAMA, e produz 6 milhões de litros. Essa unidade sozinha abastece 30 mil carretas por dia com *diesel* de alta qualidade e baixa especificação de enxofre.

O Centro Integrado de Controle é de onde é operada toda a refinaria. Esse centro de controle foi absolutamente necessário, uma vez que são novos empreendimentos. Estamos praticamente duplicando o número de unidades dentro da refinaria. Então, todo o parque está sendo modernizado de forma a que toda a operação seja feita de uma maneira centralizada, numa área já distante das unidades novas que estão sendo construídas e das próprias unidades existentes, que vão ser todas adaptadas às novas tecnologias de controle. Essa unidade já está em operação.

Para vocês terem uma ideia resumida dos benefícios da carteira de gasolina, fazendo uma conta rápida para mostrar o que significa isso, supondo que Curitiba hoje tenha 625 mil automóveis abastecidos com gasolina segundo a legislação atual, os mesmos 625 mil automóveis abastecidos com a gasolina tratada vão representar uma emissão equivalente a apenas 40 mil automóveis. Voltaríamos aí às décadas de 60, 70, o que é bastante importante — sempre enfatizando que em atendimento à legislação. A unidade de HDT, tratamento de *diesel*, considerando também a redução que vai haver no teor de contaminante de enxofre, a emissão da frota urbana de Curitiba da Prefeitura, de aproximadamente 1.800 ônibus, vai ser equivalente à de 50 ônibus, o que é bastante significativo. A unidade de coque vai produzir o enxofre com baixo teor, 1%. Importamos coque com teor de enxofre de 5% e vamos produzir coque com 1% de enxofre, um coque de melhor qualidade que o importado.

Vou rapidamente ler alguns números.

Temos já 52 contratos assinados, entre contratos encerrados e em andamento; os valores contratados nesse empreendimento somam já 9 bilhões de reais; trabalhadores mobilizados no *site*, entrando e saindo da refinaria, 9 mil pessoas hoje; temos 193 empresas, 11 canteiros de obras; ônibus, entrando e saindo na troca de turno, aproximadamente 200; 3.800 carros por dia; servimos mais de 9 mil refeições por dia para os trabalhadores; mais de 200 guindastes de todos os portes.

Há também um intensivo trabalho da PETROBRAS, a exemplo das outras unidades, de parceria com as Prefeituras no desenvolvimento de empresas locais para a inserção na cadeia de petróleo e gás, podendo abrir o leque de empresas capacitadas a fornecer esse tipo de tecnologia para os novos empreendimentos da empresa.

Esta é uma visão geral do pico de mão de obra. Estamos com 9 mil e devemos chegar à faixa de 12 mil pessoas em 2010 ou 2011. Essa é nossa estimativa.

Uma coisa que poderia destacar são os indicadores de segurança que estamos atingindo. Apesar de todos esses números e todas essas pessoas trabalhando na refinaria, estamos conseguindo um índice de segurança muito significativo pelo treinamento, pela inclusão, pela mobilização das pessoas e também por atividades efetivas de fiscalização, equipamentos de boa qualidade, mapeamento, planejamento das operações no *site* que têm permitido conseguirmos baixos indicadores.

A Taxa de Frequência de Acidente com Afastamento — TFCA — é um indicador que mede o número de acidentes sobre milhão de horas trabalhadas. No global da REPAR, estamos com 0.15. Nas referências mundiais, a mais baixa é Exxon Mobil, com 0.24. Nesse caso, quanto menor, melhor. No nosso caso, esse é um indicador importante não só de segurança como de qualidade das extrações.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Aqui há alguns marcos que são placas de empresas que foram reconhecidas com trabalhos acima de 500 mil homens-hora de trabalho. Isso representa quase 60 anos. Três empresas receberam placa de 500 mil homens-hora.

Duas empresas atingiram 2 milhão de homens-hora trabalhadas sem acidentes. Com essa dinâmica, temos uma empresa que atingiu 5 milhões de homens-hora trabalhadas sem acidentes. Isso representa 530 anos de uma pessoa trabalhando sem ter nenhum acidente. Isso foi em outubro.

Rapidamente, vou mostrar a situação em que se encontram os empreendimentos.

Como falei, esta é a caldeira geradora de vapor no conjunto da refinaria. Em azul representa a caldeira em operação.

Esta é a carteira de gasolina, todo este conjunto de unidades aqui. Para terem uma idéia, são mais ou menos 400 metros. Das outras falarei depois.

Esta é uma idéia dos trabalhadores, número dos canteiros de obras, destacando a qualidade e a segurança das instalações para abrigar os trabalhadores.

Esta é a unidade de propeno. O *slide* pulou, mas é uma unidade que produz implementos petroquímicos para a indústria de plásticos, tornando a REPAR uma produtora desse insumo no Paraná. É a primeira unidade desse tipo de petroquímico no Sul do Brasil. A PETROBRAS, na REPAR, será a primeira a ter esse insumo.

Parte da unidade de propeno. São as esferas onde é armazenado o gás, o propeno.

Essa é a carteira de *diesel*, o estágio em que se encontram as obras. A foto foi tirada em setembro; hoje está bem mais avançada. Unidades de processo, forno reformador e outras unidades aqui atrás.

Esta é a unidade de coque, o depósito. Essa quadra toda será a unidade e aqui os tambores de coque. Essa foto é do início das instalações, uma foto com 2 meses, aproximadamente.

Esta é uma idéia da situação das obras do coque, implantação das estruturas, das fundações.

Este é o acesso rodoviário. Devido à grande operação da unidade de coque, a PETROBRAS fez uma via específica para a entrada e saída das carretas. Naquela faixa de 160 carretas-dia, a escala seria muito grande, iria afetar profundamente a Rodovia 476, perturbando o escoamento e o trânsito para o Sul do País, o oeste de Santa Catarina. Foi absolutamente necessária essa trincheira, por onde vai entrar e sair toda a produção de coque.

Este é o Centro Interligado de Controle, já falei dele.

A Refinaria Presidente Vargas é a maior empresa do Paraná, e está recebendo os investimentos necessários para sua modernização. As carteiras de investimento, parte do programa de modernização, são imprescindíveis para que os principais produtos da REPAR possam continuar atendendo à legislação. Os ganhos ambientais são expressivos, mantendo o espírito da legislação. A PETROBRAS está fazendo as unidades para atender a legislação.

Finalmente, os reflexos no desenvolvimento regional, com milhares de empregos. Isso é uma redundância, todos os empreendimentos da PETROBRAS são assim, geram realmente muitos empregos. Os indicadores de gestão estão conforme os padrões da PETROBRAS na indústria mundial. A situação do planejamento da obra está conforme o planejamento da PETROBRAS.

Como disse o Glauco, estamos honrados com o convite. Esperamos poder interagir com o TCU tecnicamente e esclarecer todos os pontos apresentados, entrar na parceria, para continuarmos com nosso trabalho.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço ao representante da PETROBRAS, Sr. José Paulo Assis, Gerente da Área de Engenharia, por suas palavras.

Da mesma forma como adotado na sessão da manhã, concederemos a palavra, inicialmente, aos representantes do TCU e, logo a seguir, do órgão ou entidade do Governo. A partir da fala de ambos, retornaremos à possibilidade de conceder a palavra aos representantes do TCU e, da mesma forma, da empresa, no caso concreto, antes mesmo do debate, do questionamento dos Srs. Parlamentares; e conceder a palavra ao Coordenador do Comitê de Obras Irregulares, o Deputado Carlos Melles.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Consulto, portanto, os representantes do TCU da necessidade de fazer uso da palavra diante da exposição feita pelo representante da PETROBRAS. *(Pausa.)* Diante da dispensa de fazer uso da palavra, concedo a palavra ao Deputado Ricardo Barros, primeiro Parlamentar inscrito, que dispõe de 3 minutos para suas indagações.

**O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS** - Sr. Presidente, nobres companheiros, participei, com os Deputados Carlos Melles e Eduardo Valverde — o Senador também participou —, de algumas reuniões para tratar das obras com indício de graves irregularidades, obras que deveriam ter sua execução suspensa no Orçamento da União.

Tenho percebido, por parte do Tribunal de Contas da União, Sr. Presidente, certo preciosismo, um excesso de zelo. Dessas obras, 41 relacionadas, quase a maioria estão com contratos rescindidos, anulados; não representam aquilo que chamamos de obra parada, paralisada. Poucas estão nessa situação. Em alguns casos, pouquíssimos também, os próprios Ministérios envolvidos ou o agente contratante querem que a obra permaneça paralisada até que se resolvam as questões, que o contrato vá para o anexo. Nos outros casos, considero excesso de zelo, porque os contratos estão rescindidos, não há mais execução orçamentária a realizar sobre aquelas ações.

No caso da PETROBRAS, como no caso da INFRAERO, pela manhã, tenho uma visão que gostaria de compartilhar com os companheiros. Quando se trata de empreendimento, não de obra... Vi os números de faturamento: a REPAR, 17 bilhões por ano; a refinaria de Pernambuco, 9 bilhões por ano. É preciso que haja a capacidade de relativizar. Se paralisamos uma obra dessas por 6 meses para preservar 100 milhões, quanto nós estamos perdendo com o faturamento da empresa, à medida que a União é a detentora do seu controle, e essa operação gera dividendos para a União, colabora e colaborava para a execução do nosso superávit? No caso, a PETROBRAS está fora desse processo.

Gostaria depois de, no debate com os membros do Comitê de Obras Irregulares e com o conjunto da Comissão, avaliar essa questão, porque quando se trata de empreendimento, não de uma obra em si, que ao ficar pronta gera benefício para a comunidade, é evidente, gera-se faturamento, resultado econômico, que pode superar muito os valores que estão se tentando proteger com a solicitação de paralisação da obra.

Nesse contexto, gostaria que pudéssemos fazer a discussão. Entendo que os expositores da PETROBRAS deveriam manifestar-se sobre as questões levantadas pelo TCU. Espero que o façam porque, afinal de contas, visamos aqui a discutir as irregularidades das obras e não as obras em si, os seus benefícios para a sociedade. É justo que eles sejam apresentados, mas o que se discute são as questões levantadas pelo TCU, e sobre essas é que vamos decidir na Comissão se são ou não suficientes para que nós recomendemos a inclusão no anexo e a consequente paralisação da execução orçamentária desses projetos.

Eu gostaria de entender e que houvesse por parte da PETROBRAS o esclarecimento quanto às irregularidades que foram levantadas pelo TCU.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Quero passar a palavra ao Deputado Eduardo Valverde, mas, antes, quero chamar a atenção para uma observação do Deputado Ricardo Barros. Eu não sei se o Deputado João Dado percebeu um observação feita por S.Exa. Isso eu questiono diante do debate, na sessão da manhã, quando S.Exa. se reporta a um contrato já rescindido em relação ao qual não se vai mais operar a lei orçamentária. Não foi essa a expressão utilizada?

Ela vem exatamente ao encontro daquela observação que fiz no que diz respeito às obras da INFRAERO, cujos contratos já foram rescindidos. Segundo a palavra do TCU, há condições tranquilas de fazer a separação da obra física daquilo que já foi realizado em relação àquilo que estará por vir a ser realizado, ou seja, um contrato rescindido no qual, neste momento, na esfera do Tribunal de Contas da União e do próprio Poder Judiciário, discutem-se os haveres, as responsabilidades de ambas as partes. Isso realmente veio, sem dúvida, fortalecer aquela posição do debate da manhã.

Concedo a palavra ao Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, estamos diante de uma situação sobre a qual a Comissão e o Comitê têm de se debruçar. Estamos diante de 2 paradigmas que temos de analisar,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

ouvindo os argumentos do TCU e da PETROBRAS: se se aplica a Lei nº 866 nos contratos da PETROBRAS ou se aplicaria o Decreto nº 2.745/98. Aplicando o decreto, há um procedimento a ser obedecido; aplicando a Lei nº 866, haveria outros procedimentos, no tocante até à utilização dos preços individuais. O decreto não torna isso obrigatório e a Lei nº 866 torna obrigatório. Esse é um paradigma sobre o qual nós temos de nos debruçar.

Obviamente, a indústria do petróleo é extremamente complexa. A PETROBRAS, na sua condição hoje acionária, de empresa de economia mista, que tem acionista com obrigações de bolsa, atua no mercado competitivo. Como deve ser o procedimento da PETROBRAS dentro desse mercado competitivo? A Lei nº 866 é instrumento adequado dentro desse regime especial que a PETROBRAS atual ou o Decreto 2.745, de 1998, é o instrumento normativo mais adequado para dar agilidade e competitividade à PETROBRAS, nesse complexo contexto do petróleo? Conforme for o paradigma, a análise é diferente, o olhar é diferente.

Como a Lei nº 866 e a própria LDO dizem que tem de haver (*ininteligível.*) dos preços e, no caso, a PETROBRAS não utiliza (*ininteligível.*), utiliza o preço global, com base numa visão, numa interpretação do decreto, essa é uma conduta em face de uma interpretação do decreto — e, em face disso, não seria irregularidade — ou seria uma irregularidade porque, se olharmos pelo paradigma da Lei nº 866 e da LDO, deveria haver a especificidade de preços, até para saber se aquilo é sobrepreço ou não?

Pela manhã, encontramos na INFRAERO a necessidade de haver a atualização, apesar de todos os debates sobre a tabela do SINAPI, mas já víamos a possibilidade de haver um SINAPI para a infraestrutura aeroportuária. Haveria necessidade de um SINAPI para obras de refinaria de petróleo? Haveria adequações a serem feitas, adequações para adaptar a tabela? Se a resposta for afirmativa, obviamente poderia não haver sobrepreço.

Outra pergunta é tocante à constância de investimentos da PETROBRAS no PPA e na LDO. O argumento utilizado pelo TCU é o de que, se for obra paga com recursos públicos, deveria constar isso no plano de investimentos. A PETROBRAS, por sua vez, alega que esses investimentos poderiam ser, no caso, feitos em parcerias com entidades privadas. Então, não seria obra puramente estatal, já que poderia, como o COMPERJ, ser feito em associação dentro de um consórcio. Então, só seria contabilizado os imobilizados e não todo o empreendimento. Conforme for a análise, poderíamos compreender de forma diferente. Então, esse é um quesito sobre o qual temos de nos debruçar na Comissão de Obras Irregulares.

Por fim, o regime jurídico a ser adotado. Qual o regime jurídico mais adequado à PETROBRAS? O TCU tem um paradigma interpretativo de ser obrigatório o da Lei nº 866. Como falei anteriormente, o Decreto nº 2.745, de 1998, normatiza o regime especial para a PETROBRAS. Isso daria à PETROBRAS condição diferenciada de estabelecer paradigmas próprios de compra, inclusive para fazer alguma contratação, como foi dito, para fazer empreendimento em que parte dele poderia ser objeto único e não ocorrer o parcelamento desse objeto, a fim de que houvesse a concorrência e com isso alcançar preço menor, ou, ao englobar esse empreendimento numa só obra, conseguir agilidade no processo construtivo e até a sua finalidade principal: a produção de insumos petroquímico ou de *diesel* e petróleo.

Então, qual é o critério, o objeto, o princípio a ser abraçado? Seria a agilidade do empreendimento e a qualidade do serviço, para que o empreendimento possa gerar receita imediata, ou, havendo a fragmentação, trocar a morosidade com acompanhamento mais perfeccionista do controle de custo? O tempo em que o objeto fragmentado em diversos subobjetos levaria a uma morosidade maior na execução dessa obra, ou haveria o entendimento do englobamento de todo o objeto e contratação de um só prestador ou de uma construtora, com isso ganhando em agilidade da obra até sua fase final.

São sobre esses paradigmas que temos de nos debruçar. Com quem está o melhor referencial?

O referencial de controle tido pelo TCU ou a forma como a PETROBRAS compreende o Decreto nº 2.745, e o faz de maneira peculiar, objetivando, pelo que foi exposto, a agilidade na execução do empreendimento e o mais rápido retorno à sociedade brasileira.

Então, diante dessa questão, estamos num dilema. Não vejo má-fé, não vejo interesse subalterno nessas ações. O que vejo, nesse contexto, são construções paradigmáticas de que se vale o TCU e paradigmas de que se vale a PETROBRAS.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Qual é o mais correto para alcançarmos, ao mesmo tempo, o melhor controle e maior rapidez e a qualidade do empreendimento, do produto final, do resultado que poderá causar à sociedade brasileira?

É a indagação que faço tanto ao TCU quanto à PETROBRAS.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Tem a palavra o nobre Senador Roberto Cavalcanti.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Agradeço, Sr. Presidente, pela concessão da palavra. Cumprimento todos os membros da Mesa.

Gostaria de fazer não a minha apresentação, mas gostaria de dizer que me considero Parlamentar da base do Governo.

Por muitas vezes, acostei-me a projetos de interesse do Governo e sempre procurei, nesta Casa, votar e comportar-me da melhor forma no sentido de honrar pertencer à base aliada.

Sou empresário. Estou na política, mas, na verdade, meu DNA é de empresário. Faço análises com muito pragmatismo, olhando muito pouco só pelo lado da política. Confesso que cheguei hoje, aqui, com uma expectativa muito otimista, porque conheço a PETROBRAS e a defendo nesta Casa.

Recentemente, dias atrás, o Senador Álvaro Dias fazia denúncia do superfaturamento da Refinaria Abreu e Lima da ordem de 2 bilhões de reais. Coincidentemente, havia sobrevoado as obras da citada refinaria menos de 12 horas antes do pronunciamento e fui bastante claro para o Senador Álvaro Dias de que um superfaturamento de 2 bilhões de dólares seria inexequível, considerando que eu tinha visto a obra e verifiquei que estava conforme está exposta nas fotografias. A obra está em fase final de terraplanagem e não caberia, tendo em vista a dimensão da obra, um superfaturamento de 2 bilhões de reais naquele estágio.

Digo isso para externar que hoje, aqui, assisti ao trabalho e à apresentação dos membros do Tribunal de Contas da União, pelos quais tenho profundo respeito. Na condição de cidadão, sempre acho que a imagem que o TCU tem lá fora é de superexigente, de cerceador de determinadas obras, de obstaculizador do crescimento e do desenvolvimento do País apegando-se a minúcias. Tenho o maior respeito, mas às vezes existem as deturpações de imagens que são apresentadas lá fora.

Porém, confesso que hoje fiquei extremamente decepcionado com a apresentação da PETROBRAS.

A PETROBRAS fez uma apresentação midiática: apresentou 3 filmes extraordinários para se tomar ciência das obras em si e abordou o mérito dos 3 grandes projetos. Eu, na condição de cidadão brasileiro e de Senador, acosto-me a eles. Penso que aos membros do Tribunal de Contas da União ninguém no Brasil tem nada a opor no tocante à grandiosidade dessas obras e à necessidade dessas obras, à geração de impostos, à geração de empregos. São obras fantásticas e meritórias no sentido do desenvolvimento do Brasil. Contudo, esperava, sinceramente, permitam-me a franqueza, pelo nível de qualificação técnica da PETROBRAS, pela grande empresa que é, esperava que viesse a esta Comissão, já, de antemão, fazendo defesa prévia de fatos incontestáveis.

O relatório do Tribunal de Contas da União traz pontos que considero, na condição de empresário, merecedores de defesa. Apresentar imagens das obras e seus méritos é bacana, parabéns, mas não é para isso que estamos aqui.

As acusações do Tribunal de Contas da União são gravíssimas sobre preços verificados em itens de custo unitário das obras, quando comparados com padrões obrigatórios previstos na LDO. Não foi dito nada a respeito disso.

Critérios de medição inadequados para indenização de períodos parados, levando o pagamento às empresas contratadas, o ressarcimento dos custos dos equipamentos imobilizados pelos mesmos valores pagos pelos mesmos equipamentos se estivessem em operação. E aqui num anexo está descrito exatamente o que é isso. Paga-se, por exemplo, por um trator que está operando o mesmo estando ele parado. Se essas acusações são verdadeiras, acho que cabe a nós, membros desta Comissão, refletirmos sobre isso.

Existe uma outra acusação que é a ausência ou recusa do fornecimento de planilhas de custos unitários de insumos e serviços contratados pela empresa, a PETROBRAS, que não está nem sabendo os verdadeiros valores que está pagando.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Então, acho que estamos num impasse. Dentro do meu coração, tenho um forte espírito de grupo, um forte espírito partidário, no sentido de, como cidadão, até pernambucano, defender a Abreu e Lima e as outras obras, porém as acusações do Tribunal de Contas são muito claras.

Eu esperava que a PETROBRAS chegasse hoje aqui para dizer que esses pontos inexistem ou, se eles existiram, foram saneados; que não se paga mais trator parado pelo preço de trator operando; não há subpreço porque foi corrigido.

Na verdade, neste momento estou em extrema dificuldade, porque eu, como Parlamentar da base aliada, tenho que me acostar à obra do Governo, tenho que defender a PETROBRAS, porém não posso deixar de dar crédito ao trabalho feito pelo Tribunal de Contas da União, que está muito bem feito e apresentado; e da parte da PETROBRAS não apareceu uma frase defensiva, pelo menos algum esclarecimento para que nós, Parlamentares, possamos, na nossa Comissão, ter a luz da decisão.

Era isso, com meu sentimento de coração de estar me posicionando de uma forma que não é a que eu desejava.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Diante da manifestação de 3 dos Srs. Parlamentares, o Deputado Ricardo Barros, o Deputado Eduardo Valverde e o Senador Roberto Cavalcanti, passo a palavra, pela ordem, primeiro, ao senhores representantes do Tribunal de Contas da União, para as devidas respostas e observações e, logo a seguir, aos representantes da empresa PETROBRAS. Com a palavra V.Sa.

**O SR. PAULO ROBERTO MARTINS** - Obrigado, Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, em primeiro lugar, em relação às questões trazidas pelo Deputado Ricardo Barros, acho que S.Exa. trouxe à discussão questões de maior relevância e que devem, de fato, ser objeto de uma reflexão profunda.

Na visão do Tribunal de Contas da União, uma das mais nobres missões do Parlamento reside exatamente na elaboração da Lei Orçamentária Anual, quer dizer, para onde serão destinados os recursos públicos.

Essa decisão de alocação de recursos públicos é eminentemente política, subsidiada por elementos técnicos, e a decisão política é, como deve ser, desta Casa, do Congresso Nacional. Ao TCU, nesse sentido, cabe fornecer os subsídios técnicos para que V.Exas. tenham condição de fazer a análise política calcados nos melhores elementos.

Quanto ao preciosismo, nobre Deputado, esse zelo nos foi imposto pela história, porque fomos, num tempo pretérito, acusados da falta de zelo, exatamente quando culminou o episódio do TRT de São Paulo, quando não fornecíamos tão amiúde os elementos para que o Parlamento tomasse a deliberação mais consciente. E a partir daí esse zelo também nos passou a ser imposto pelas Leis de Diretrizes Orçamentárias, que dizem exatamente que tipo de reporte temos de passar a V.Exas., para que possam decidir da melhor forma possível. Mas, é claro, é uma decisão absolutamente soberana do Parlamento.

Quanto à questão trazida pelo Deputado Eduardo Valverde em relação à aplicabilidade ou não da Lei nº 8.666, ou do próprio decreto da PETROBRAS, creio que talvez seja necessário se separarem um pouco os temas que se discutem. Na verdade, a aplicabilidade ou não da Lei nº 8.666, ou a existência de um regimento autônomo para a PETROBRAS, não trará influência direta na questão de preços que está sendo discutida. Pode trazer em relação a outras falhas ou irregularidades que sejam consideradas, sobretudo, formais ou relativas a processos de trabalho, mas não em relação à questão preços, inclusive porque os parâmetros de preços não se encontram definidos na Lei nº 8.666 e nem tampouco serão definidos no estatuto jurídico das empresas de economia mista. Esses parâmetros são fixados pelas Leis de Diretrizes Orçamentárias.

Na verdade, quero apenas lembrar que essa questão, também relevante, claro, eliminará muitas das atuais divergências entre TCU e PETROBRAS, mas não especificamente no quesito preços. Nesse sentido, seria importante até ressaltar que já se encontram em tramitação neste Congresso Nacional 3 propostas, de autoria de Senadores, que objetivam exatamente regulamentar o art. 173 da Constituição Federal. Mas, independentemente de qual seja o estatuto jurídico, um caminhão de areia continuará custando um caminhão de areia, seja pelo estatuto da PETROBRAS, seja pela LDO.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Essas são as ponderações iniciais que eu gostaria de fazer, apenas em termos mais gerais, sobre as considerações feitas por V.Exa.. Eu passaria, então, para os demais colegas.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Eu anotei 2 aspectos aqui que foram levantados, primeiro pelo Deputado Ricardo Barros, quanto à questão dos contratos rescindidos. Essa questão foi bastante debatida hoje pela manhã, porque as 2 obras da PETROBRAS, que eram objeto das discussões da INFRAERO, envolviam a questão exatamente de contratos rescindidos em ambos os casos. E nós explicávamos, naquele momento, que, é evidente, como a Constituição prevê, a decisão de se colocar ou não uma obra no quadro de bloqueio é do titular do controle externo, que é o Congresso Nacional. A titularidade do controle externo é do Congresso Nacional, que exerce esse controle com o auxílio do Tribunal de Contas da União. E as LDOs estabelecem como esse auxílio se dá na questão de obras.

A leitura que nós fazemos do dispositivo da LDO nessa questão de contratos rescindidos, nessa questão específica desses contratos da INFRAERO, é que para efeito da LDO são consideradas irregularidades graves, para os objetivos daquela lei, aquelas que, sendo materialmente relevantes, podem conter risco de dano ao Erário. Aqueles 2 contratos hoje cedo discutidos, ambos têm uma pendência de um encontro de contas. Ao mesmo tempo em que o consórcio, no caso de Vitória, entende que tem 19 milhões ainda a receber, num estudo preliminar, a própria INFRAERO acha que tem que pegar de volta 28 milhões. Então, dependendo de como seja feito esse encontro de contas, pode ainda haver risco de danos ao Erário decorrente desse contrato. É diferente daquele contrato rescindido em que não há nenhum tipo de pendência e que nós, certamente... Eu me lembro que já encaminhamos diversos casos ao Congresso Nacional informando que não há motivo para permanecer no quadro de bloqueio porque o contrato foi rescindido e não há nenhuma pendência.

No entanto, o Congresso Nacional, como titular do controle externo, se entender que dentro das medidas já adotadas pelo Tribunal, de determinação, de que não seja feito nenhum acordo antes de apresentar o fundamento desse encontro de contas ao próprio Tribunal para a nossa análise, nenhum pagamento seja feito assim por parte da INFRAERO, naquele exemplo, continuando naquele exemplo, se o Congresso entender que essa medida do Tribunal já é suficiente para resguardar o Erário, nada impede, se ele assim entender, que tire do quadro.

De qualquer forma, o que nós queremos deixar claro é que a informação é passada à luz do que dispõe a lei. E a nossa interpretação do que dispõe a lei nesse aspecto de contratos rescindidos é essa.

Houve também por parte do Deputado Eduardo Valverde uma outra questão a respeito de preços referenciais, como o colega Dr. Paulo Wiecherr já falou. A questão de ser decreto ou ser lei em nada afetaria a questão preço, que é o cerne dessa discussão. No entanto, a própria LDO, que trata desse assunto, fala que são 2 sistemas nacionais, tradicionais, como referenciais. No entanto, complementarmente podem ser usados outros sistemas de órgãos da administração federal.

Ora, se a PETROBRAS tiver um sistema de custos e passar a adotar esse sistema de custos, formalmente aprovados pela própria PETROBRAS, em princípio, nós vamos entender que está adequado esse procedimento. Eventualmente podemos até fazer alguma crítica, alguma ponderação com relação ao sistema, mas se há um sistema formalmente aprovado, adotado por ela, não haveria, da nossa parte, o questionamento na forma que há hoje.

Por fim, a questão que também foi levantada do parcelamento ou não, da conveniência de parcelar, e às vezes do não-parcelamento de um empreendimento, a própria Lei nº 8.666 já prevê isso. Ela não prevê que o parcelamento é algo automaticamente obrigatório. Não. Ela prevê que deve ser feito o parcelamento, exceto nos casos em que ficar evidenciado que, por questões técnicas ou questões de economia de escala, esse parcelamento não deva ser realizado. Então, é uma questão a ser esclarecida já no estudo de viabilidade do empreendimento. Se, por ocasião daquele estudo, esses 2 cenários são colocados, do parcelamento e do não-parcelamento, e nesse estudo for verificado que o parcelamento leva a riscos de atraso no empreendimento, de um maior tempo para a conclusão desse empreendimento, e esse atraso no início do faturamento daquele empreendimento pode ser superior ao possível ganho do parcelamento, pronto, à luz da própria Lei nº 8.666 isso pode ser plenamente justificado sem haver problema algum.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Eduardo Valverde deseja uma réplica.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Interessante. Estou ouvindo aqui com atenção o posicionamento do senhor. Considero-o até um posicionamento bem avançado, porque temos que buscar compatibilizar a necessidade de uma empresa estatal, que tem uma lógica de mercado e toda ela dentro de uma lógica regulada, por dentro de uma lógica de competitividade, e não fazer com que as regras do serviço público, os princípios gerais do serviço público sejam adequados a uma empresa que tem um componente público, mas que também tem um componente privado e disputa dentro do mercado um espaço econômico.

O que fazer para que as regras estabelecidas no serviço público, as regras de eficiência, de moralidade, de ética se adequem a esse contexto de competição, que muitas vezes o fator tempo pode ser anticompetitivo, caso ele seja muito moroso?

E muitas vezes a qualidade do serviço, muitas vezes o prestador, por ser único dentro de um mercado onde são poucos os prestadores, onde a formação de preço não segue uma regra, mas uma outra lógica — porque muitas vezes são oligopólios ou monopólios que detêm conhecimento e esse conhecimento adquirido acaba sendo valorado, e o tomador muitas vezes se sujeita a pagá-lo porque só tem aquele fornecedor. Como fazer essa conciliação?

Essa é a indagação: se a regra estabelecida na Lei nº 8.666 ou a regra estabelecida num decreto, que é um procedimento mais simplificado, é o melhor paradigma para compreender o fenômeno PETROBRAS. Essa foi a indagação que eu tinha feito e a resposta da PETROBRAS me parece que está mais flexível. Há uma composição, pelo menos do que foi colocado... Parece que o que precisamos estabelecer aqui são procedimentos entre a PETROBRAS e o TCU para adequação, porque não há, pelo que foi exposto pelo Sr. André, incompatibilidade. O que precisa haver é uma adequação de conduta, da área técnica de um lado e o TCU para compatibilizar os procedimentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra V.Sa.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Deputado, entendemos que a posição que foi colocada aqui à luz da Lei nº 8.666 poderia atender plenamente às questões colocadas no quesito parcelamento no problema específico dos casos que estão sendo analisados da PETROBRAS. O próprio decreto da PETROBRAS traz entre os seus princípios o princípio da transparência. E esse é um princípio que, mesmo à luz do decreto e à luz desse princípio, ele comandaria a explicitação num estudo de viabilidade, da conveniência, da oportunidade, da maior economicidade de fazer, por exemplo, o não-parcelamento. Se nós apontamos o não-parcelamento como um indício de irregularidade em alguma auditoria, é porque não foi encontrado um estudo consistente nesse sentido. No entanto, mesmo que à luz da Lei nº 8.666, se durante os trabalhos de fiscalização encontraram um estudo com os 2 cenários mostrando que é melhor para o interesse público, para o interesse da empresa, seu interesse comercial inclusive, que aquela contratação seja feita de forma não parcelada, não há empecilho legal nenhum nesse aspecto.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Essa é a parte mais delicada dessa discussão toda. Qual é a posição da PETROBRAS em relação a isso, no entendimento de vocês? Essa arguição do TCU de que se houvesse uma justificativa seria factível o entendimento do TCU e, com isso, essa polêmica não seria gerada se houvesse essa...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Eduardo Valverde, apenas um questionamento: o TCU já está satisfeito?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Passemos agora à PETROBRAS para poder fazer os esclarecimentos e responder aos questionamentos formulados.

Com a palavra V.Sa.

**O SR. CLAUÇO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Como muitos dos pontos citados foram referentes à refinaria do Nordeste, a Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, então, eu vou começar por esses questionamentos.

Bem. Nós não fizemos, Senador Roberto Cavalcanti, que fez aquela colocação sobre a PETROBRAS... Foi muito bem abordado aqui pelo TCU, e todos aqueles itens estão com indícios de irregularidades, que foram apontados. Nós estamos respondendo paulatinamente às questões.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

A exemplo do que foi bem abordado ali na questão da terraplanagem, que era um item que foi identificado e qual o principal conceito daquele item, quando a PETROBRAS fez a licitação, no entendimento da PETROBRAS, ela estabeleceu com base nos seus critérios, no seu projeto, com base em tudo que ela tinha de projeto e dos quantitativos, os valores que foram os referenciais que nivelaram toda a primeira aceitação à licitação. E teve um vencedor.

No desenvolvimento do projeto aconteceram aqueles aumentos de quantidade, como estavam ali. Qual é o procedimento da PETROBRAS? E foi bem visto, porque o TCU mostrou, inclusive, uma ata de reunião que foi feita.

Ora, a PETROBRAS diz o seguinte: contrato de preços unitários com quantidades determinadas. Até o limite daquelas quantidades estabelecidas ali, nós estamos entendendo aquela planilha de preço unitário como uma planilha de pagamentos, como se fosse uma estrutura analítica de pagamentos para cada um dos itens. Qualquer quantidade, acima daqueles valores, é como se eu não tivesse um contrato. Eu preciso renegociar esses preços. E estes preços vinham sendo renegociados desde janeiro — agora eu me perdi na data — de 2009. E nós passamos, desde janeiro vimos discutindo aqueles números, e esses números, hoje, são inferiores àqueles, inclusive, que o TCU mostrou aqui para nós que ele tinha naquela ata de reunião, buscando as melhores condições. Por quê? Em um projeto daquela magnitude eles têm algumas características. Eu vejo que foram feitas algumas comparações, também, com projetos de outros locais. Então, a gente tem que analisar o projeto e o contrato da sua natureza, onde ele está ocorrendo.

Nós, devido às peculiaridades, estamos fazendo esses ajustes e esperamos, em breve, consolidar esses ajustes.

Então, esses dados foram feitos, estão sendo feitos e nós vamos esclarecer um a um daqueles itens. E se porventura aparecer algum item que está indicado pelo TCU, que nós entendemos que tenha que ser feito, vai ser feito porque é um interesse da área técnica da PETROBRAS. Nós estamos fazendo isso.

São 2 pontos importantes que valem, assim, para exemplificar como também, na visão PETROBRAS, existe uma preocupação com os valores desses contratos. Quanto menor ficar o valor total da refinaria maior será a viabilidade e atratividade desse projeto.

Um exemplo que também foi dado foi sobre a questão do aumento dos drenos fibroquímicos. Esse é um fato muito interessante e que mostra o rigor do que estava sendo feito. Nós tínhamos, de fato, uma situação em que havia mais um determinado solo, de uma determinada qualidade, que para atender às condições técnicas para a condição original do projeto, ele deveria ser todo removido e levado para fora da refinaria, porque não era de boa qualidade.

Nós identificamos outra alternativa técnica: não retirar aquele solo e fazer um adensamento daquele terreno, usando os drenos fibroquímicos. Ora, para tomar essa decisão, nós fizemos uma conta. O que é mais econômico e adequado ambientalmente? Remover todo o material, importar material ou trazer uma nova tecnologia para aquele ponto? Essa tecnologia já estava prevista no contrato, mas não naquela quantidade. Seriam os drenos fibroquímicos. Ora, então, com a não remoção e por uma substituição de drenos fibroquímicos, nós tivemos uma economia de milhões de reais para o contrato.

Para a remoção total, em nossa avaliação, custaria cerca de 90 milhões de reais para remover e transportar outro material para o local. Trazer os drenos fibroquímicos e instalar drenos fibroquímicos custa, se eu não me engano, aproximadamente 50 milhões. A diferença é da ordem de 40 milhões em economia, mais de 40 milhões de economia, somente com essa alternativa.

Foi muito bem apresentado o ponto que o TCU indica: *“Ora, mas vocês aumentaram a quantidade de drenos fibroquímicos.”* Então, o custo, o preço do dreno fibroquímico não pode ser o mesmo que tínhamos anteriormente. Para isso, nós utilizamos um novo preço. Como nós o calculamos? Usando a metodologia indicada, acrescentando a essa metodologia os custos particulares que a PETROBRAS possui, os custos que, em nosso entendimento, são adequados para lá: os custos indiretos na obra no local, os custos referentes às questões ambientais e de responsabilidade social, de maneira geral, que nós aplicamos.

Ora, quando nós rerepresentarmos esses números para o TCU — hoje já posso adiantar para o TCU que é inferior àqueles valores de 15 —, não chegamos ao número de 12, que o TCU orientou na primeira vez, mas



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

não é nem o 15 daquela fase inicial. Como essas negociações envolvem grandes somas, grandes quantidades de dinheiro, são negociações demoradas. A nossa equipe que está à frente da obra precisa debater. Cada ponto desses tem que ser validado a todo instante.

Há dois entendimentos. Primeiro: estamos atendendo aos méritos e aos princípios que o TCU considerou? Estamos. Segundo: atende aos princípios da PETROBRAS nas suas estimativas de custo? Está coerente com aqueles preços? Está.

Esse é o número a que nós vamos chegar. E nós temos certeza de que vamos esclarecer e colocar para o TCU, no momento adequado, quando nós finalizarmos esses processos. Não foi o objetivo mostrar, porque são indícios e estão em fase de discussão, mas nós temos certeza de que vamos esclarecer, ponto a ponto, esses itens.

No caso da terraplanagem, não há indício de irregularidade com paralisação. Existem retenções; e essas retenções, nós as estamos fazendo.

Hoje aquela retenção já está maior: não são 16 milhões, são mais de 18 milhões de reais. Nós estamos ultimando esses ajustes que devem ser feitos no contrato de terraplanagem.

Quanto ao segundo ponto — o próprio Senador Roberto Cavalcanti já abordou a questão —, o pagamento de horas de chuvas, tenho certeza de que nós já deixamos explícitos para o Tribunal que nós não vamos pagar equipamento parado por preço de equipamento em operação. Isso não existirá nos contratos da refinaria.

O que existe? Existe um critério. Por que nós pagamos hora de chuva no contrato? Qual é o conceito? O conceito de se criar uma verba de chuva para pagamento de horas paradas é para retirar do risco de quem está fazendo a montagem de colocar um custo de uma coisa que ele não sabe quanto vai ocorrer efetivamente. Ora, se nós tivermos uma obra e houver muita ou pouca chuva, mesmo que se use — e nós orientamos isto — uma média dos últimos cinco anos, há todo um critério para a empresa fazer, mas qual é a data zero, de partida? A data zero, de partida, vai ser a seguinte: quando que esse contrato efetivamente será assinado e começará a ter validade? Quando nós fizermos isso, as diversas etapas do contrato, daqueles ciclos de mão-de-obra, poderão ser diferenciadas. O que acontecerá com o empresário que dará o preço para nós? Ele terá de contingenciar, se deixo tudo isso dentro do contrato.

Então, para esses contratos maiores, o princípio de colocar as chuvas para diminuir contingência por esse tipo de serviço foi retirado. O próprio TCU entendeu que essa medida é positiva.

Qual é a discussão? Como pagar. Em nosso anexo de pagamento não está explícito e claro como isso deve ser feito. Estamos esclarecendo-o. Podemos garantir a todos os presentes que nenhum equipamento será pago com hora trabalhada e equipe parada. Isso não existe e não existirá. Esse é outro ponto importante que queremos deixar claro.

Estamos formatando isso, para que fique claro e não só atenda ao TCU mas também garanta a nós gestores e a todas as equipes que estão em campo a formulação. Assim, numa próxima auditoria do Tribunal, se tivermos a metodologia adequada, não teremos irregularidade novamente. Se não formatarmos agora e não discutirmos como isso será feito e como será medido, amanhã, numa obra com esse porte, conforme mostramos aos senhores, poderá haver mecanismos diferenciados e poderá haver irregularidades. Qual é a meta? A meta é não haver irregularidades.

O terceiro ponto, orçamento, é talvez o mais sensível da nossa discussão.

A PETROBRAS entende que a questão das planilhas Excel, etc., está dentro do bojo da “orçamentação”. Esse assunto, como bem disse o TCU, teve vários pontos de discussão. Estamos tentando encontrar uma maneira de trabalho, porque entendemos que só fornecer planilhas editáveis em Excel não resolverá nosso problema com os órgãos auditores, porque o problema passa por muito mais pontos do que este.

Como é o processo interno da PETROBRAS para selecionar uma empresa para a compra de um determinado serviço? O Presidente Gabrielli esteve aqui semana passada e explicou muito bem que existe um processo de governança muito apertado para todos os gestores. Efetuamos as licitações para esses tipos de contrato e a PETROBRAS efetua seu orçamento interno, que só vamos conhecer depois que abrimos o preço



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

das propostas. Nenhum membro, nenhuma pessoa conhece o preço. Os gestores do empreendimento não recebem o preço. É como se fosse mais um concorrente.

Dentro desse valor estabelecido pela PETROBRAS há uma margem de aceitabilidade: menos 15, mais 20, menos 10, mais 30. Isso depende do grau de precisão das informações que geraram aquele orçamento. Em função disso, ela classifica as propostas. E nós paramos aí. Definimos o vencedor — esclareço que esses são contratos a preço global. Existe o demonstrativo de formação de preço, uma coisa comum para todas as empresas. Esse demonstrativo serve de base para que façamos uma avaliação daqueles itens que estão muito diferentes da organização que efetuamos e serve de base para negociarmos preços mais vantajosos. Isso é conduzido dessa forma e, então, é decidido quem é a empresa vencedora.

Quanto à discussão da planilha, como a PETROBRAS entende que isso faz parte do sistema como um todo, da PETROBRAS, precisamos ainda acordar com o TCU. Temos de ter esse item numa agenda, para que se entendam os sistemas de metodologia de custos, porque é uma planilha que utiliza, como foi demonstrado aqui, outros sistemas de custo e utiliza alguns sistemas que retroalimentam sua base de preço. Utilizamos sempre como referência as planilhas de preços unitários, principalmente das pessoas, as tabelas dos sindicatos da região onde está sendo realizada a obra, adicionando ou não, verificando o momento em que estamos. Estamos num momento de aquecimento do setor petróleo. As pessoas especializadas estão mais raras. Há todo um processo. Esse item tem de estar na agenda, porque ele é recorrente em vários dos nossos processos no TCU. Esperamos chegar a bom termo para solucionar esse problema.

Pode ser — isto foi dito aqui — sistema de estimativas de custos para que passe a ser alguma coisa auditável. Valida-se o sistema e, em cima do sistema, trata-se daquele custo; ou transforma-se o sistema da PETROBRAS ou outro sistema qualquer para ser utilizado.

Acho que isso vai demandar dessa agenda de trabalho que tem de existir entre PETROBRAS e TCU, para nós, que estamos à frente no dia a dia, não sofreremos com esses esclarecimentos e explicações a todo momento. Aí, sim, com um instrumento definido de trabalho, vamos ter um ambiente claro para poder fazer essa discussão e pegar os erros. Terei a base e terei como pegar as coisas que estão erradas. É o que queremos.

Essas são as colocações, principalmente em relação à refinaria do Nordeste. Entendemos que o processo de terraplanagem, em 2008, está focado em alguns pontos. O próprio TCU já colocou que há manifestação de redução de alguns itens. E há essa renegociação total do contrato. Esperamos terminar bem esse processo.

Vale destacar que, no processo de 2008, cumprimos todas as determinações exaradas pelos acórdãos do TCU.

Com relação aos processos de 2009, estamos prestamos os esclarecimentos dos indícios. Foram identificados cerca de seis pontos. Um deles se referia aos projetos de compra de tecnologia, mais projeto básico, mais construção e montagem. Os argumentos que apresentamos foram atendidos pelo TCU.

Com relação ao item da chuva, acredito que temos condições de responder rapidamente e eliminar também essa tendência.

Vai ficar a questão do sobrepreço, que está indicado ali com relação aos contratos. Em nosso entendimento, é uma questão metodológica. Nós, PETROBRAS, temos de envidar todos os esforços para tentar esclarecer, ao máximo, ao TCU como é a composição de custos, porque acreditamos que o sistema desenvolvido pela PETROBRAS está adequado, está eficiente. Mas é uma questão metodológica. Por isso queremos que isso aconteça. Há pessoas de nossa área mais corporativa que está trabalhando no sentido de equalizar essas dificuldades momentâneas.

Era isso, Sr. Presidente.

**O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI** - Sr. Presidente!

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Antes de conceder a palavra ao nobre Senador Roberto Cavalcanti, pois já percebi que S.Exa. manifesta o desejo de uma réplica...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, com todo o respeito, com a devida vênica, eu me inscrevi há muito tempo.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - V.Exa. é o quarto. Quando eu me reporto ao Senador Roberto Cavalcanti, faço-o para permitir a S.Exa. a réplica.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Ah! Muito bem, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Sem problema.

O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI - Serei breve.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu concederei a palavra a V.Exa. daqui a pouco, porque a Presidência sente necessidade de um esclarecimento.

Este tipo de audiência pública — foi dito isto na sessão da manhã, embora nem todos estivessem presentes — inaugura-se nesta sessão legislativa, por força do que dispõe o *caput* do art. 97 da LDO para 2010, votada, aprovada, sancionada este ano. Esse dispositivo diz que é convocada a reunião de audiência pública com a finalidade de ouvir representantes do TCU e de órgãos ou entidades da Administração Pública, *“com vistas a subsidiar as deliberações acerca da inclusão ou exclusão dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves ainda não comprovados”*. Portanto, esta é uma audiência pública de debate. É a oportunidade para o Congresso Nacional, por meio desta Comissão, assumir o seu papel ativo nesse processo, e não de uma Casa homologatória das decisões ou dos encaminhamentos do Tribunal de Contas da União. Nesse sentido, peço a compreensão dos senhores.

Estou fazendo este esclarecimento por conta inclusive das palavras do nobre Senador Roberto Cavalcanti, há poucos instantes, e do ilustre representante da PETROBRAS, Gerente da Área de Engenharia, o Sr. José Paulo Assis, quando, salvo engano — eu posso ser corrigido e aceitarei a correção sem nenhum demérito —, o Senador Roberto Cavalcanti demonstrou estranheza e decepção por ter visto os representantes do TCU apontarem, até pelo mesmo sumário que tenho em mãos, algo em torno de quatro itens de descumprimento de normas por parte da PETROBRAS, a exemplo de sobrepreço verificado em itens de custo unitário das obras, de critérios de medição inadequados, de ausência ou recusa de fornecimento de planilhas e de realização de obras de investimento sem autorização na Lei Orçamentária e sem inclusão no PPA.

A seguir, ouvi os representantes da PETROBRAS fazerem a apresentação dos méritos dessa empresa — e o País todo reconhece —, sem atentar para as críticas, observações, itens elaborados pelo Tribunal de Contas da União. Ora, quando eu digo que esta é uma sessão esclarecedora e um espaço para o debate é porque nós Senadores e Deputados, Parlamentares desta Comissão, precisamos estar devidamente instruídos para, a partir deste debate, chegarmos às nossas conclusões de como vamos deliberar — em outras palavras, votar —, para incluir essa obra no Anexo 6, caracterizando-a definitivamente por lei como obra paralisada, ou excluí-la, diante da indicação feita pelo Tribunal de Contas da União.

Portanto, nós precisamos que a PETROBRAS — pelo que entendi, foi diferente — preste esclarecimentos não apenas ao TCU, mas, diante do que diz o TCU, preste esclarecimentos aos Parlamentares nesta reunião, porque nós precisamos tomar uma decisão. Eu, por exemplo, opinei pela manhã — e foi apenas uma opinião não do Presidente, mas do Parlamentar — quanto às obras da INFRAERO no sentido de que elas deveriam estar fora do Anexo 6.

Cumprе registrar, a título de observação, que o representante do TCU, Dr. André Luiz Mendes, há pouco fez uma referência à audiência da manhã, Deputado Márcio Reinaldo Moreira, e uma distinção dos contratos rescindidos acerca dos quais nenhuma pendência existia, diferentemente dos contratos da INFRAERO nos quais existem pendências. Mas, evidentemente, são pendências que não serão resolvidas nem pelo TCU nem pelo Congresso Nacional. Os contratos da INFRAERO analisados na sessão da manhã têm pendências sim, mas serão resolvidas pelo Poder Judiciário, porque são questões que estão sob o julgamento hoje do Poder Judiciário, mas são contratos rescindidos. Em momento algum, a decisão do TCU em relação a esse encontro de contas terá valor jurídico impositivo, cogente, diante de uma decisão do Poder Judiciário, muito menos do Congresso Nacional.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, V.Exa. me permite um aparte?

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Com todo o respeito que merece V.Exa., dizer que o Poder Legislativo não tem o poder de fiscalizar um contrato rescindido, com todo o respeito a V.Exa...



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Não foi isso que eu disse.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - V.Exa. acabou de dizer que quem vai decidir sobre o contrato é o Poder Judiciário.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu recomponho.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Por favor, recomponha.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu vou recompor.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Recomponha, porque quem vai fiscalizar — e a Constituição assim o diz — é o Poder Legislativo. É esse aparte que eu queria fazer à fala do Dr. Glauco.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - V.Exa. o fará. Eu quero apenas me recompor para fazer essa conclusão, fazendo uso inclusive das palavras do nobre Deputado Ricardo Barros. Em relação a esses contratos rescindidos, nós não vamos operar a Lei Orçamentária em ponto algum. No que respeita aos contratos rescindidos, esta Comissão não vai operar nada mais. Se forem considerados incluídos no Anexo 6, eles de lá não serão excluídos nunca. Eles não terão vigência mais, não receberão recursos.

Evidentemente, neste caso, quem vai decidir mesmo é o Poder Judiciário. E aqui não há espírito de corpo, não. Aqui há apenas o entendimento daquilo que Montesquieu disse dos três Poderes, da interdependência e da divisão do poder entre três Poderes, porque, o contrário, quando está na mão de um só, é absolutismo. Portanto, cada um tem a sua competência. E, neste momento, discutem-se nesses contratos apenas haveres. E, em se discutindo haveres, direitos e obrigações, responsabilidades, indenização, quem deve pagar o que a quem, a última palavra é do Poder Judiciário mesmo. Não será do Congresso Nacional. A nossa função e competência é outra completamente diferente.

É preciso que se diga — e chamei a atenção dos senhores pela manhã, atendendo a um reclamo, parece-me, do Deputado Humberto Souto — que a reunião é extremamente importante e deveria estar com uma audiência muito maior, inclusive da imprensa, que se julga no direito de dizer as coisas, e tem o direito de dizer, sobretudo num país livre como o nosso, mas, em contrapartida, precisa ter a responsabilidade de saber dizer. E, para saber dizer, precisa primeiro conhecer. E deveria estar aqui para conhecer essa realidade, diante de um confronto entre o Tribunal de Contas e órgãos ou entidades da Administração Pública.

Portanto, esta Casa não é homologatória, não! É preciso que se respeite e resguarde a competência constitucional do Tribunal de Contas da União, mas é preciso que não se esqueça da competência do Poder Legislativo.

Portanto, esta explicação é para exatamente acudir ao reclamo de V.Exa. há poucos instantes e prestar esse esclarecimento, por se tratar de um procedimento novo, adotado pela nova Lei de Diretrizes Orçamentárias, no art. 97, *caput*, da lei a que me referi.

Com a palavra o nobre Senador Roberto Cavalcanti; a seguir, para réplica, o Deputado Ricardo Barros.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, quero, com todo o respeito a V.Exa...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - ...orgulho e prazer irei ouvir V.Exa a seguir.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Não. Eu quero, com todo o respeito...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Fique à vontade.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - ... porque senão ficamos aliados da discussão, uma discussão que me parece absolutamente superveniente àquela que está acontecendo. Quero saber se vão ser cumpridas as leis do País.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Vão.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - É só isso que quero, a Constituição, a lei.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - E V.Exa vai compreender claramente uma coisa.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Mas se V.Exa não me dá a palavra e dá a réplica e a tréplica, aí fica difícil.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Deixa-me fazer um esclarecimento curto para que V.Exa entenda.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Não, V.Exa fez agora um encaminhamento do posicionamento da Comissão de maneira preemptória, com o qual discordo.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Mas deixa-me fazer um esclarecimento.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - E o fez em longo tempo. Então, Presidente, com todo o respeito...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - É verdade.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Então, Presidente, com todo o respeito a V.Exa., pela competência com que preside a Comissão, gostaria de ser ouvido pelos membros da Comissão. Agora estamos em votação nominal. Já, já V.Exa. vai dizer que já estamos na Ordem do Dia, há votação nominal, e nós vamos encerrar a discussão, e eu não terei oportunidade de falar uma coisa, Presidente, que é de absoluta relevância: eu quero saber se a PETROBRAS vai cumprir a lei. É só essa pergunta. E vou dizer onde...

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Nobre Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - A LDO diz, em seu art. 112, que a tabela de preços é aquela que o TCU está usando. Quero saber se a PETROBRAS vai cumprir a LDO. Se ela disser que não vai cumprir e vai estabelecer uma tabela de preços diferentes... É isso o que o Dr. Glauco nos disse aqui. Ele nos disse que está vendo a maneira como irá fazer para poder cumprir o que o TCU diz. É disso que quero tratar, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Nobre Deputado João Dado, V.Exa. foi um dos grandes ou o maior responsável pelo brilhantismo da sessão da manhã. Evidentemente não será hoje à tarde que V.Exa não vai exercer o mesmo brilhantismo. Vou apenas dizer o seguinte: ouvimos questionamentos de 3 Parlamentares, dos Deputados Ricardo Barros e Eduardo Valverde e do Senador Roberto Cavalcanti. Com a palavra dos 3, concedemos a palavra ao TCU e à PETROBRAS. Indaguei se havia necessidade de uma réplica dos 2. Evidentemente, pelas nossas normas — elas devem ter sido lidas no início —, são asseguradas a réplica e a tréplica aos Parlamentares. Então, quando eu passei a palavra, agora, ao Deputado Roberto Cavalcanti foi para a réplica..

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Para a tréplica.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Não, a réplica.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - A réplica já houve.

O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI - Nobre colega, eu serei breve.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Não, S.Exa só usou a palavra uma vez para fazer a pergunta. Ouviu a resposta e precisa ir à réplica.

O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI - Estamos perdendo mais tempo do que eu levarei para fazer minha pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Só foi isso. E V.Exa é o quarto inscrito. Terminado esse procedimento de réplica e tréplica, V.Exa terá a palavra. Tenha a certeza disso, com absoluta garantia.

O SR. SENADOR ROBERTO CAVALCANTI - Senador Almeida Lima, quero agradecer duplamente a V.Exa.: o espaço e a defesa do propósito dos meus questionamentos. Reitero meu profundo respeito à PETROBRAS. Farei, na verdade, apenas uma observação ao Dr. Glauco.

No documento apresentado pelo Tribunal de Contas da União, que também merece de nós o maior respeito, há um item: "*Obstrução à fiscalização do Tribunal de Contas da União*". Só gostaria de saber se V.Exa, pelo que expôs, considera atendido esse questionamento ou se voltaremos a discutir sobre o item "*Obstrução à fiscalização no Tribunal de Contas*". É somente isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Deputado Ricardo Barros.

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - Farei as 3 réplicas. Depois, V.Exa dará mais rapidamente a palavra ao Deputado João Dado.

Primeiro, gostaria de pedir ao Márcio e ao José Paulo que fizessem a defesa, nos seus empreendimentos, do que foi dito pelo Tribunal, porque as notas taquigráficas desta sessão poderão ser úteis para nós, Parlamentares. Na minha visão, alguns gostariam de que não houvesse a paralisação dessas obras, porque, como eu disse, elas geram receitas quando inauguradas e, às vezes, muito maiores do que os valores que tentam proteger durante a sua execução.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Evidentemente que existem as retenções e foram citadas algumas que já ocorrem e que garantem, então, que o Erário não terá o seu prejuízo relativamente à execução da obra. Mas quanto antes esses empreendimentos passarem a gerar a receita será melhor para o Erário.

Também quero dizer aos membros da Comissão que essa questão dos indícios de irregularidades graves, que depois de um bom debate e boas explicações acabam não se confirmando, preocupa-nos muito, porque há um prejuízo político do ente contratante e da empresa contratada em relação a essa notícia de que o Tribunal manda paralisar a obra, vira aquela confusão, e, dali a 90 dias, está tudo certo, não há problema algum para tocar.

Então, é preciso tomar cuidado com essas questões. Sou muito cético na crítica à pirotecnia que se faz em torno das recomendações do Tribunal, tidas como impositivas e que acabam gerando prejuízos políticos para o Prefeito, o Governador, o Presidente da República, o Ministro, o Presidente da empresa pública contratante dessas obras.

Concordo com boas explicações como essa que foi dada sobre a questão de que o uso dos drenos fibroquímicos pode ter economizado a troca do solo, a substituição de um solo. Então, há um elemento encarecedor, e em contrapartida há uma economia de um serviço que deixa de ser feito. E aí muda a planilha. E tenho minhas reservas com essa história de jogo de planilha. Manda prender o cara que fez o projeto básico, mas não vem alegar que o realizado efetivamente numa obra foi feito com intenção prévia de dolo, porque há uma medição do serviço. Aquele serviço não foi feito a mais ou a menos só para gerar faturamento; ele foi efetivamente realizado. E aí vai se ter a justificativa do motivo pelo qual aquela solução técnica foi adotada. É evidente que todo gestor público tem que se proteger das decisões que toma e vai dar depois as suas devidas explicações.

Como réplica, quero pedir aos 2 que ainda não se manifestaram que façam uma detalhada defesa das coisas identificadas pelo TCU relativamente às suas obras, porque é isso que vai nos permitir evitar que essas obras constem no Anexo VI e que, portanto, sejam paralisadas, gerando prejuízo para o Erário por conta da paralisação. O que for possível evitar de prejuízo na sua realização nós o faremos por meio das retenções, hoje uma prática comum do Tribunal de Contas.

Então, Sr. Presidente, era isso que eu gostaria de dizer.

Vou pedir licença. Estamos em votação, e eu preciso conduzir a sessão, na condição de Vice-Líder do Governo. O Líder já pediu duas vezes para eu me deslocar. Gostaria muito de que constasse nas notas taquigráficas essas explicações.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Devo esclarecer que, em se tratando de audiência pública, não há impedimento para ela ocorrer, por força da deliberação, salvo se esta fosse uma sessão deliberativa.

Quero apenas mostrar aos senhores o *script*, que não é diferente do que estamos fazendo. Aqui está dito expressamente, conforme o estipulado no art. 256, § 5º do Regimento Interno da Câmara dos Deputados:

*"Art. 256....."*

*"§ 5º. Os Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas as réplica e tréplica pelo mesmo prazo".*

Portanto, quero passar a palavra agora aos representantes da PETROBRAS, salvo se V.Exa desejar a réplica também.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sim, Sr. Presidente, quero fazer uma réplica muito curta, até porque já tenho entendimento formado sobre esse assunto.

Acho que esta audiência pública é a mais importante que estamos realizando. Estamos diante de compreensões das quais teremos de tirar uma média. Não se trata de dolo o que tem sido feito pela PETROBRAS, sim forma de entendimento. Além do que falou o Deputado Ricardo Barros, entendo que o Tribunal de Contas tem papel muito importante. Podemos até questionar alguns Ministros pela forma de expor as coisas, mas creio que o corpo técnico é isento. Então, tiro esse lado político do corpo técnico. Agora, como o



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

órgão trabalha dentro da legalidade, em cima de caminhos legais apontados e como esses caminhos legais se contrapõem a outros caminhos, como o decreto que dá um regime especial à PETROBRAS, gera-se esse confronto e esse conflito de posicionamento. Temos de arbitrar sobre isso.

Então, por conta dessa ponderação que se faz neste momento, na próxima reunião do comitê, deveremos fazer os devidos sopesamentos dos argumentos que foram encaminhados pela PETROBRAS e pelo TCU.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Ou seja, pelo que entendi inclusive da audiência passada com o Presidente Gabrielle, essa questão dos 2 diplomas legais, a Lei nº 8.666, de 1993, e o decreto a que V.Exa. se referiu, temos necessidade de que o Supremo Tribunal Federal se pronuncie já no mérito. Eu acho que já era tempo de o Supremo Tribunal Federal ter se pronunciado no mérito, porque, até o presente momento, salvo engano, é objeto apenas de liminar. Liminar no sentido de se aplicar o decreto. Mas eu acho que, como se trata de uma questão pública da mais alta relevância e que gera enormes conflitos, o Supremo Tribunal Federal já teve tempo suficiente para dar uma decisão de mérito e arquivar esse assunto.

Eu acho que nós não podemos ficar nessa pendência *ad aeternum*, aguardando uma decisão do Supremo Tribunal Federal. Eu acho que o Supremo Tribunal Federal pode sentir a responsabilidade que tem diante de um fato dessa ordem e tomar essa decisão.

Para réplica os senhores têm a palavra. Depois, concederei a palavra ao meu querido amigo e nobre Deputado João Dado.

**O SR. JOSÉ PAULO ASSIS** - Sr. Presidente, agradeço a V.Exa. a oportunidade de me pronunciar e ao Deputado agradeço a colocação que fez a respeito da nossa exposição.

É uma questão de entendimento. Como V.Exa. disse, esse tipo de audiência é algo novo para nós. Primeiro, eu sou gestor de uma obra onde há 11 mil pessoas sob minha responsabilidade e estou mais afeto a problemas de obra. Então, cada órgão da PETROBRAS exerce um papel. A PETROBRAS é uma grande estrutura, uma grande empresa em que, por mais que procuremos entender todo o contexto, mal conseguimos administrar no dia a dia, nas 24 horas do dia, todas as responsabilidades que nos cabem.

Então, eu peço até desculpas humildemente pela apresentação. Eu procurei focar na obra para mostrar que a obra da REPAR está substancialmente executada. Temos uma convivência com o TCU desde 2002, 2003. Praticamente todos os anos o Tribunal nos audita, todos os anos temos oportunidade de esclarecer as questões com o Tribunal nessa linha do entendimento.

Eu quero destacar que, como gerente de uma obra, mexendo com gente, com empreiteiras, com projetos, com tudo quanto é tipo de demanda, eu não sou um especialista, eu tenho que ser um generalista. Então, a principal ponte para se nivelar o entendimento é se estabelecer uma base de discussão que seja aceita pelas partes. Qual o idioma que vamos falar? Onde está o referencial? Cartesiano. Em qual coordenada vamos mirar o nosso alvo para podermos atender ao interesse, acho que o interesse público, nós, como gestores. Sou apenas um empregado da PETROBRAS. Não sou empresário, sou empregado da PETROBRAS. Estou há 30 anos na empresa.

Deputado, quero pedir desculpas por não ter discutido ponto a ponto as questões apresentadas pelo TCU, até porque os pontos que se referem à REPAR são os pontos de mérito em relação aos que já foram abordados em outras questões e em praticamente todas as auditorias, que é a questão do projeto-base.

Existe uma determinação do CONFEA, órgão de engenharia que defini também o que é o projeto básico, além da legislação. Quanto à forma de licitar, de parcelar o escopo, a PETROBRAS tem uma experiência de gerenciador de grandes empreendimentos dentro do País e no exterior. Naturalmente temos de ouvir o TCU e com certeza bem antes de começarem as licitações, para que possamos estabelecer um entendimento prévio disso antes de começarmos esse processo.

Nós temos prazo muito apertado para cumprir. O Glauco e o Márcio falaram do que representa para o País, para a companhia um mês parado numa unidade dessa. Nós, como gestores de empreendimentos focados na realização, temos de fazer nosso trabalho perante a companhia de encaminhar as questões de andamento.

Então, eu peço mais uma vez desculpas por não ter apresentado os pontos. Os pontos apresentados pela REPAR não são todos aqueles. Eu tenho o despacho do Ministro Valmir Campelo. S.Exa. deu despacho no



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

relatório preliminar da auditoria da REPAR. Está em caráter preliminar, como bem disse o Dr. André, do TCU. Ele só apresentou um *slide* que mostra apenas os 5 pontos referentes à REPAR: projeto básico deficiente; ausência de parcelamento do objeto, acarretando restrição ao caráter competitivo da licitação; ausência de planilha orçamentária de quantitativo sobre preços; e adoção de critérios inadequados de habilitação, acarretando restrição ao caráter competitivo.

Entendemos que são ainda indícios. No momento foram abertos 20 processo com base nesses indícios, mais de 70 gestores foram acionados nesse processo, nós estamos respondendo a uma avalanche de questionamentos sobre tudo isso aqui. Então, como são questões de mérito, questões de referencial, entendemos o que está tratado e o papel que nos cabe como gestores da obra é trazer para os senhores uma visão dos empreendimentos, sem prejuízo evidentemente do esclarecimento ponto a ponto que nós entendemos que vai ser feito ao longo do fechamento dessa auditoria.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o Sr. Márcio.

**O SR. MÁRCIO DE ALMEIDA FERREIRA** - Comentando a questão levantada pelo Senador Roberto Cavalcanti, a decepção de S.Exa. com a falta de detalhes e respostas aos pontos levantados pelo TCU, na realidade foi talvez uma falha nossa de estratégia de apresentação, porque todos os pontos levantados, principalmente aqueles relativos à paralisação, estão detalhados e prontos para uma apresentação. Só não a fizemos por avaliar que no tempo dado para uma apresentação, por ser muito curto, menos de 10 minutos para cada um de nós, seria mais relevante o entendimento do escopo, da complexidade, do tamanho da obra e que nessa parte agora de esclarecimento de dúvidas nós poderíamos então nos delongar e esclarecer esses pontos com mais detalhe. Por essa razão não fizemos antes, mas estão todos aqui e prontos para serem apresentados, se necessário.

Eu quero, já que estamos falando nisso, aproveitar a oportunidade e comentar sobre os 5 pontos de indícios de paralisação grave, de irregularidade grave com paralisação do terminal de Barra do Riacho, se fosse permitido. Vai levar um tempo, mas, como comentou o Deputado, é importante para que isso fique nos registros.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu pediria o seguinte: como não se trata de uma réplica ou uma tréplica, eu passaria a palavra ao ponto seguinte, e V.Sa. aproveitaria, no momento da resposta, para fazer este papel a que se propõe e que eu acho legítimo, logo a seguir.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Quero dizer, inclusive, que compreendo e aceito sem dúvida nenhuma as ponderações feitas pelo Dr. Márcio de Almeida Ferreira e pelo Sr. José Paulo Assis sobre a compreensão desta audiência. Evidentemente que quem está na ponta gerenciando um empreendimento tão grande quanto este está preocupado exatamente com as questões de lá.

No entanto, a PETROBRAS é uma grande empresa, é a nossa maior empresa e acho que foi uma falha passível de conserto da Assessoria Parlamentar. Porque a Assessoria Parlamentar que poderia estar aqui presente tem conhecimento do propósito, do objetivo desta audiência.

Aliás, eu fiz uma peroração há uns 15 dias acerca desta audiência e da sua importância, defendendo inclusive este debate aqui em plenário com o TCU e os órgãos ou as empresas, *tête-à-tête*, *vis-à-vis*, exatamente para nos trazer o esclarecimento necessário. Portanto, como não fizeram no primeiro momento, poderão fazê-lo daqui a pouco.

Com a palavra o nobre Deputado João Dado.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, eu quero fazer uma análise de leis. A Constituição diz que todos devem obedecer à lei. Vem a Lei nº 8.666, de 1993, e traduz uma forma do processo licitatório. Posteriormente, a Lei nº 9.478, de 1997, no seu art. 67, diz que para a PETROBRAS poderia haver um procedimento licitatório simplificado. Isso é o que diz a lei, mediante decreto. Aí vem o decreto, a PETROBRAS tem que cumprir o decreto. O que diz o decreto nas suas disposições gerais? Diz o seguinte:

*"Nenhuma obra ou serviço será licitado sem a aprovação do projeto básico respectivo, com a definição das características, referências e demais elementos necessários ao perfeito entendimento, pelos interessados, dos trabalhos a realizar".*



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Este é um ponto que me parece fulcral. E o segundo aspecto que gostaria de mencionar, que está no item 1.2 do Anexo ao decreto, que diz:

*“A licitação destina-se a selecionar a proposta mais vantajosa para a realização da obra, serviço ou fornecimento pretendido pela PETROBRAS e será processada e julgada com a observância dos princípios da legalidade — que bom, o decreto diz que todos devem obedecer à lei —, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da igualdade, bem como da vinculação ao instrumento convocatório da economicidade”.*

Está aqui o conceito, é o decreto.

Portanto, se a PETROBRAS for cumprir a Lei nº 8.666... Porque tenho um projeto de lei para ela cumprir. Já vou deixar claro desde logo. Tenho um projeto de lei para a PETROBRAS cumprir a Lei nº 8.666, de 1993. Acho que isso é de interesse público.

O que a PETROBRAS também tem de cumprir? O art. 112 da LDO. Ela usa recursos públicos orçamentários? Usa. O que diz o art. 112?

*“Art. 112 - O custo global de obras e serviços contratados e executados com recursos dos Orçamentos da União será obtido a partir de custos unitários de insumos ou serviços menores ou iguais à mediana de seus correspondentes no Sistema Nacional — SINAPI”.*

Ora, está escrito na lei. As planilhas de custo têm que ser oferecidas ao TCU para que ele possa conferir se está de acordo. Um dos itens que o TCU menciona em seu relatório... Pediria ao Dr. André Mendes que me confirmasse se houve dificuldade em ter os custos unitários. Objetivamente.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Temos tido, recorrentemente, dificuldade em obter os orçamentos detalhados em planilhas.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - O.k., só isso. Muito obrigado. Como tenho o tempo curto, Presidente, então, tenho que correr. Mas quero fazer a minha reflexão, que acho da maior seriedade.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Serei flexível.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Obrigado, Sr. Presidente. Eu aguardarei pacientemente.

Qual é a questão? A PETROBRAS não pode definir um sistema que lhe atende os interesses, ela tem que cumprir a lei, como todas as entidades estatais, como todo o povo brasileiro, como todas as pessoas jurídicas deste País. Ora, se ela tem que cumprir a lei, e quem exerce o controle, a fiscalização é o Poder Legislativo, ela tem que oferecer ao Poder Legislativo as respostas. Este é um ponto em que concordo com V.Exa., tem que ser ao Poder Legislativo.

O TCU apresenta uma série de conceitos, e vou me ater a apenas um deles só, Dr. André, apenas um. Sou engenheiro civil e auditor do Fisco. Faz 30 anos que só faço isso, e quando pego uma planilha que mostra que os 78 mil drenos fibroquímicos passaram para 1 milhão e 75, ou alguém ficou maluco ou mudou o objeto do contrato. Não há outro jeito. Se fossem 82 e alterasse em 10%, seria razoável. Quando isso ocorre, aí tem o quadro seguinte do TCU. E se somarmos tudo o que foi contratado até agora quem ganharia seria outro consórcio, está-se descumprindo o conceito da economicidade previsto no decreto, na lei e na Constituição Federal.

Esse é o ponto que me leva a entender que não houve o cumprimento, pela PETROBRAS, do conceito de economicidade. Este é um conceito importantíssimo para a administração pública, que é você executar uma obra com o menor custo possível, com maior economia. É por isso que tem engenheiro, o mestre de obras faz uma viga com 100 quilos de cimento, um engenheiro faz com 10, e a viga continua sustentando a construção.

Penso que temos de nos debruçar, nós, Poder Legislativo, sobre essa matéria. E mais do que isso. Estamos numa audiência, pela qual já parabeneizei V.Exa., que procura ser esclarecedora, como V.Exa. mencionou hoje pela manhã diversas vezes. Ela vai nos municiar de informações para que possamos decidir se aquela obra deve parar, se deve ter sequestro cautelar de recursos.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Os senhores têm outra denominação? Que também não é legal, a lei não prevê isso, é uma decisão do TCU que o STF consolidou. Estamos fazendo um projeto para que a lei diga que é possível. Como os senhores chamam, Dr. André?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Retenção parcial ou bloqueio parcial de recursos.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Retenção parcial. Uma garantia que é retida de valores para proteger o Erário. Impessoal. A grande questão que vejo nesta exposição e nesta audiência, diferentemente daquela que houve pela manhã, é que não tivemos, pelo conceito que vejo aqui, não tivemos da parte da PETROBRAS o atendimento daquilo que o TCU solicitou. Na fala do Dr. Glauco todos os verbos foram conjugados no futuro: nós faremos, nós apresentaremos, nenhuma máquina será paga — nós temos isso gravado, Dr. Glauco, está gravado para o Brasil inteiro saber o que aconteceu — como se estivesse funcionando.

Não é isso o que esta Comissão pretende. O Poder Legislativo não quer saber isso. Ele quer saber se estão sendo atendidos o princípio da moralidade e da economicidade, que está escrito na Constituição e na lei. Esse é o ponto. Temos que controlar o que a lei manda. Se temos de controlar o que a lei manda, e a PETROBRAS veio e nos disse que no futuro fará, entendo que hoje esta Comissão não tem como excluir essas obras do Anexo VI, porque o futuro é o futuro. Temos que tomar uma decisão hoje, se essa obra deve ou não ser retirada do Anexo VI.

E digo mais: gostaria que a Comissão de Orçamento se debruçasse sobre essa questão muitas vezes da dificuldade de o Tribunal de Contas da União... Porque o TCU é um braço nosso de controle externo, apenas um braço, o TCU é um órgão que nos auxilia, a nós, Parlamentares, eleitos pelo povo para fiscalizar o Orçamento e a execução orçamentária.

Gostaria de sugerir a V.Exa. que nos debruçássemos sobre essa questão para que tivéssemos uma legislação ainda mais aperfeiçoada no campo das licitações. Nossa Comissão é aquela que mais lida com o Orçamento, com as contas públicas, portanto, me parece ser aquela que tem mais afinidade para, por exemplo, estabelecer que projetos executivos têm que ser feitos antes da execução da obra. Um engenheiro falando isso parece um contrassenso, mas hoje pela manhã ouvimos isso, uma obra realizada sem o projeto executivo feito. Não sei o que executaram. Na realidade o que é? Executaram com o projeto executivo, mas não ofereceram ao TCU e ao Poder Legislativo a documentação para fins de fiscalização. Não se faz uma obra de engenharia sem um projeto executivo que garanta a estabilidade daquela estrutura.

Minha sugestão a V.Exa.: as audiências, fantásticas. Segundo ponto, seja o estimulador de um grande debate na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, porque esta Comissão é mista, que possa se traduzir no aperfeiçoamento da lei, a legislação que norteia as licitações, que excepcionalizou a PETROBRAS como uma entidade que, pela magnitude das obras, mais do que todas, talvez estivesse inserida na Lei nº 8.666, de 1993, mas não está.

Talvez tivéssemos que nos aprofundar nesse debate, porque fico muito preocupado quando vejo uma revisão de preço de 176 para 55, quando vejo uma revisão de preço de 18 para 15, ou o que quer que seja. Só que essa revisão é feita *a posteriori*. Não gosto disso. Acho que preço tem que ser um só. Para quê? Para cumprir o que está escrito aqui no decreto. Todos os interessados têm que ter condições iguais. Quem sabe se lá na planilha de preços esse dreno estivesse a 1501, na quantidade oferecida, outras empresas não teriam ganho essa licitação pelo preço menor. É o que o TCU demonstra nos 2 quadros que apresentou, Dr. André, se entendi bem os quadros. Estou meio afastado da engenharia e da auditoria. Agora sou agente político, mas não me esqueci de uma norma que é da engenharia e é cartesiana, Dr. José Paulo. Sou cartesiano. Dois mais dois são quatro, não são seis nem dois. Dois mais dois são quatro. Se dois mais dois são quatro e há uma necessidade de igualdade de direitos, não me parece relevante do interesse público que a mudança do objeto do contrato se resolva com uma mudança no valor. Ao que era se paga no preço do contrato. O que não era se paga fora do contrato. Isso é uma ficção que a lei não prevê. Então, é descumprimento da lei também.

Mais do que isso, entendo que a PETROBRAS é fundamental para o País. Saúdo os senhores como gestores da PETROBRAS. Ela é fundamental, mas a PETROBRAS está dentro do Brasil, e não o Brasil dentro da PETROBRAS. Ela tem que se submeter às leis do País, porque senão corremos o risco de estabelecer a prevalência do capital sobre o interesse público. Aí não temos futuro bom para esta Nação.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Sr. Presidente, encerro. Agradeço de coração. Precisava falar isso. V.Exa. me deixou aqui numa angústia danada. Quero saudar os diretores da PETROBRAS, parabenizá-los, mas dizer que o que me move, senhores do TCU, é que possamos neste País cada vez mais controlar, fiscalizar. O interesse público estará sempre mais atendido se soubermos que a natureza humana falha, peca, mas a instituição tem consigo a impessoalidade e traz um resultado melhor para o interesse público.

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Deputado Dado, permite-me um aparte rápido?

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Claro, meu colega. O nobre Deputado é meu colega auditor.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - O debate é muito profundo. Peço até desculpas, mas estamos tratando aqui de objetos diferentes. Uma coisa é se licitar uma obra de uma escola pública, onde o objeto é certo, o contexto é inamovível, você tem certeza. Outra coisa é licitar um objeto cuja tecnologia modifica-se com constância. Pode haver alterações de momento para adequar a melhor tecnologia necessária, que por sua vez é cambiante. Como fazer isso dentro de regras públicas que são rígidas? Como fazer a melhor adequação de um projeto tecnológico, siderúrgico ou petroquímico, da forma que a lei prevê dentro de um *standard* que lhe é rígido e dentro de um contexto cambiante? Qual é o modelo, qual é o paradigma que temos que utilizar, sob pena de taxá-la como irregular, até porque o *standard* utilizado é inadequado? Para licitar uma escola, uma praça, em uma cidade pequena, não se utiliza o mesmo critério utilizado para compreender um complexo siderúrgico, um complexo petroquímico situado dentro de um contexto com diversas variáveis que não se controla, que não tem a perfeita decisão ou uma segurança absoluta sobre aquele paradigma. Por isso acho que esta audiência pública é a mais importante, porque estamos tratando aqui de construir uma compreensão.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Já disse isso ao Presidente, Deputado Eduardo. Esta está sendo a audiência pública mais importante de que participei nos meus 6 anos de mandato como Deputado Federal. Por quê? Porque aqui me parece é o ponto fulcral. São os recursos públicos, a utilização dos recursos públicas e como fazê-lo, atendendo com a maior possibilidade, com o percentual possível, o interesse público. Peço desculpas. Está fechado. Concordo com V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra o nobre Deputado Márcio Reinaldo Moreira, que pacientemente estava aguardando.

**O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA** - Obrigado, Sr. Presidente. Sr. Presidente, não poderia ficar ausente deste debate porque tive a grata oportunidade de, representando a Comissão de Fiscalização Financeira, visitar a Refinaria de Abreu e Lima e, em seguida, a REPAR. Também estive na INFRAERO, no Aeroporto de Guarulhos, e algumas coisas me ficaram marcadas. Uma delas é aquilo que V.Exa. mencionava há pouco como ponto nevrálgico desse processo.

Quando cheguei ao Paraná, perto de Curitiba, em Araucária, e comecei a ler o relatório do Tribunal de Contas da União — e aí vai uma observação aos nossos companheiros do Tribunal de Contas — vi que no relatório do auditor ele iniciava já irado porque a PETROBRAS não cumpria a Lei 8.666, e sim o Decreto 2.745, contestado, etc. Então, já começava por aí. E o Presidente Gabrielli já disse: *“Não, o Supremo nos deu a liminar, nem eu posso mexer, eu tenho que cumprir o decreto da forma como está”*.

Então, acho que é muito importante a observação de V.Exa., e que o Supremo Tribunal Federal julgue logo o mérito dessa matéria, para que se dê por encerrado esse assunto e tenhamos um parâmetro real, porque dessa forma o bom humor ou não do auditor pode levar a várias consequências no próprio trabalho em si. Mas esse foi um ponto que nos marcou muito, porque eu comentava com o consultor da Câmara, que me disse: *“Olha, aqui há muita ira pessoal, muita coisa brava”*. E eu indagava dele o porquê disso, mas talvez estivesse aí a raiz de alguma coisa que não devesse existir, já que a impessoalidade também deve ser um princípio a ser norteados pelos agentes do Tribunal de Contas.

Fiquei muito impressionado de ter estado em Pernambuco e ver o potencial da Refinaria Abreu e Lima, o que aquilo vai representar para o Nordeste e para o Estado de Pernambuco, talvez o maior investimento junto com a TRANSNORDESTINA e a transposição de águas do São Francisco, que vai praticamente dar um outro rumo a Pernambuco e ao Nordeste do Brasil. Não tenho dúvidas em dizer que Pernambuco será um dos Estados



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

mais adiantados, mais evoluídos e em crescimento no Brasil daqui a 5, 10 anos, com essa refinaria. Não tenho dúvida.

Um dado que vi no Paraná, quando também víamos a modernização por que passa aquela refinaria, foi uma declaração de véspera do Governador do Estado, o Requião, comentando o saldo líquido dos empregos gerados no Estado do Paraná, que era um dos maiores do Brasil. O número que S.Exa. apresentava, que eram 25, 30 mil pessoas, metade estava sendo absorvida pela REPAR, nas suas obras. Essa é uma dimensão específica da importância dessas obras para esses Estados, para essas regiões e, principalmente, para o País como um todo.

Às vezes não sei se algumas falhas administrativas ou até algumas irregularidades são justificáveis para que decretemos a paralisação de obras ou empreendimentos dessa natureza. Vi também as comparações de preços de uma área asfaltada dentro da Refinaria REPAR e uma obra realizada em uma rodovia ou uma construção dentro da cidade de Araucária em relação a um prédio dentro da REPAR. Quer dizer, são coisas, até para mim, que sou leigo nessa matéria, altamente distintas e que não devem ser comparadas.

Naquela audiência em que o Presidente da PETROBRAS esteve presente, perguntei sobre isso e ele me respondeu o seguinte: *“Olha, é muito diferente. Numa rodovia, um corte tem tantos metros; na obra de uma dessas refinarias, são tantos hectares ou quilômetros quadrados”*. São precauções que, na verdade, somente o debate, a aproximação das discussões dos problemas, pode minimizar. Também por isso esta reunião é altamente meritória. Vejo aí uma oportunidade efetiva para que se chegue a resultados mais concretos.

Dizia ao José Paulo Assis, como disse, em Pernambuco, ao gerente local, da nossa preocupação e aquilo que estava para acontecer, inclusive na definição da paralisação das obras. E o foro definido é nesta Comissão Mista de Orçamento, é neste Congresso Nacional.

O Tribunal diz: *“Essa obra é criticável, temos indícios de que há irregularidades”*. Os senhores declaram ou não, ou decretam ou não a paralisação dessas obras. Tradicionalmente, há mais de 14 anos faço parte desta Comissão, 90% do que vem do Tribunal está paralisado.

Vejam que já votei paralisação de obras. Hoje estamos tentando reverter, e há mais de 10 anos não conseguimos. Até Humberto Souto, como Ministro do Tribunal de Contas, ajudou a paralisar uma obra. Prometeu, na base, que revitalizaria essa obra. Os 4 anos estão acabando, e ele não deu conta ainda. Outro dia, ele se penitenciou perante uma população na cidade de Montalvânia.

O assunto é muito grave, muito crítico, para que tomemos posições que às vezes prejudicam uma região inteira, como essa obra do Humberto Souto a que estou me referindo, entre Manga e Montalvânia, que está parada. É uma região totalmente ilhada pela falta de comunicação e de acesso.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E tomar uma posição sem conhecer...

**O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA** - Nós tomamos uma posição há 10 anos de uma denúncia de superfaturamento. Depois, o contrato foi desfeito, mas até hoje não se deu. Mas quando se resolveu todos esses problemas, apareceu o problema indígena, apareceu o problema ambiental que até hoje ninguém consegue destravar.

Recentemente, esse projeto foi incluído no PAC. O nosso Vice-Presidente da República assumiu o apadrinhamento dele. A Engenharia do Exército substituiu toda a parte de empresas que estavam tocando as obras, mas também, pela morosidade dos trabalhos, pela falta de pessoal, disso e daquilo, um projeto que estava para ser corrigido até março deste ano só foi entregue, parece, na semana passada.

São essas dificuldades que às vezes cada conjuntura temporal vai nos ditando.

De certa forma, também vi em Guarulhos pátios e obras paralisadas, porque há comparações da pista daquele aeroporto com a pista de uma rodovia.

Outro dia, o Ministro Augusto Nardes — o Deputado Gilmar teve a capacidade de levá-lo lá — e o Prefeito Odeldo Leão, que foi colega do Ministro, foram a Uberlândia. Lá, eles mandaram parar uma obra, porque diziam que ela estava com um custo muito elevado, comparado com uma outra. Só que nessa outra passam 30 carros por dia, enquanto na de Uberlândia passam 10 mil carros por mês. São coisas totalmente diferentes. O Ministro Nardes deu a mão à palmatória perante o Prefeito e o Deputado Gilmar Machado.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Portanto, são esses equívocos que temos de tentar diminuir. Espero que esta audiência pública realmente seja positiva.

Alertei, nas visitas que fiz, que estávamos sujeitos a uma situação dessa, delicada, e que seria importante a PETROBRAS dar as informações de que precisavam. O Presidente da PETROBRAS me disse que havia um relatório de mais de 4 mil páginas e que havia um departamento específico, no Rio de Janeiro, para resolver esse tipo de problema. Só que esse departamento ainda não apareceu. Então, corre-se o risco de as obras serem realmente castigadas, porque não está havendo uma sintonia nas informações nem boa vontade para receber essa relação de informações que se está processando.

O quadro é delicado, mas estamos às ordens dos senhores dirigentes da PETROBRAS, para agregar mais informações. Que esses relatórios cheguem o quanto antes, porque daqui a uns dias votaremos o Orçamento da União, o orçamento das estatais, e poderemos ter surpresas desagradáveis se todas as perguntas não forem devidamente elucidadas.

Era isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço a manifestação a V.Exa.

Não havendo mais nenhum orador inscrito, pela prática, devo passar a palavra, primeiro, ao Tribunal de Contas da União, embora, salvo engano, as observações feitas pelo Deputado João Dado digam respeito mais a PETROBRAS.

Com a palavra V.Sa. A seguir, com o tempo que for necessário, a palavra aos senhores.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Presidente, eu queria que focassem, principalmente, a questão do art. 112, da LDO, porque me parece que isso é fulcral. É legalidade. Tem que se cumprir a lei. Se a PETROBRAS comprar por preços superiores ao que diz a lei, está fora da lei.

**O SR. PAULO ROBERTO MARTINS** - De início, apenas para pontuar, quando se menciona a questão de indícios de irregularidades graves e que esses dados vêm ao Congresso Nacional sem uma informação definitiva, eu gostaria apenas de frisar que exatamente sobre esse ponto, por esse motivo é que se faz essencial que as informações solicitadas sejam prestadas ao tempo certo pela PETROBRAS. O que acontece é que esses elementos não nos têm chegado no tempo correto. Ao contrário. Tanto na Refinaria Abreu e Lima como na REPAR, em vez de serem prestados esclarecimentos solicitados em despachos dos relatores, foram postos exatamente embargos de declaração a esses despachos, que somente solicitavam documentos e os orçamentos de custos. Esses dados, em vez de serem remetidos de forma célere, de forma que pudéssemos melhor subsidiar o Parlamento com análise, na verdade, estão cada vez se alongando um pouco mais.

Ainda com relação, Deputado João Dado, à questão de planilhas, de jogo de planilhas, gostaria apenas de lembrar que essa questão hoje é uma prática vedada pela própria lei.

O Congresso Nacional, muito sabiamente, incluiu, na última LDO, um dispositivo que diz que o preço inicial, que o desconto, em relação ao orçamento inicial deve ser mantido, em face de todos os aditamentos que forem feitos. Podem ser feitos aditamentos de custos unitários, mas o desconto total deve ser mantido. Isso, exatamente, reconhecendo a existência da prática do jogo de planilhas e do prejuízo que isso traz.

Quanto à questão do limite do custo unitário, eu vou passar a palavra ao André, que gostaria de fazer também uma observação em relação ao comentário do Deputado Márcio Reinaldo.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Com licença, Presidente.

O art. 112, Deputado João Dado, estabelece, de fato, em seu *caput*, que as obras, os custos das obras com recursos públicos devem seguir os limites do SINAPI e do SICRO, dependendo do tipo de obra. Agora, no seu § 2º, esse mesmo artigo estabelece que *“nos casos em que o SINAPI e o SICRO não oferecem recursos unitários de insumos ou serviços, poderão ser adotados aqueles disponíveis em tabelas de referência formalmente aprovadas por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, incorporando-se às composições dessas tabelas, quando possível, os custos constantes do SINAPI e do SICRO”*. Ou seja, a regra geral, de fato, é SINAPI ou SICRO, dependendo do tipo de obra. Obras que se assemelham a edificações, SINAPI; obras que se assemelham a movimento de terra, obras rodoviárias, SICRO. São exemplos todas aquelas que envolvem grande volume de terraplenagem, de movimento de terra em geral, o que não impede que



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

as entidades tenham sistemas próprios de custos, e são muitos os órgãos que os têm. O DNOCS, a CODEVASF e a ELETROBRAS possuem sistemas exatamente porque há tipos de obras que têm muitos serviços que não estão contemplados adequadamente por esses sistemas citados no *caput* do artigo.

Logo, se é intenção da PETROBRAS desenvolver ou possuir seu sistema formalmente aprovado, exposto e evidentemente submetido ao TCU, para que o TCU o conheça, ela pode fazê-lo, sim, sem dúvida alguma. Ela pode ter um sistema que entenda que aqueles serviços estão mais adequados. É claro que, de acordo com a lei, ela tem de observar que os preços daqueles serviços que forem comuns aos sistemas existentes não poderão ser superiores, mas os serviços que forem diferenciados poderão ter o preço do sistema da PETROBRAS.

Outro aspecto comentado que merece registro, levantado pelo Deputado Ricardo Barros, refere-se aos indícios que não se confirmariam. Isso é exceção nesse trabalho de fiscalização de obras públicas, não é regra. Vamos tratar dos indícios que comentamos hoje nas fiscalizações e dos quais não estaríamos fazendo nenhuma ilação. São fatos que discutimos aqui hoje. Falamos de deficiência de projeto básico. É fato, não é algo a se confirmar ou não! Falamos da dificuldade de obter orçamentos e a documentação técnica da obra. Isso também é fato, já confirmado! Então, é mais um indício que está confirmado, não mais precisa de confirmação. Já não obtivemos no tempo certo as informações desejadas para poder exercer a fiscalização, que é nossa obrigação constitucional.

Estivemos falando aqui de sobrepreço, talvez o mais importante, e de superfaturamento em alguns itens. Aquilo que apontamos como o superfaturamento que poderia se consolidar na auditoria de meados de 2008, para nossa satisfação, era motivo, no início de 2009, de negociação com a PETROBRAS! Ora, se eventualmente esse indício for afastado, e tudo indica que o será pelas informações que temos mais atualizadas, não terá sido porque o indício não se confirmou, mas sim porque medidas saneadoras foram adotadas!

Ora, se a PETROBRAS concluir a negociação que vinha fazendo e nos apresentar essa documentação, assinaremos um aditivo, corrigiremos os valores. Agora, estamos nesse patamar que entendemos adequado. O indício era fato. No entanto, as medidas saneadoras foram adotadas. Assim, o indício vai deixar de existir, mas não por não se ter confirmado. Então, isso não é bem regra, é fato, com o qual nos deparamos diariamente.

Finalmente, gostaria de retomar questão levantada pelo Deputado Márcio Reinaldo muito debatida durante esta manhã. Durante quase meia hora debatemos a questão de preços referenciais e comparação de preço. Tivemos oportunidade, e observamos que o Deputado João Dado acompanhou com muita atenção, de discutir muito isso nessa fase, especialmente porque, durante o ano de 2007, sobretudo, liamos quase diariamente nos jornais críticas, oriundas de alguns setores, inclusive da própria INFRAERO, de que estaríamos fazendo comparações indevidas. Por exemplo, comparando prédio residencial com terminal de aeroporto, comparando rodovia com pista de pouso ou coisas assim.

Explicamos, no período da manhã, que isso leva o leitor daquele artigo a entender que comparamos o preço do metro quadrado de um prédio residencial com o preço do metro quadrado de um terminal de passageiros de um aeroporto, que comparamos o metro quadrado ou o quilômetro de uma rodovia com o preço do metro quadrado de uma pista de pouso. E não é isso que se faz quando se usam sistemas referenciais de preço. Nesses sistemas, adotamos os preços dos serviços. Ou seja, um preço muito relevante em obras rodoviárias, por exemplo, no contraste de terraplanagem da Abreu e Lima, obra aqui discutida, é o de transporte de terra, é o caminhão transportando terra de um ponto a outro. Isso tem custo por metro cúbico ou por quilômetro transportado! A princípio, para esse custo, não há diferença se é uma obra de terraplanagem para um aeroporto, para uma refinaria ou para uma rodoviária. Existem diferenças que podem afetar um pouco essa composição para mais ou para menos, porque uma obra ampla de terraplanagem tem muito mais liberdade de movimentação e de caminhos, já que é um sítio circunscrito, é uma área, do que uma rodovia onde se vai abrindo novos caminhos de serviço à medida que evolui. Assim como pode haver dificuldades.

Foi-nos apresentado, em certa ocasião, pela PETROBRAS, uma questão de drenagem de chuva, já que é uma área plana muito grande. Então, eles têm uma dificuldade um pouco maior com chuva. Existem fatores que podem afetar isso.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O § 3º do art. 112 da LDO fala que, em circunstâncias especiais devidamente justificadas, os preços podem ser superiores àqueles do SICRO. Por exemplo, uma obra de aeroporto, como falamos pela manhã, que está numa zona urbana. Aquele mesmo caminhão que vai levar a terra de um ponto a outro agora terá de atravessar uma área urbana. Logo, a velocidade média dele será menor, sua produtividade será menor. Então, é natural que o preço daquele serviço suba. Deve estar demonstrado no orçamento o cálculo e a nova composição. Estando assim, não prevalece mais e não se sustenta a dúvida sobre a adequação ou não daquele preço.

Para nossa satisfação, essa não é a primeira vez que isso ocorre. Em junho, houve uma audiência pública na Comissão de Fiscalização e Controle especificamente sobre o aeroporto de Vitória, mas, tanto naquela oportunidade quanto nesta, tivemos a satisfação de ouvir que a INFRAERO concorda com todas essas premissas, em que pesem aquelas suposições feitas principalmente pela imprensa nos anos de 2006 e 2007. Hoje, a postura da INFRAERO é absolutamente concordante com essa posição do Tribunal.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra os representantes da PETROBRAS.

**O SR. GLAUCO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Gostaria de fazer duas considerações a respeito das observações do Deputado João Dado. A primeira é com relação a se a PETROBRAS cumpre a lei. A PETROBRAS cumpre a lei. Dentro dessa verificação em que se pode não usar o número exato que constava do SINAPI, mas fazer as considerações. Cumprimos essa lei.

Conforme comentei, precisamos dirimir com o TCU a dúvida da dificuldade de se entender como está.

Quero ainda reposicionar ponderação que fiz e que foi mal interpretada. Disse que nenhuma máquina será paga, e o disse porque não existiu nenhum pagamento feito nessa rubrica até o momento. Então, referi-me ao fato específico que aconteceu. Hoje, não existe nenhum evento de pagamento por horas trabalhadas (*ininteligível*) na refinaria. Se não existe nenhum pagamento, esse é um evento futuro, é um compromisso que a PETROBRAS está firmando aqui. Então, gostaria de retratar o nosso posicionamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Não teve nem terá.

**O SR. GLAUCO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Não teve nem terá. Perfeito.

Só para tirar o futuro, os documentos contratuais constarão dos documentos independentes ...

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Dr. Glauco, vamos dialogar. Nós estamos distendendo. Até eu estou aprendendo. O Dr. André acabou de me dar outra aula de que é possível uma entidade estatal construir uma tabela e ser aprovada.

Mas, na realidade, Dr. Glauco, minha preocupação é no sentido de que temos de dizer documentalmente se foi atendido aquilo que o TCU disse em relação a esse requisito. Digamos que não tenha sido pago nada. O contrato foi modificado? Esse preço foi modificado? Foi feita a revisão das planilhas? Para nós, essas são questões fundamentais.

**O SR. GLAUCO COLEPÍCOLO LEGATTI** - Perdão, Deputado, não tem de revisar planilha. É de uma maneira que o que está escrito no anexo de pagamento retrate exatamente esse entendimento, para que nós e o TCU... Estamos entendendo dessa forma. Não está sendo entendido. Ajustaremos para atender plenamente aos interesses não do TCU, perdão, mas da economicidade do projeto.

Segundo, na questão relativa ao orçamento sobre preço e superfaturamento. Na questão do orçamento há um divisor de águas. No caso da Refinaria Abreu e Lima, quando os contratos estão assinados, entregamos o orçamento e as planilhas. Onde reside nossa discussão? Reside no módulo de entrega da planilha. Entregamos a planilha em módulo eletrônico não editável, e o Tribunal exige que essas planilhas sejam entregues em módulo Excel. Existe questão de vinculação de planilha, de discussão, tudo o mais. A PETROBRAS entregou, mas não no formato que o Tribunal entenda que precisa receber. Esse é um ponto dos contratos já assinados.

Dos contratos da época da auditoria que não tinham sido ainda assinados, entregamos toda a documentação até o momento do processo licitatório. Como estávamos cancelando a licitação, fazendo *rebids*, aquele documento — e a PETROBRAS entendeu assim — não era finalizado, aquele ato de contratação não era finalizado. Então, ela precisava, primeiro, consumir aquele fato e, posteriormente, entregar toda a



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

documentação dos contratos. Todos esses contratos mencionados, de maior valor, que destaquei, na apresentação aparecem em fase de análise, aprovação e tudo o mais. Para esses contratos, imediatamente ao momento em que forem assinados, eles serão entregues totalmente ao Tribunal. Então, era questão do momento.

A PETROBRAS entende que aquele contrato só existe quando a autoridade competente dela aprova. Como o Presidente mostrou na semana passada, há todo um ciclo de aprovação. A competência desse contrato é da Diretoria Executiva da PETROBRAS. Até o momento da homologação desse contrato, nós técnicos entendíamos que não poderíamos entregar por orientação da empresa. Assim agimos obedecendo as regras internas.

São esses 2 os questionamentos. A PETROBRAS cumpre a lei. Fazemos com que as empresas cumpram todas as leis, inclusive as trabalhistas. Quando falamos de custos ambientais dentro da empresa e tudo o mais, é porque tem de cumprir 100% de tudo o que é da lei e um pouco mais, para garantir os parâmetros de excelência em segurança, meio ambiente e saúde.

São essas as observações que queria fazer a respeito desses 2 itens.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, posso fazer um comentário que ainda remanesceu? No caso específico é uma réplica ao Dr. Glauco.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Os demais ainda vão se pronunciar. Talvez até não remanesça mais nada. É possível.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - O.k.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Tem a palavra V.Sa.

**O SR. MÁRCIO DE ALMEIDA FERREIRA** - Sr. Presidente, vou fazer umas observações referentes ao empreendimento de Barra do Riacho.

Antes, quero fazer uma observação sobre a minha experiência com as auditorias do TCU na PETROBRAS, em que, como gestor, tenho participado. Foram várias. Em todas elas, minha equipe ou a designada para atender o TCU se prepara. Somos gestores de empreendimentos em todo o Brasil. Fazemos as obras de melhorias e de investimentos nos terminais operados pela TRANSPETRO, em todo o Brasil.

Há contratos firmados tanto no Rio de Janeiro como em todas as nossas gerências setoriais, em todo o Brasil, desde o Rio Grande do Sul até o norte. São dezenas de contratos, e o TCU tem auditado diversos deles.

Nessas ocasiões, recebemos o TCU, a equipe de auditores, previamente agendada, no nosso escritório no Rio de Janeiro, definimos uma equipe para ficar à disposição, inclusive com as visitas no *site* para confirmação da execução das obras, auditorias de obras. Toda a documentação é trazida para o Rio de Janeiro, porque esses documentos ficam nas obras, nessas obras remotas, e a equipe do TCU recebe todo o pessoal, inclusive os fiscais que vêm das obras para prestar esclarecimentos solicitados. Todas as questões levantadas pelo TCU são respondidas por escrito. Os pedidos de informações são fornecidos por escrito. São feitos recibo de toda a documentação entregue, por cópia, aos auditores do TCU. Eles assinam o recibo e escolhem, de todo o dossiê, as que querem. Fazem as observações de cunho, que nós já sabemos, tanto administrativo quanto legal etc.

E algumas vezes percebemos uma certa irritação por parte dos auditores, o que é até compreensível, porque a PETROBRAS é uma empresa gigantesca. Existem informações corporativas que envolvem estudos de viabilidade técnico-econômica, aprovações de diretoria, aprovações de ETE pela autoadministração. E tudo isso vem de diversos órgãos que não são exatamente localizados naquele do gestor do empreendimento. Nesse momento, alguns auditores são mais compreensíveis e, às vezes, aumentam um pouco o prazo dessa auditoria. Outras vezes, eles consideram que isso é uma obstrução à auditoria. Muitas vezes nós temos que pedir um prazo maior. Às vezes os prazos dados em ofícios para recebimento de documentações prévias são muito curtos.

Dentro da companhia existe um tempo impossível de se acelerar. Em todos os casos, as informações são prestadas, as equipes são muito bem recebidas, com toda a disponibilidade de sala, computador, acesso à Internet, facilidades de transporte, movimentação, recebimento nas obras, e todas as respostas são dadas no prazo em que é solicitado ou naqueles em que é dada a postergação oficial pedida pela PETROBRAS.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

No caso, então, do Espírito Santo, temos 5 pontos considerados graves com paralisação. Alguns são recorrentes. O primeiro deles, eu queria comentar, diz respeito à questão de projeto básico deficiente ou desatualizado. Estou repetindo os termos utilizados nas auditorias e no relatório do TCU.

Essa questão do projeto básico deficiente em Barra do Riacho se refere à obra do píer, da empresa carioca Christiani Nielsen. Essa questão foi em função do projeto básico licitado, que a PETROBRAS forneceu na licitação e serviu de base para a seleção da vencedora e a assinatura do contrato. A empresa vencedora encaminhou uma proposta de ajuste técnico nesse projeto, no sentido de reduzir o prazo da execução da obra, ajustar em função de melhor eficiência de execução de equipamentos disponíveis por ela e com uma redução possível de custo. Isso foi analisado. Essa proposta de alteração da metodologia desse projeto básico foi analisada tecnicamente pela nossa área de engenharia e foi considerada boa tecnicamente. Foi constituída comissão de avaliação de custo, foi avaliada uma redução de 30 dias no prazo contratual, uma redução no custo do contrato de 1 milhão e 450 mil e aceito por aditivo. Ou seja, não existe um projeto básico deficiente, na nossa maneira de ver. Existiu sim um projeto, digamos, clássico, tradicional, feito por uma empresa licitada e contratada, especializada em construção portuária civil, que foi distribuído pela PETROBRAS durante a licitação. Na nossa maneira de ver, um projeto básico, bem desenvolvido e bem definido. E foi ele a base dos preços e de seleção de uma empresa vencedora e que, por acaso, nesse caso específico, deu um valor até inferior à média da estimativa da PETROBRAS.

Não há projeto básico deficiente ou desatualizado. Há um bom projeto, competitivo, pelo número de empresas que deram preço, pelo número de empresas selecionadas, e que a vencedora mostrou uma possibilidade de melhoria de redução de preço e de prazo.

O segundo item fala de gestão temerária e de empreendimento, deflagração de procedimentos licitatórios e celebração de contratos com respectivas assunções de obrigações sem aprovação prévia do empreendimento pela SPU e ANTAQ.

Ora, essa questão de SPU e ANTAQ, apesar de ser uma exigência legal, é muito nova para nós, gestores de empreendimento, porque a nossa tradição na questão de licenciamento é o licenciamento ambiental, é a viabilidade ambiental através da emissão da LT, da Licença de Instalação, que é a que autoriza a deflagração da obra.

A questão da SPU e ANTAQ, que é mais recente, na nossa maneira de ver, não era impeditiva para se iniciar um processo licitatório.

Nessas etapas de início de licitação, aprovação ou até assinatura de um contrato não seria necessária, na nossa maneira de ver, a emissão da autorização da ANTAQ, uma vez que ela seria a confirmação da viabilidade da ocupação do solo, e na SPU há discussões a respeito dos pagamentos da utilização da faixa, no caso da ocupação do terminal e do píer da área marítima.

Não começamos a obra sem licença. A obra foi iniciada com a licença de instalação, e nós demos a autorização para a obra do píer, autorização de obra após a autorização da ANTAQ. Todo o processo da PETROBRAS de licitação, projeto, suprimento, emissão de autorização de serviço para implantação de canteiro foi dado, porque, se não fosse assim, nós não teríamos condição de cumprir uma meta e um prazo e comprometeria, como mostramos, todo o restante dos investimentos da PETROBRAS em produção, em unidades de processo de tratamento de gás que temos em estágio mais adiantado. Ou seja, não entendemos como temeridade — como não foi —, porque temos hoje todas as licenças concedidas. Iniciamos as obras com as licenças ambientais concedidas. Queimamos essas etapas. Temos uma obra em desenvolvimento, com prazos razoavelmente cumpridos para que não prejudique a produção de gás no Espírito Santo.

Não podemos deixar de discordar de que houve uma temeridade nessa decisão.

O quarto ponto é sobre cronograma de desembolso físico-financeiro incompatível com a execução física dos serviços. Ou seja, uma diferença entre os pagamentos e a execução física. Essa é uma questão que esclarecemos ao TCU. Tudo isso que estou falando aqui foi esclarecido, escrito e respondido ao TCU. Vamos, novamente, após uma nova resposta do TCU, até o dia 9 de dezembro, prazo concedido com uma postergação, para uma nova ponderação da PETROBRAS com maiores esclarecimentos, porque tudo isso já foi respondido. Não há falta de resposta nesse caso. A questão do cronograma é que nosso critério de medição, de execução



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

física não leva em consideração eventos como mobilização de canteiro, execução de pagamento de suprimentos de aço ou de equipamentos que vão ser executados na obra. Ele mostra a execução física da obra em si. Ou seja: zero, obra zero; 100, 100% da obra. O cronograma financeiro mostra todos os desembolsos previstos no contrato que incluem mobilização de canteiro, que é um pagamento feito para permitir um fluxo de caixa neutro para a empresa, ou pagamento de compras e suprimentos efetuados.

Existe, inicialmente, uma diferença entre o percentual pago do valor do contrato com relação ao percentual de execução física da obra. Vamos ter, no início, um pagamento executado e zero de obra executada, porque não seria, na nossa maneira de ver, correto colocar uma execução física que não tem obra feita. Há um pagamento executado por força do critério de pagamento do contrato. Ao longo do contrato, isso vai se ajustando até um ponto em que se neutraliza.

Hoje, por exemplo, nós temos, no início do mês de dezembro, uma diferença de 3%, percentualmente, entre os valores pagos e os valores de execução física. E para nós isso é extremamente normal. Isso não é uma irregularidade. Não podemos aceitar isso nem responder como se fosse.

Outra questão é o julgamento, título dado no relatório ou classificação das propostas em desacordo com os critérios do edital ou da legislação. Isso significa que foi detectado pelo TCU, no demonstrativo de formação de preços, que é todo o detalhamento dos valores daquele contrato, uma alíquota de 2% do ISS para o Município de Aracruz. Isso passou. Foi um erro, foi um detalhe que passou. Acontece que o fato de isso estar no DFP não significa que a PETROBRAS vai aceitar um recolhimento de 2%, porque quem recolhe é a própria PETROBRAS, e nós recolhemos o valor da alíquota daquele município.

Muito bem. O que estava sendo feito e é do conhecimento do TCU? Foram recolhidos 5% do valor dos serviços medidos, a empresa conseguiu uma condição especial, ou seja, uma redução para 2%. No momento em que ela conseguiu isso, apesar de no DFP estar 2%, a PETROBRAS constituiu uma comissão, como é de praxe, discutiu essa questão com a empresa contratada, reduziu o valor do contrato nesses 3%, fez um aditivo com valor menor, e hoje são recolhidos 2% de ISS.

Não há irregularidade nisso, nem houve uma classificação em desacordo com critérios do edital.

E o último ponto é a questão do orçamento, que nós já discutimos aqui. Já avaliamos bem as questões de critério, de metodologia. Acho que, de fato, como o Glauco comentou, é um ponto com o qual a PETROBRAS tem muito cuidado: como chegar a uma situação de fornecer informações que permitam uma solução e um esclarecimento melhores. Como foi dito — eu mesmo já participei dessa discussão —, todos os detalhes da planilha de orçamento foram passados para o TCU, mas não num Excel editável, porque o editável pode ser mudado, tem *links* e fórmulas que podem ser mal interpretadas. Então, tudo foi passado num arquivo eletrônico PDF, e todas as informações estão nele. É preciso que, de fato, se ajuste, tire um pouco, como bem caracterizado pelo Deputado Márcio, de reações mútuas para que essas coisas se resolvam da melhor forma.

Era o que tinha a considerar, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Tem a palavra V.Sa.

**O SR. JOSÉ PAULO ASSIS** - Quero esclarecer ao Deputado Duarte Nogueira, ao Deputado João Dado, a V.Exa., Sr. Presidente, Senador Almeida Lima, e aos demais presentes a questão do indícios das irregularidades da REPAR.

Em todos esses indícios que os relatórios preliminares do TCU apontaram, fizemos a nossa defesa preliminar perante a Secretaria daquele Tribunal no Paraná e apresentamos a nossa razão, como tradicionalmente fazemos na auditorias do TCU — e normalmente há uma evolução do entendimento desses relatórios do TCU com as contra-argumentações também da PETROBRAS.

No caso específico deste ano, muitos dos pontos que colocamos não foram aceitos na argumentação preliminar, e esse relatório definitivo chegou às mãos do Ministro-Relator sem os esclarecimentos que prestamos durante o processo e que não foram acolhidos, inclusive sem partes que eram objeto de uma posição formada, interna nossa, e, na ocasião, não foram acolhidas.

Essa é razão por que, como já foi dito, a PETROBRAS pediu um tempo maior, para, com o relatório definitivo emitido até o dia 9 de dezembro, esclarecer os pontos.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Então, as questões da REPAR especificamente são amplas, não são localizadas no item de planilha, e foram inseridas no relatório em razão da avaliação de alguns contratos.

Em alguns casos, segundo a nossa visão — e já estamos esclarecendo isso ao TCU —, de certa forma, pontos foram extrapolados para outros contratos. E isso causou uma dificuldade muito grande para nós de entendimento, dificuldade técnica de poder contra-argumentar em bases técnicas esse relatório, e é isso o que o nosso departamento especializado do Rio de Janeiro, como bem lembrou o Deputado Márcio, está fazendo, para que possam chegar às mãos da Comissão os esclarecimentos devidos, com todo o detalhamento necessário para serem tomadas essas decisões.

Declinarei aqui esses pontos e, em cada um deles, a nossa posição, que é similar à relativa a outros pontos de outras obras.

Projeto básico deficiente. Procurei focar na apresentação o fato de que muitas das obras já estão em fase final, há unidades operando, com caldeira, centro de controle e unidade de propeno em operação. Então, estamos focando projetos básicos na fase final de empreendimento. Pode ser aberto o debate, mas é uma questão de final de empreendimento.

Ausência de parcelamento do objeto. São questões, como disse na apresentação, de entendimento de engenharia propriamente dito. Nesse caso, Deputado João Dado, é sobre tanques, uma escala muito grande de tanques de armazenamento. Ocorre que a PETROBRAS, com sua experiência e visão, entendeu que seria mais vantajoso fazer uma licitação num único contrato de grande porte, porque assim haveria uma economia de escala muito grande. Seria possível economizar no projeto de detalhamento, porque os tanques são similares. Se fizermos uma licitação para cada tanque, serão vários canteiros de obras, várias administrações, várias fiscalizações, e isso poderia encarecer.

Entendemos que não houve nenhum cerceamento, nenhuma dificuldade, nenhuma restrição à questão da competitividade, porque nos nossos contratos, em média, 18 empresas, concorrem às licitações. No mínimo, são convidadas 18 empresas para todas as licitações — e com propostas. Então, praticamente não perdemos nenhuma licitação, em todas tivemos propostas competitivas. De modo que entendemos que esse ponto está bem claro na nossa defesa, que está sendo reiterada perante o Tribunal.

Ausência de planilha orçamentária. Trata-se também de questão de posicionamento da forma, conforme o Glauco e o Márcio já disseram.

Sobrepreço. Essa questão está sendo mais difícil de se discutir pelo fator técnico que envolve em razão do porte e da diversidade dos contratos, bem como da diversidade do escopo, mas temos absoluta certeza de que vai caminhar, como ocorreu nas outras vezes, como uma questão objetiva.

Vamos esclarecer também ponto que o Tribunal levantou e que é relativo a uma questão basicamente de obra civil. Um dos nossos contratos envolve obra civil que tem similaridade com obras rodoviárias. Com a experiência da equipe, foram detectados itens que carecem de esclarecimentos. Apresentamos esses esclarecimentos, mas eles ainda não foram totalmente pacificados.

Em alguns casos, o nosso entendimento é o de que isso foi extrapolado com alguns contratos de construção e montagem, e outros contratos de montagem propriamente dita têm o escopo completamente difícil.

Temos, portanto, uma dificuldade de entendimento técnico no caso específico dessa autoria deste ano, mas entendemos que, com o tempo adicional que foi concedido para a PETROBRAS responder, os esclarecimentos serão dados devidamente para a Comissão e para o TCU.

Adoção de critérios adequados de habilitação, acarretando restrição de caráter competitivo. Da mesma forma, esse é um ponto de entendimento quanto ao escopo desse pacote, que envolve todas essas unidades, que foram contratadas ao longo do tempo. Quando se olha agora, de traz para frente, tem-se uma visão diferente daquela que se tinha lá no começo do empreendimento, quando se tinha somente o planejamento, somente o projeto básico em mão, para definir uma forma de contratação e estabelecer como fazer as empresas se interessarem em apresentar propostas à PETROBRAS, assinassem os contratos e levassem o empreendimento à frente, como está ocorrendo hoje, com bons resultados de segurança e de andamento físico.

Entendemos, portanto, Senador, que esses pontos vão ser detalhadamente esclarecidos, e, até o dia apurado, entregaremos o nosso posicionamento, como já disse o Presidente.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Presidente, quero fazer uma réplica aos dois setores — TCU e PETROBRAS.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Nobre Deputado, como adotei um procedimento pela manhã, consulto os representantes do TCU sobre se gostariam de fazer alguma observação acerca do que foi exposto.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - A réplica, Senador, talvez ajude nessa compreensão das falas das entidades.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Não haverá prejuízo.

Com a palavra V.Exa.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - A questão fulcral é que não foram disponibilizados os orçamentos estimativos detalhados. Como o TCU vai dar um parecer se o preço está de acordo, se houve isso, se não houve aquilo, se não tem o orçamento detalhado? Isso é algo absolutamente indispensável. Não basta dizer que a PETROBRAS tem de analisar, ver como que faz, como é que não faz. Tem de cumprir a lei, tem de oferecer ao TCU — e não é o TCU, é o Poder Legislativo. O Poder legislativo está solicitando aos senhores da PETROBRAS que entreguem os orçamentos detalhados de todas as obras. E nós vamos encaminhar ao TCU. Se a questão é o TCU, entreguem ao Poder Legislativo. Essa é a questão, Sr. Presidente.

Se o Poder Legislativo, se a Comissão de Orçamento requerer — não é solicitar — o cumprimento da lei, a PETROBRAS tem de apresentar os orçamentos detalhados para que possamos encaminhar ao TCU.

Em todos os pareceres vejo que a PETROBRAS não só não entregou, como recorreu e está em embargos, está embargado, não está embargado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado João Dado, é por essa razão que quis dar a palavra aos convidados, porque há uma afirmativa da PETROBRAS de que foi entregue. Então, eu estava querendo ouvir o TCU para ver se há essa confirmação ou não; depois, eu daria a palavra a V.Exa.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - O.k., Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra os representantes do TCU para se manifestarem acerca de tudo que foi dito pelos representantes da PETROBRAS. Uma vez que V.Sas. se reportaram às perguntas que vieram dos Parlamentares, resta se expressarem acerca dos fatos apresentados pela PETROBRAS.

Juntado tudo, vamos à réplica.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Bem, destacamos 2 pontos a considerar. O primeiro é o de que não haveria deficiência em projeto básico. Entendemos que, em relação a um contrato que sofre aquele nível de alteração de itens importantíssimos do seu escopo, da ordem de 1.200%, 1.300% de quantitativo, não se pode presumir que esse seja um projeto bem-feito. Se ele estivesse bem-feito, não precisaria sofrer alterações dessa ordem.

No caso específico — e acho que isso foi exposto pela PETROBRAS por ocasião da CPI da PETROBRAS, que tratou do caso dessa obra —, estava prevista uma camada, em média, de 4 metros de solo mole. Quando foram ver, eram 8 metros, não 4. Daí, teve de ser revista a solução técnica. E isso para nós é claramente uma deficiência de projeto.

No caso de Barra do Riacho — e eu estava consultando aqui o relatório —, houve uma modificação na parte da estrutura do píer. A previsão do projeto básico era de 1.447 toneladas de aço e, depois da revisão, passou para 670 toneladas de aço, menos da metade. Ou seja, isso nos indica que, se essa era uma solução melhor, mais econômica ou melhor tecnicamente, o projeto não era o mais adequado. Logo, há um sinal claro de que havia uma deficiência nesse projeto.

Bom, indo para o ponto mais importante, que é a questão dos orçamentos...

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Apenas um esclarecimento. V.Sa. citou 2 pontos. Em um deles, houve acréscimo de mais de 1000% diante da previsão estabelecida pelo projeto básico; em outro, uma diminuição?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Isso. Citei o exemplo da terraplenagem de Abreu e Lima, em que alguns itens sofreram acréscimos até superiores a 1000% e citei um caso da outra obra de Barra do Riacho, cuja



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

solução estrutural do píer, depois de uma modificação, um de seus itens, o aço, sofreu uma redução de mais de 50%. Exatamente.

Bem, a outra questão é a do preço, de orçamento detalhado. Por exemplo, no caso das licitações em andamento, um *slide* foi mostrado com esse título — está na página 11— *Licitações em andamento*. Há vários valores. Nesses casos aqui, já são valores de propostas abertas das licitações em andamento, de contratos que não estavam assinados. Nesses casos, não nos foi apresentado nada, sequer o valor estimado pela própria PETROBRAS para os empreendimentos.

No caso do *slide* logo acima, os contratos fiscalizados eram contratos que já estavam assinados. Além da terraplenagem, havia a casa de força, edificações, tanques e tal. Nesses casos, independentemente de o modelo ser em planilha Excel ou não, nos foi fornecida só o DFP — Demonstrativo de Formação de Preços, que é um resumo de orçamento da PETROBRAS. Ali, estão não sei quantas mil horas de caminhão funcionando, não sei quantas mil horas de operador da máquina tal. E os serviços? De onde veio o quantitativo desses insumos? Isso vem dos orçamentos detalhados. E esses orçamentos detalhados — mesmo nesse caso de orçamento detalhado, a lei prevê a sua necessidade previamente à licitação — não nos foram entregues. Pior: no caso desses exemplos aqui, além de ser só o DFP, cerca de 40% do valor estava estimado em verbas. Verba é um valor de que não sabemos a origem, a consistência. Então, fica absolutamente impermeável a qualquer análise.

É a isso que nos referimos quando não nos são entregues, e muitas vezes — há casos em que foi entregue, sim — não nos são entregues orçamentos detalhados.

Com relação à não entrega por parte da PETROBRAS das licitações em andamento, contratos ainda não assinados, essas licitações que nós citamos aí já tinham propostas abertas, inclusive. Só não havia contratos assinados. Nesse caso, não nos foi entregue nada, sequer esse resumo chamado DFP.

Vejam: a Lei 8.443, de 1992, estabelece que nenhum documento pode ser sonegado da fiscalização do TCU. Não vamos nem falar da Lei nº 8.666, mas do tão falado Decreto nº 2.745, de 1998, que regulamenta as licitações da PETROBRAS. O seu capítulo V, sob o título Processamento da Licitação, determina como se deve proceder: deve haver um pedido, esse pedido deve ser encaminhado. No caso, o pedido de licitação deve conter, entre outros, os seguintes elementos: descrição das características básicas, especificação, indicação do prazo máximo. Chamo atenção para o que diz a alínea "c": "*indicação do custo estimado para execução, cujo orçamento deverá ser anexado ao pedido*". Ou seja, desde uma fase bem preliminar, existe um orçamento que deveria, sim, ser apresentado à fiscalização do Tribunal. Senão, há descumprimento legal, porque está estabelecido em lei que nenhum documento pode ser sonegado à fiscalização do Tribunal.

Eram esses os aspectos que gostaríamos de reafirmar, destacar e esclarecer melhor com relação àquilo que apresentamos de forma bem resumida nos *slides*.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - V.Sa. deseja uma tréplica? (*Pausa.*) Tem a palavra V.Sa.

**O SR. MÁRCIO DE ALMEIDA FERREIRA** - Quero apenas esclarecer o ponto relativo a Barra do Riacho. O representante do TCU acabou de comentar a redução do peso de aço na obra do píer, questionando a qualidade do projeto básico. Essa redução do peso de aço foi a consequência da proposição de alteração da metodologia que foi aceita como redução de prazo e custo. O projeto básico previa determinado número de estacas, com um vão menor entre elas e com estacas de 60 centímetros. A mudança foi no sentido de viabilizar um processo mais competitivo para empresas que têm equipamentos de porte menor pudessem executá-lo. Esse projeto básico é um bom projeto, feito por empresa especializada, dentro de um princípio de maior competitividade no certame. Essas foram as informações passadas para o TCU.

Quando veio a solicitação de alteração, visando a um novo procedimento, as estacas propostas eram de 80 centímetros a 1,5 metro, com uma redução de cerca de 30%, se não me falha a memória, do número de estacas, com isso aumentando a distância. Engenheiro civil entende isso com muita facilidade, porque é algo muito simples: aumentando o vão, aumenta o peso das estruturas das vigas pré-moldadas, requerendo guindastes e embarcações de maior porte, o que a empresa viabilizou. Por essa razão, foi aceita uma alteração, e não porque o projeto básico era insuficiente. Pelo contrário, foi uma alteração que, na nossa maneira de ver, viabilizou uma melhoria, uma redução de custo e de prazo. Na nossa maneira de ver, não é correto questionar o projeto básico, uma vez que houve melhora no procedimento, que foi adequado para a empresa vencedora.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Outra empresa poderia não ter a mesma condição, e iríamos pagar um preço maior, porque era um projeto que a maioria poderia executar sem dificuldade. Então, essa foi a razão. Continuamos acreditando que não era um projeto básico insuficiente.

Era só isso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Estou extremamente flexível. Por isso pergunto se alguém quer apresentar uma explicação nova, não repetida.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Eu gostaria, sim, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Tem V.Sa. a palavra para falar especificamente sobre essa questão.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - O que se prevê no rito legal é que uma licitação seja feita com projeto básico, que se permita o mesmo entendimento para todos aqueles que vão participar, oferecer o seu preço e se propor a fazer aquele objeto. Prevê a possibilidade de o projeto executivo ser feito numa fase posterior, e o projeto executivo é um mero detalhamento do projeto básico.

A partir do momento em que mudei a minha solução técnica, aumentei os vãos e usei peças mais robustas, alterei o projeto básico que foi usado na licitação! Então, estou mudando aquele objeto que licitei também, ou seja, não há como ver isso com tanta naturalidade. Se faço licitação para comprar determinado objeto, um automóvel, por exemplo, uma empresa vence, vem e me fala: "Olha, eu posso te oferecer esse outro automóvel. Ele vai custar 10% mais barato e vai levá-lo aos mesmos lugares" — "Ótimo, então, eu vou comprar porque eu vou economizar". Mas ferir, sim, dispositivos legais: ou fiz uma alteração inadequada de objeto ou o meu projeto básico, inicial, não era o melhor, porque uma solução melhor me veio depois.

Então, queríamos apenas ratificar essa posição.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Com a palavra V.Exa., nobre Deputado João Dado.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Bom, estamos num contraditório e numa contradição. Há um contraditório, e a contradição principal é a seguinte: nós da Comissão Mista de Orçamentos nos valem do TCU para analisar tecnicamente a documentação relativa a obras, licitações e tudo o mais. E, pela afirmação dos técnicos do TCU, eles não dispõem da possibilidade de fazer a análise de valores unitários e, enfim, de preço global, como reafirmado pelo Dr. André. Penso também, falando a respeito dessa réplica e tréplica, e com todo o respeito ao Dr. Márcio, que se eu sou dono de uma empresa e resolvo fazer uma coisa que é vantajosa para mim, posso fazê-lo. Mas, se sou o Estado, não posso fazê-lo, tenho de cumprir a lei. A lei diz que se é um outro objeto, tem de se reverter e se oferecer essa solução nova a todos os interessados, para que se atenda ao princípio da igualdade. É um princípio legal, para que todos possam, sabendo da nova solução técnica, oferecer um nova proposta para aquela nova solução técnica.

Mas penso, Sr. Presidente, que deveríamos solicitar ao TCU, de forma absolutamente detalhada, obra por obra, não esse conceito que está expandido aqui nesse documento, mas o relatório técnico que foi objeto de apreciação por parte da auditoria, para que possamos, de posse desse relatório e de posse de eventuais providências que a PETROBRAS venha a tomar a partir desta audiência pública, decidir se essa obra continua apresentando problemas, se não mostra problemas, se pode ou não continuar —, e essa é a finalidade que V.Exa. busca analisar —, se remanesce ou não no Anexo VI, como paralisação ou obstaculização da obra.

Então, deveríamos solicitar ao TCU, para os membros da Comissão, porque vamos decidir em colegiado — e deveriam ser reproduzidos para todos nós —, os relatórios do TCU e a argumentação da PETROBRAS em relação a eles...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Ah! Foram todos remetidos à PETROBRAS e para a Comissão também. Ótimo. Então, pediria a V.Exa., Sr. Presidente, que esses relatórios fossem reproduzidos para todos os membros da Comissão.

Além disso, peço que tenhamos, por parte da PETROBRAS, o oferecimento dos questionamentos, por escrito, em relação ao relatório do TCU. O TCU diz que não tem os orçamentos, e a PETROBRAS afirma que mandou esses orçamentos. Quais são? Então, mande aqui para o Poder Legislativo, que nós haveremos de recepcioná-los, cumprindo a lei.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Sr. Presidente, nesta minha argumentação final, quero mais uma vez parabenizar V.Exa. pela coragem. Parabenizo também os membros da PETROBRAS pela competência administrativa — e sei que não é fácil tocar uma obra — e os membros do TCU.

Por fim, renovo a proposta que fiz pela manhã: deveríamos construir uma nova lei de licitações que abrigasse a todos indistintamente. Mais do que isso, que obrigasse que os projetos executivos, os projetos básicos e os orçamentos, obrigatoriamente, fossem encaminhados para o Poder Legislativo fiscalizar antes da abertura das licitações, para tentarmos corrigir eventuais falhas.

Obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado João Dado, permita-me passar duas informações. A primeira delas é que esse material a que V.Exa. se refere já está na Comissão, como foi declarado, e já está também à sua disposição na página da Internet. V.Exa. pode se valer da presteza, da sabedoria da Secretaria Myrna para um acesso mais fácil a essa documentação.

O segundo esclarecimento é o seguinte: estou sendo indicado para presidir um grupo de juristas nacionais no Senado Federal, para a elaboração do Código de Finanças Públicas. Evidentemente, não temos um código, temos a Lei nº 4.320, leis posteriores, a Lei de Responsabilidade Fiscal, mas quem sabe, num primeiro instante, os juristas desejem consolidar ou aglutinar em um mesmo instrumento legal, em um código, todas essas normas de finanças e de administração pública? Quem sabe incluindo até licitações, porque diz respeito aos procedimentos preliminares para a realização da despesa, para a operacionalização do Orçamento, da despesa pública? É possível que isso venha a ser inserido nesse bojo a que se vai propor essa futura Comissão que deve se instalar nos próximos dez, 15 dias.

Alguém mais deseja fazer uso da palavra? (*Pausa.*)

É evidente que o Comitê de Obras Irregulares, coordenado pela Deputado Carlos Melles, fará um indicativo ao Plenário tão logo conclua o seu trabalho para que o Plenário possa tomar a sua deliberação. Como se trata do primeiro procedimento dessa modalidade de audiências públicas, espero que, doravante, seja considerado um instrumento importante para o exercício deste poder de fiscalização que tem o Legislativo na sua concepção maior. E temos o poder não apenas de elaborar as leis, mas também o de fiscalizar o seu cumprimento, fiscalizar a execução orçamentária, fiscalizar a despesa pública.

Quero, portanto, agradecer aos representantes do Tribunal de Contas da União, na pessoa dos Srs. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras, André Baeta, Gerente da Secretaria de Fiscalização de Obras, e Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Executivo — os senhores devem ter percebido que pulei o nome mais difícil de ser pronunciado para não cortar a língua.

Agradeço também aos representantes da PETROBRAS, na pessoa dos Srs. Glauco Colepícolo Legatti, Gerente-Geral da Área de Engenharia, Márcio de Almeida Ferreira, Gerente da Área de Engenharia; José Paulo Assis, Gerente da Área de Engenharia. Agradeço ainda ao nobre Deputado Carlos Melles, Coordenador do Comitê de Obras Irregulares e a todos os Srs. Parlamentares, assessores e servidores presentes, que estiveram acompanhando os trabalhos desta reunião na tarde de hoje.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - V.Exa. me permite uma intervenção?

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Pois não, Deputado. Tem V.Exa. a palavra.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Primeiro, peço desculpas pela minha ausência no debate.

Obviamente, a palavra final caberá a V.Exa., mas quero fazer uma proposta nesse caso específico. Uma vez que só teremos até o dia 14 ou, no máximo, até o dia 17, poderíamos — e consulto os companheiros aqui presentes nesse sentido — fazer uma força-tarefa.

Eu sabia que esta reunião seria pesada, porque os dados do TCU são fortes, consistentes. E a forma como o Presidente da PETROBRAS tentou conduzir a questão deixou a impressão de que seria melhor para nós discutirmos as obras aqui dentro, com os gerentes dessas obras. Acredito, porém, que a proposta mais correta e sensata, dada a importância do tema e o fato de que o TCU também tem essa disposição, seria a de realizarmos uma força-tarefa nos próximos 15 dias, para colocarmos o mais em ordem possível as informações, a fim de que, se satisfizer ao TCU e, sobretudo, à Comissão, possamos caminhar de maneira positiva.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Caso contrário, obviamente, o Plenário é que vai decidir, sob a presidência de V.Exa., mas temos preocupação porque há alguns itens que realmente merecem um maior aprofundamento. A disposição do Comitê de Obras Irregulares, do nosso grupo de assessoria aqui da Câmara e do TCU é a de fazer uma força-tarefa, na medida em que os senhores se dispuserem também a prestar as informações que nos darão conforto decisório.

Era só isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Carlos Melles, quero homenagear o espírito público de V.Exa. e fazer um apelo aos representantes da PETROBRAS no sentido de que aceitem sua ponderação, com o objetivo de buscar complementar as informações, no entendimento recíproco com os representantes do Tribunal de Contas da União, com esta Comissão ou, mais de perto, com o Comitê de Obras Irregulares, coordenado pelo Deputado Carlos Melles.

Acatada a sugestão de V.Exa., agradeço a todos — a V.Exa., aos demais Parlamentares e convidados — e declaro suspensa a presente sessão, convocando sua continuação para amanhã, dia 2 de dezembro, às 10h, neste plenário, para ouvirmos os representantes do Tribunal de Contas da União e do DNIT.

Está suspensa a reunião.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Declaro reiniciada da 5ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir os representantes do Tribunal de Contas da União e do DNIT com vistas a subsidiar a deliberação acerca da inclusão ou exclusão dos subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves, ainda não comprovados.

Convido a compor a mesa os representantes do Tribunal de Contas da União: Sr. André Luiz Mendes, Secretário de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União — SECOB 1, e Dr. Rafael Jardim Cavalcante, gerente da Secretaria de Fiscalização de Obras e Patrimônio — SECOB 2; o Diretor-Geral do DNIT, Dr. Luiz Antônio Pagot.

Para o melhor ordenamento dos trabalhos comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o palestrante disporá de 20 minutos para a sua exposição, não podendo ser apartado, conforme o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar o expositor poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição durante o tempo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultados a réplica e a tréplica no mesmo prazo.

A lista de inscrição está aberta.

Passo, então, a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, Dr. André Luiz Mendes.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Obras Irregulares, gostaria de registrar, mais uma vez, a nossa satisfação em poder participar desse processo que está sendo conduzido pela Comissão Mista de Orçamentos e poder trazer aqui a contribuição do Tribunal de Contas da União para o melhor encaminhamento e para a solução dos problemas com obras com indícios de irregularidades no País.

Hoje vamos tratar especialmente de obras do DNIT, porque há uma quantidade maior de obras.

Nós temos usado esse exemplo com frequência em outros fóruns. Temos citado uma mudança de postura do DNIT nos últimos anos que tem contribuído muito para a minimização desses problemas.

Ontem mesmo eu comentava que há 6, 8 anos, a postura do DNIT junto ao TCU não era uma postura de parceria, de busca de soluções, e que nos últimos anos isso mudou.

Ultimamente temos poucos pontos de conflito com o DNIT. Há uma interação muito grande. Praticamente toda semana recebemos no TCU a visita de representantes do DNIT em busca da discussão de soluções para problemas de suas obras.

O reflexo disso pode ser mostrado em números. Se pegarmos há 6, 8 anos o DNIT era o nosso campeão em percentual de obras com irregularidades. Tínhamos algo da ordem de 60, 70% de obras do DNIT fiscalizadas que apontavam indícios de irregularidades. E este ano, para se ter uma idéia, esse percentual foi de 11%. Das



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

45 obras novas fiscalizadas este ano, apenas 5 apresentaram esse indício. O que mostra o resultado positivo dessa postura, dessa atuação de integração, de parceria para solucionar os problemas.

Para tratar especificamente do caso das obras que estão em discussão, que são um número expressivo — 16 obras —, vou pedir, com a licença do Presidente da Mesa, ao colega Rafael para fazer uma exposição, dando uma notícia breve da situação de cada uma delas. Assim V.Exas. poderão ver que em sua grande maioria elas já têm uma solução bem encaminhada.

**O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE** - Sr. Presidente da Comissão de Obras Irregulares, ilustre Diretor-Geral do DNIT, a maneira como o TCU atua no contexto da LDO de cada ano ficou bastante clara nas reuniões que tivemos anteriormente. Hoje especificamente vamos tratar das obras cujos recursos orçamentários provêm do DNIT.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Contextualização das obras do DNIT com relação ao total de obras com indícios de irregularidade grave e de paralisação apontadas pelo TCU: das 41 obras com indício de irregularidade grave e indício de paralisação, que foram apontadas em setembro de 2009, 16 tinham recursos providos do DNIT. Dessas 16 obras classificadas como IGP, o TCU informou ao Congresso Nacional recomendando a retirada, no quadro de bloqueio do anexo VI, de 3 delas. Portanto, hoje, no âmbito do DNIT, permanecem 13 obras com indício de irregularidade grave.

São estas obras: a construção da BR-342, do Espírito Santo; construção de trechos da BR-393, no Espírito Santo; restauração de rodovias federais no Espírito Santo, BR-101; construção da BR-265, em Minas Gerais; construção de trechos da BR-158, no Mato Grosso; adequação de trecho da BR-104, em Pernambuco; construção de trecho da BR-487, no Paraná; construção do contorno rodoviário de Foz do Iguaçu, no Paraná; adequação de trecho da BR-101, no Rio de Janeiro; manutenção de trechos da BR-364, em Rondônia; construção da ponte sobre o Rio Itacutu, em Roraima; construção de trechos da BR-230, em Tocantins; construção da BR-010, em Tocantins.

É importante que se contextualize o que são essas 13 obras com indício de irregularidade grave e com recomendação de paralisação, para deixar bem claro em que termos a ação do TCU está sendo realizada. Dessas 13 obras com IGP, 2 delas já estão concluídas. A recomendação pela interrupção do fluxo financeiro dos contratos ela se deve para evitar pagamentos indevidos que eventualmente possam se fazer em contratos em que haja tomada de contas especiais.

Uma dessas obras não se iniciou, no Paraná; e 2 obras não ensejam paralisação. São recomendações de interrupção do fluxo financeiro dos contratos, orçamentário, na verdade, em contratos secundários da obra de fiscalização, supervisão e gestão ambiental que não ensejam, não repercutem na paralisação do empreendimento — que fique claro. Logo, efetivamente, com o trocadilho da palavra, estão paralisados 8 empreendimentos.

Dessas 8 obras com IGP, o DNIT, em reunião muito produtiva, aliás, realizada na semana passada, informou que em 4 deles está providenciando a rescisão e anulação dos contratos, o que provavelmente vai ensejar a recomendação do TCU pela retirada das obras do quadro de bloqueio. Restam, portanto, para discussão, 4 empreendimentos, que são: construção da BR-265; adequação de trecho da BR-101, Rio; manutenção de trecho da BR-364, Rondônia; construção da BR-010 em Tocantins.

Uma informação importante é que das 16 obras informadas em setembro pelo TCU, apenas 4 representavam indícios de irregularidades com paralisação, de 2009. Somente 4 foram apontados neste ano. Duas delas, como já foi arguido, não repercutem na paralisação do empreendimento, posto que foram apontadas em contratos secundários da obra.

Em relação às outras 2, o Tribunal ainda não se manifestou em definitivo, após as razões e justificativas dos responsáveis. Os responsáveis encaminharam as razões e justificativas em meados de novembro — portanto, final deste mês —, e está em análise no corpo técnico e se prevê ainda a colocação em pauta. É possível que saia até o dia 9 de dezembro.

Agora, uma por uma, rapidamente. Eu acho que eventuais minudências de cada empreendimento podem ser discutidas na continuidade da audiência. Vamos falar sobre cada cobra.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

A primeira delas é a construção de trecho rodoviário em Boca do Acre, divisa do Amazonas com Acre, na BR-317. Essa obra foi informada em setembro, e ela constava do quadro de bloqueio como indício de IGP, e atualmente o TCU recomendou que a obra continuasse, ou seja, estariam elididos os problemas, os indícios de irregularidade que obstavam o fluxo de recursos para aquela obra.

O que é obra? Construção da pavimentação da BR-317, nos trechos Boca do Acre e divisa entre o Acre e Amazonas. Contextualizando no mapa: é esse pequeno trecho aqui, quase na fronteira do Acre com o Amazonas.

O que havia parado nesse contrato? Era Contrato PD 0107/2000, no valor de 52,3 milhões de reais, referente a construção e pavimentação da rodovia. Os problemas eram sobrepreço, decorrente de preços excessivos, e a ausência de licenças ambientais.

No Edital 97/2008, posterior àquele contrato, referente à contratação de nova empresa para execução da obra, o TCU também apontou sobrepreço decorrente de preços excessivos, julgamento ou classificação de propostas em desacordo com o edital e obra licitada sem licença prévia.

Por que a obra saiu do quadro, ou por que o TCU recomendou a retirada da obra do quadro que vai compor a próxima LOA, do Anexo 6 do quadro? O Contrato 01/2009 foi rescindido, aquele contrato que estava com problema.

O Acórdão nº 2338/2009 julgou que o contrato decorrente do edital poderia continuar, desde que efetuada uma retenção preventiva de valores. Ou seja, aquele edital com problema, o contrato decorrente dele, a retenção parcial de valores permitia a continuidade do empreendimento.

Quando à construção dos trechos rodoviários da BR-342, do Espírito Santo, persistem as pendências que ensejaram a interrupção do fluxo orçamentário do empreendimento. Numa contextualização da obra, aqui é o Estado do Espírito Santo.

O que parou? Contrato 93/2001, de 14,9 milhões de reais; Contrato 094/2001, de 65,9 milhões, a preço de 98; Contrato 95/2001, 34,9 milhões, referentes à construção de trechos da rodovia. Ela entrou no quadro nessa data. Quais eram os problemas? Projeto básico deficiente e sobrepreço nos contratos. Esses sobrepreços variando entre 63% e 84%. Descompasso entre a execução física e a efetiva medição em pagamento da obra.

Essa obra ainda consta como tendo indício de irregularidade grave, capaz de comprometer a continuidade do fluxo financeiro do empreendimento orçamentário, e aqui as medidas que se consideram necessárias para o saneamento das irregularidades.

Na reunião do dia 26, da semana passada, reunião técnica, o DNIT informou que a rescisão dos contratos questionados está em andamento, e que providenciará novas licitações. Assim que o Tribunal obtiver os documentos que ratifiquem essa medida ele pode rever sobre a recomendação de reclassificação dessa obra como IGP ou não.

Adequação de acesso rodoviários no Corredor Leste, BR-262. Essa é mais uma obra retirada. O TCU recomendou a retirada da obra como indício de irregularidade grave, reclassificou a irregularidade como IGC.

Aqui são obras de melhoramentos e restauração com duplicação da via na BR-262, e 9,2 quilômetros de rodovia. Contextualização: está aqui a cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo.

O que havia parado? Era o Contrato PG 018/98 no valor de 13,4 milhões, referente à execução da obra. O que obstruiu a inclusão como IGP foi sobrepreço, superfaturamento, reajustamento irregular, totalizando um prejuízo efetivo em potencial de 2,7 milhões, a preços de dezembro de 97.

Por que a obra saiu do quadro? Esse contrato foi rescindido. Assim, o Acórdão 2823 recomendou, na verdade, a retirada da obra como classificação de IGP.

Outra obra: construção de trecho rodoviário de BR-393. Nessa obra persistem as pendências que ensejaram a interrupção do fluxo orçamentário ao empreendimento. Contextualização da obra: no Estado do Espírito Santo. Na verdade, o contrato tem uma parcela de implantação e uma parcela de restauração.

Somente em relação a uma parcela desse contrato, a de implantação, é que existe óbice à continuidade do fluxo orçamentário.

O projeto básico licitado não contemplava a terraplenagem, de modo que o serviço dessa etapa da obra pudesse ser quantificado. O projeto não tinha o detalhamento dos serviços a serem executados de



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

terraplanagem. Foi detectado também sobrepreço dos itens de terraplanagem no contrato, que variava entre 40% e 95%.

Medidas para saneamento das irregularidades. Mais uma vez o DNIT, em reunião técnica nesta Comissão, no dia 26, informou que rescindir os contratos onde tinham problemas e providenciará novas licitações. Tal qual anteriormente, quando ratificada essa medida, o Tribunal pode reavaliar sobre a recomendação de IGP do empreendimento.

Restauração de rodovias federais no Espírito Santo. Persistem as pendências, permanecem a indicação de IGP.

Trata-se de obra de restauração da rodovia, um trecho grande.

O que parou? O Contrato 0019. Por que parou? O valor do contrato era de 11,4 milhões. Índícios de sobrepreço: de 50% a 120% em itens específicos do contrato — esses itens novos, incluídos após aditivos contratuais. Teve problemas também de administração irregular dos contratos. Execução dos serviços sem adequada previsão contratual. Foram executados serviços sem que o contrato prevísse aqueles itens na planilha orçamentária.

Medidas para saneamento das irregularidades. Mais uma vez o DNIT, em reunião, informou que a rescisão do contrato está em andamento com minuta de termo de rescisão, posto que a empresa não aceitou a repactuação do contrato determinado pelo TCU.

Quanto aos prejuízos já incorridos no contrato, o DNIT notificou a empresa para que recolhesse os valores medidos indevidamente.

Construção de trecho rodoviário e entroncamento... Na verdade, é esse aqui, da BR-265, Minas Gerais. Esse achado foi convertido em IGP este ano, após o relatório técnico da equipe de auditoria. Trata-se de construção de trecho de rodovia na BR-265, assinalado no mapa. São 2 trechos, 2 contratos — Lote 2 e o Lote 1, no Estado de Minas Gerais.

Para cada lote: no Lote 1, foi firmado o Contrato 060025, de 2002, e para o Lote 2, o Contrato 017, de 2002. O primeiro, de 46 milhões, e o segundo, de 70 milhões.

Foi identificado sobrepreço de 2,6 milhões no Lote 1 e de 7,7 milhões no Lote 2. Havia mais algum valor relativo à distância de transporte medida indevidamente nesse contrato.

Outro problema que ensejou a inclusão da obra como IGP foi que as obras estavam sendo realizadas em terrenos que não tinham sido ainda desapropriados.

Quanto ao contrato do Lote 2, o Acórdão 716, de 2009, Plenário, permitia a continuidade do contrato, desde que repactuada a avença. O prejuízo já incorrido seria tratado como tomada de conta especial. Na prática, a medida ensejava um impacto de 1,16% no valor da pactuação.

Com vistas a permitir a continuidade do empreendimento, o TCU determinou a repactuação dos contratos, que até o término da obra ensejava um impacto de apenas 1% no valor do contrato. Ainda assim, a empresa negou-se a repactuar o contrato, mesmo em razão desse baixo impacto, ou seja, a obra permanece com IGP nesse lote.

Quanto ao contrato do Lote 1, a manifestação de defesa dos responsáveis encontra-se em análise no Tribunal. Essa manifestação de defesa chegou na semana passada, salvo engano, e se trabalha para avaliar as razões e justificativas apresentadas o mais rápido possível, provavelmente essa semana, com possibilidade ainda de ser tomada decisão no Tribunal até o dia 9.

Próxima obra: construção de trecho rodoviário na BR-158, Mato Grosso. Essa IGP também é nova, foi incluída em 2009.

É importante desde o início considerar que não se refere à execução da obra e sim a um contrato específico relativo a estudos ambientais. Portanto, essa IGP não enseja, não repercute de maneira alguma em paralisação do empreendimento.

Trata-se de construção de rodovia na BR-158, conforme assinalado no mapa. Está aqui o contexto: Mato Grosso, Tocantins.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

O que parou? Mais uma vez, foi esse contrato de gestão ambiental, no valor de 5,5 milhões. Por que parou? Duplicidade na contratação ou licitação de empresa de consultoria para supervisionar e fiscalizar a obra, haja vista que o Estado...

Bom, na verdade, esse contrato parou em razão de deficiência de fiscalização. Essa informação é relativa a outra obra no Estado do Paraná.

O DNIT, em reunião técnica desta Comissão, informou que encaminhou informação sobre aquele contrato que, teoricamente, repercutia em explicações acerca da fiscalização daquele contrato — foi o problema que ensejou a inclusão desse contrato como IGP.

Adequação de trecho rodoviário na BR-104, Pernambuco. Também é uma IGP nova, que não ensejava a paralisação do empreendimento. Este, sim, é um contrato que o DNIT efetuou, de fiscalização e execução dos projetos executivos do empreendimento.

Contextualização da obra: aqui é o Estado de Pernambuco, Recife. A rodovia está aqui.

Nesse contrato, indicou-se possível duplicidade de encargos desse contrato com outro contrato pactuado pelo Estado de Pernambuco. Daí a interrupção, a indicação de IGP específica para esse contrato do DNIT, que também não repercute na paralisação da obra como um todo do empreendimento.

Medidas para saneamento: o DNIT, para esse contrato com problema deve definir e especificar as ações de fiscalização a cargo de cada parte signatária do contrato; compatibilizar o objeto do contrato com as especificações das ações objeto do subitem anterior. Ou seja, haja vista a indicada possível duplicidade de encargos em 2 contratos, ele deve especificar o que cabe a cada contratado.

BR-487, Paraná. Persistem as pendências, persiste a IGP. Contextualização: na verdade, é construção e pavimentação de 170 quilômetros de rodovia. O que está paralisado são apenas 21,10 quilômetros dessa rodovia, relativo ao Lote 2. Aqui são os Estados do Mato Grosso do Sul e do Paraná. O Lote 2, portanto, é somente essa fraçãozinha da obra inteira.

O que parou? Foi o Contrato 171/98, Lote 2, no valor de 10,1 milhões, relativo à execução de estudos ambientais para gestão ambiental. Na verdade, esse contrato paralisado é o de execução da obra. O problema nesse contrato foi a identificação de conluio entre os licitantes, materializado por um termo de compromisso entre as empresas, que se comprometiam a repassar 5% do valor do contrato à licitante perdedora.

Medidas para saneamento das irregularidades. A Superintendência do DNIT no Paraná informou em 20 de maio que o processo referente ao Contrato 171 está na Procuradoria-Geral do DNIT, Paraná, para análise acerca da anulação do contrato. Mais uma vez, a medida proativa do DNIT tentando resolver o problema.

Construção do contorno rodoviário do Município de Foz do Iguaçu, BR-469. Persistem as pendências que ensejaram a interrupção do fluxo orçamentário. É importante citar que essa obra não foi iniciada.

Aqui, o Município de Foz do Iguaçu. A obra é a construção do contorno rodoviário do Município, que parou. Por que parou? Contrato 294, no valor 74,7 milhões, relativo à construção e pavimentação do contorno. Quais eram os problemas? Ausência de planilha orçamentária de quantitativos e preços unitários; sobrepreço de 10 milhões, mais a diferença relativa ao BDI; sub-rogação e contratação irregular do contrato.

Medidas para saneamento das irregularidades. O DNIT ouviu a contratada acerca da anulação do contrato. No dia 04 de setembro o DNIT informou que seria necessária a consulta ao Município de Foz do Iguaçu, haja vista que o contrato original havia sido repactuado.

Hoje, parece-me que houve a informação sobre esse termo de anulação. É isso? Sobre a conclusão desse termo de anulação. Falta somente a publicação. Tão logo essa informação chegue ao Tribunal, ele deliberará sobre a matéria e possivelmente sobre a retirada do quadro.

Adequação do trecho rodoviário na BR-101, Rio de Janeiro. Essa IGP é nova. Uma contextualização aqui da duplicação e restauração da obra. São 3 contratos com problema nessa obra do Rio de Janeiro. Houve um contrato de execução da obra, de 2006. Em razão das alterações de projeto, esse contrato extrapolou os 25% legais, definidos do valor do contrato, posto que foi necessária nova licitação, que originou esse novo contrato executado pela mesma empresa.

Esse outro contrato é específico. Na verdade, é para serviço de contenção nas obras de área especial.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Por que a obra pode parar? Foi detectado sobrepreço nos 3 contratos, de 15,0%, 13,3% e 31,7%. Houve também, haja vista que o primeiro e o segundo contratos de execução da obra foram executados pela mesma empresa, indício de pagamento indevido por um canteiro de obras num dos contratos, que não foi executado.

Medidas para saneamento. Bom, tal qual a obra 265, de Minas, as razões e justificativas dos responsáveis chegaram ao Tribunal em meados de novembro, quase nas 2 últimas semanas. Esse contrato já foi analisado pela equipe técnica; encontra-se no gabinete do relator e provavelmente o TCU deve deliberar definitivamente sobre essa obra — o DNIT explicou as eventuais inconsistências — até o dia 9.

Construção da ponte sobre o Rio Madeira. Obra retirada do quadro. Estão aqui Porto Velho, Rio Madeira, a ponte sobre o Rio Madeira. Existia um problema específico no edital de licitações para a construção da obra. Foi detectado um sobrepreço de 39 milhões nas fundações, oriundo tanto do preço unitário das estacas quanto erros de quantitativos nas fundações. O DNIT revogou o edital de licitações com problema, posto que não existe mais óbice à continuidade do empreendimento.

Manutenção dos trechos rodoviários da BR-364. Persistem as pendências de IGP.

Está aqui a BR-364. É a manutenção de trechos na rodovia.

O que parou? Basicamente tem 4 contratos: 3 deles antigos e um mais novo. Desses 3 contratos mais antigos, 2 eram de execução da obra e 1 era de supervisão Do empreendimento. Na verdade, a execução física dos contratos já terminou. Inclusive expirou o prazo, os contratos estão extintos. Existe a discussão, já no Tribunal, em razão da extinção dos contratos por decurso de prazo, sobre a necessidade da permanência ou não desses contratos com IGP.

Existe, entretanto, um outro contrato de 2005, em que há um problema de acréscimo ao valor contratual superior ao limite legal. É um contrato de 2005.

Medida para saneamento das irregularidades. Novamente os contratos, explicando que já foram extintos. Existe a discussão sobre a inclusão. Quanto ao outro contrato de 2005, a medida saneadora seria a rescisão do contrato.

Construção da ponte sobre o Rio Itacutu. Essa é uma obra concluída, onde existe um problema específico de um contrato cujo processo está em tomada de contas especial. Aqui é o Estado de Roraima, a Guiana e a ponte exatamente na fronteira entre o Brasil e Guiana.

O contrato com problema é esse Contrato 01/2001. Trata-se de um contrato rescindido com processo de tomada de contas especial para eventual ressarcimento de valores indevidos. Foi indicado sobrepreço e superfaturamento.

Construção de trechos rodoviários no corredor Araguaia-Tocantins. Mais uma vez a obra permanece com o índice IGP.

Trata-se também de uma obra concluída, cuja tomada de contas especial está em andamento no TCU. Especificamente sobre esse contrato, existem retenções, valores em haver, e a tomada de contas especial está com recurso. Olhe, esse é um contrato de 86, uma obra concluída.

Medidas para saneamento. O bloqueio financeiro está sendo discutido em processo de TCE, mas existem parcelas em haver no contrato. O processo de TCE está em fase recursal após a imputação de débito à empresa.

Por fim, a construção de trecho rodoviário na BR-010, em Tocantins. Essa obra permanece com IGP. Está aqui a contextualização da obra: no Estado do Tocantins. O que parou? São 3 contratos que pararam: nos Lotes 1, 2, e 4 da rodovia. Por que parou? Antieconomicidade do orçamento de terraplenagem, utilização de *motoscrapers* para distâncias muito longas; aprovação de alterações no valor do convênio com erros na avaliação de quantitativos dos serviços; desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos após aditivos nos serviços de terraplenagem; desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos após aditivos nas fundações das Obras de Arte Especiais; alterações de distâncias de transporte de material sem a devida repactuação dos contratos; medição e pagamento de serviços não realizados e, principalmente, deficiência na qualidade dos serviços; grau de compactação insuficiente no serviço de pavimentação. Essa constatação materializada, inclusive, por auditoria interna do próprio DNIT. Em conjunto, potencial prejuízo ao erário, na soma dos contratos, supera 76 milhões, numa soma de contratos de aproximadamente 130, eu acho que é isso.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Bem, senhores, eventuais minudências eu acho que oportunamente podem ser discutidas no decorrer desta audiência.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Obrigado, Dr. Rafael, pela sua explanação.

Eu passo a palavra agora ao Dr. Luiz Antônio Pagot, Diretor-Geral do DNIT, para sua explanação, por igual tempo, sem interrupção.

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - Sr. Presidente, Deputado Federal Carlos Melles; representantes do TCU, André Luiz Mendes e Rafael, nós do DNIT, a partir de 3 de outubro de 2003, com essa nova gestão que nós implementamos, ao verificar o tamanho dos problemas que nós tínhamos na área de controle interno e controle externo, imediatamente criamos um núcleo sistêmico. E esse núcleo sistêmico passou a desenvolver ações diretamente com a CGU e também ações diretamente com o TCU. E buscamos uma postura, que num primeiro momento pode ter parecido quase uma afronta, mas foi; promovemos uma discussão aberta em todos os fóruns possíveis, para que encontrássemos as metodologias adequadas a fim de levar à frente o nosso serviço do dia a dia. Tirando obras menores, como uma passarela, uma pequena rotatória, um acesso a um distrito industrial, eliminando essas obras menores que totalizam mais de 900 contratos, só das obras principais, o DNIT tem 1.311 contratos. Repito: só das obras principais, obras que têm uma relevância econômica. E, desses 1.311, 579 contratos são do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC. E muitos dos contratos ultrapassam a 1 bilhão de reais. Então nós efetivamente temos uma responsabilidade muito grande.

E, para poder fazer essa gestão de maneira mais adequada, na linha de obras de qualidade, com preço competitivo, nós buscamos, então, entendimento com os órgãos de controle, especialmente com o TCU. Eu até gostaria de numerar alguns avanços que nós conseguimos nos últimos 2 anos, que passaram a ser avanços significativos. E, a partir de contribuições do TCU e acórdãos, nós passamos a ter um melhor balizamento e pudemos desenvolver uma melhor qualidade na execução das obras e dos serviços. Eu colocaria no topo dessa lista a adoção do edital padrão. Para os senhores e as senhoras terem noção, nos últimos 11 meses, esse edital padrão nos permitiu licitar mais de 10 bilhões de obras, praticamente sem problema nenhum, até sem questionamento. Eu considero relevante a contribuição do TCU, o estabelecimento, inclusive, de exigências, de atestado em níveis mínimo, ou seja, que nós efetivamente pudéssemos ter empresas que pudessem realizar as obras, mas não se perdendo em competitividade. E a adoção desse edital demonstrou completo acerto. Basta ver a velocidade e o êxito que nós conseguimos nas licitações. Deputado Carlos Melles, chegávamos a demorar até 9 meses, 10 meses para fechar um processo licitatório. Hoje, não passa de 90 dias.

Também a exigência do TCU na aprovação prévia dos editais de convênio para nós foi muito importante, uma vez que conveniávamos as obras com Estados e Municípios e não havia essa exigência da aprovação prévia dos editais. Com isso, acabávamos tendo várias distorções, algumas delas até citadas na exposição do Dr. Rafael. E nós, efetivamente, através dessa aprovação prévia de tais convênios, nós conseguimos elidir uma série de problemas e, principalmente, trazer todas as obras para o preço da Tabela SICRO. Essa é uma das exigências. Nós só podemos licitar obras com os preços unitários dentro da Tabela SICRO, nada superior a ela. Se porventura algum preço for superior, tem de ser justificado. Com a adoção dessa medida, começamos a diminuir os problemas dos convênios.

Outra exigência foi a revisão bimensal da Tabela SICRO com a atualização constante de preços. Vocês sabem que nós temos flutuação de preços de mercado, muitas vezes para mais e muitas vezes para menos. Então, para evitarmos distorções, essas revisões passaram a ser bimensais. O lançamento dos editais da revisão mais próxima faz com que tenhamos uma atualização de preços, e a consequência disso é que os editais de licitação ficam muito mais ajustados.

Um outro fato que também considerei importante e que ainda não está consolidado, Dr. André, mas que precisamos trabalhar, é a questão da regionalização dos preços dos insumos. E explico aos senhores e às senhoras o porquê disso. O metro cúbico de pedra em Santa Catarina varia de 35 a 40 reais. Esse mesmo metro de pedra basáltica no Amazonas deve custar uns 150 reais. No Acre, não custa nada, porque nem tem essa pedra lá. Se for usar a pedra basáltica naquele Estado, tem de trazê-la de outros Estados ou usar o seixo rolado, como normalmente se faz.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

É só para dar esse exemplo, mas em várias regiões do Brasil muda-se substancialmente o preço dos insumos, seja areia, seja cimento, seja pedra. E em algumas regiões, claro, o fator mais determinante é o próprio frete. Algumas regiões brasileiras são extremamente privilegiadas, porque as estradas passam praticamente no meio de pedreiras e de regiões onde os insumos são abundantes, como por exemplo Minas Gerais, São Paulo e o próprio Estado do Paraná. Em outros lugares temos grandes dificuldades para conseguir os insumos, inclusive, muitas vezes temos de fazer composição de solos, utilizar solo cimento, argila calcinada, e tudo isso acaba encarecendo muito o custo das obras, mas que também são obras essenciais para a população dessas regiões, notadamente na Amazônia Legal.

Então, alguns acórdãos já admitiram essa regionalização dos insumos e provavelmente no próximo ano teremos uma tabela definida sobre isso, inclusive contemplando o material betuminoso, que já está regulamentado e só precisa de aperfeiçoamento.

No que se refere à manutenção rodoviária, a aprovação do Programa Nacional de Manutenção Rodoviária, em 18 de julho de 2008, foi muito importante para nós, porque passamos a executar, já em 2009 e daqui para frente, obras e manutenção, mas com projetos.

Criamos a primeira e a segunda etapas do programa PIR IV. São programas em que as obras serão executadas a partir de um projeto. O próprio Programa 2ª Etapa, que é um programa de 5 anos de intervenção de obras rodoviárias, quando a empresa que ganhar a licitação assinar o convênio, vai ter 5 anos, 3 anos de restauração de rodovias e 2 de conserva. E isso está nascendo a partir de um projeto muito detalhado, dentro de exigências internacionais, inclusive, discutidas com o Banco Mundial, com o qual temos estreito relacionamento, e serviços que podem ser correlatos aos dos países de ponta no mundo na área rodoviária. Esses programas evitam distorções, achismos, evitam que tenhamos um plano de trabalho flutuante e vão trabalhar com questões específicas, definidas e com intervenções consistentes nas rodovias. Basta dizer que o CREMA 1ª Etapa ou o PIR IV investem 200 mil reais por quilômetro na recuperação das rodovias. Já no programa CREMA 2ª Etapa são 500 mil reais por quilômetro na manutenção de rodovias. Especificamente o CREMA 2ª Etapa não admite aditivos. Então, é um avanço e isso está contemplado. São mais de 30 mil quilômetros do CREMA 1ª etapa e 36 mil quilômetros do CREMA 2ª etapa.

E também a padronização do BDI, o que é custo direto, o que é custo indireto. Temos uma padronização, trabalhamos com todos os aspectos relacionados às planilhas de custos. As planilhas de custo têm sido abertas, sobre isso temos feito uma discussão permanente com a SECOB/TCU.

Poderia citar outras medidas mas essas foram de grande relevância, Sr. Presidente, para que conseguíssemos melhor normatizar e melhor aplicar os recursos nas rodovias brasileiras.

Só tenho a agradecer pela contribuição do Tribunal de Contas, em especial ao Ministro Presidentes, Ubiratan Aguiar, pela orientação firme e segura e pelas constantes contribuições de suas secretarias, seja a Secretaria-Geral de Controle Externo ou a SECOB.

Com referência às obras, o que precisamos — vou repetir o que foi dito na última reunião — é de uma nova legislação para o DNIT. André, talvez possamos discutir isso com relação à rescisão de contratos. Pela legislação que temos hoje, é muito grande a demora para se rescindir um contrato. Esse assunto tinha que ser finito. Por exemplo, é necessário que em 90 dias se possa encerrar uma rescisão de contrato. Claro que a empresa pode ir à Justiça comum para fazer suas reivindicações, fazer valer o princípio do contraditório, mas não dá para ficar com contratos de obras que se arrastam por 4 anos, com constantes apelações porque não temos uma legislação adequada no serviço público para resolver esse assunto com a rapidez necessária.

Acho até que o acórdão em uma das questões ainda pendentes pode definir o tema. Por exemplo, tivemos a posse, nesta semana, do Conselho Nacional de Infraestrutura e Transportes com base em regulação do TCU. Considerei o fato importante porque estava sendo postergada a implantação desse Conselho.

São decisões que contribuem fortemente para o dia a dia do serviço público. Não se pode ficar 4, 5 anos para rescindir um contrato. Por melhores que sejam as apelações, nota-se claramente que são postergações, sempre baseadas em leis que deixam falhas ou que são omissas em alguns detalhes. Se fixarmos um cronograma rigoroso, com certeza em 90 dias poderemos elidir esses feitos.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Especificamente sobre as obras que foram citadas eu diria o seguinte: Restauração de rodovias federais no Espírito Santo — a rescisão já foi decidida pelo Plenário do Colegiado do DNIT, foi aprovada. O contrato referente a essa obra, Restauração de rodovias federais do Espírito Santo — rescisão, é de 2001; no caso da BR-262, no Espírito Santo; da BR-342, no Espírito Santo; e da BR-393, também são rescisões de contrato; são contratos muito antigos, feitos sem uma base de projeto adequado e, principalmente, contratos que foram absorvidos das unidades locais.

A consequência disso é que os contratos não tinham qualidade, e, principalmente, os levantamentos e as distâncias médias de transporte estavam inadequadas com a execução da obra. São contratos que há muito tempo não recebem recursos, que estão há muito tempo paralisados e que agora nós rescindimos e encaminhamos, estamos só aguardando os contraditórios necessários para podermos resolver essas questões.

Restauração de rodovias federais no Espírito Santo: BR-262, no Espírito Santo; BR-342, Espírito Santo e BR-393, são contratos que o Colegiado do DNIT decidiu rescindir. Agora correm os trâmites para se elidir esses feitos.

A BR-265, em Minas Gerais, tem vários lotes, inclusive lotes que estão com 85% da obra realizados. Como bem demonstrado pelo Dr. Rafael, a empresa não aceitou a repactuação desses lotes. Vamos ter que fazer uma intervenção jurídico-institucional para prosseguirmos com outros lotes, principalmente o Lote 2, cuja obra não foi iniciada.

Com relação especificamente à questão da desapropriação, vejo que a exigência de começarmos a obra com todas as desapropriações realizadas postergaria demais o início dessa obra importante. Temos no Brasil exemplos de inúmeras obras que estamos realizando concomitantemente com o processo de desapropriação. O que faltava era apresentar um plano claro de desapropriação, Dr. Rafael. Não tínhamos apresentado esse plano claro de desapropriação, com os custos da desapropriação, mas tudo isso já foi providenciado.

Proponho que a BR-265 saia do Anexo VI e que se permita ao DNIT fazer a execução da obra após terem sido comprovadas — esses documentos que estão tramitando entre o DNIT e o TCU — essas ações.

Finalmente, sobre a BR-265 ainda, como esse empreendimento está pendente de deliberação do TCU, o DNIT solicita a exclusão do mesmo do Anexo VI mediante compromisso formal junto a esta Comissão de não emitir ordem de reinício de serviço até que haja a deliberação definitiva do mérito por parte do TCU. Como a nossa defesa é muito recente, não deu tempo ainda de o TCU levar o caso ao Plenário para decidir pela exclusão ou não do Anexo VI. A proposta que estamos fazendo à Comissão é da votação com condicionante.

No caso da BR-469, no Paraná, anulamos o contrato. Era um contrato antigo absorvido junto à Prefeitura Municipal de Foz de Iguaçu, que desde o primeiro momento o TCU apontou uma série de irregularidades. Esse contrato não recebeu recursos da nossa parte e o melhor caminho, obviamente, é a anulação do contrato e a relicitação da obra através de um projeto novo, de um projeto executivo e baseado na Tabela SICRO.

O contrato da BR-487, no Paraná, chamada de “Rodovia Boiadeira”, de Porto Camargo a Campo Mourão, tem uma série de inquéritos até na Polícia Federal por causa de conluio entre as empresas. Anulamos esse contrato e fizemos o projeto novo para toda a extensão. Essa obra não é só de 1 trecho, é de 3 trechos que ainda têm que ser concluídos. Um trecho já está concluído. Para os outros 2 trechos faremos um novo projeto e uma nova licitação de obra com a utilização da Tabela SICRO.

A BR-101, no Rio de Janeiro, é uma rodovia que recebe um fluxo extraordinário de veículos entre Santa Cruz, Itacuruçá e Mangaratiba. Próximo a ela estão sendo construídos grandes terminais portuários, inclusive o da Companhia Siderúrgica do Atlântico, que, com certeza, será uma das grandes obras da iniciativa privada no Brasil nos próximos anos, com bilhões de investimentos, com terminais portuários, siderúrgica, projeto de multimodalidade, enfim, um complexo. Obviamente, precisamos complementar a duplicação da BR-101, Rio de Janeiro, de Santa Cruz até Mangaratiba.

Fizemos a defesa das manifestações do TCU sobre uma série de pontos e acatamos, no caso da liberação, provavelmente a deliberação de cautelares nos casos em que houver sobrepreço ou dúvida sobre os insumos utilizados na obra.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Isso demonstra, André, a questão que estamos debatendo há muito tempo, dos projetos antigos e dos contratos antigos. Esse é exatamente um projeto oriundo do DNER, com um contrato muito antigo, que estamos tentando, cada vez mais, melhorar, acertar, mas às vezes fica pior a emenda que o soneto.

Fizemos uma revisão completa de todos os itens desse contrato. E todas as falhas que ainda persistirem nós vamos acertar porque a obra é extremamente importante. O que tiver de ser feito de retenção se faz. E, com certeza, vamos poder entregar essa obra ao Rio de Janeiro e ao Brasil, graças ao entendimento do TCU, se estiver na plenária desta semana. De um rol de 14 medidas, 10 estão praticamente resolvidas por completo, inclusive com uma atitude que tomamos com relação à contenção das encostas, principalmente nas cabeceiras das pontes. Havia um entendimento com relação ao grupo técnico da SECEX e o nosso grupo técnico; sentamos para elidir isso; trabalhamos em cima de uma nova metodologia para poder acelerar, diminuir a transferência de material, reduzir distância média de transporte. Acredito que estamos chegando a um consenso e a um bom termo nessa obra, que é de grande importância.

Quero demonstrar que a nossa prática é pela aprovação e pela atenção total a todos os itens que estão sendo colocados, que precisam ser melhorados em prol da *performance* dessa obra.

BR-401, em Roraima. A obra está concluída. O grande problema não é a obra propriamente, porque foi executada, com um novo contrato, pelo Departamento de Engenharia de Construção do Exército. Fizemos um destaque para ele e, por meio dos batalhões de engenharia, foi realizada essa obra na fronteira de Roraima com a Guiana Inglesa, que agora está ensejando, por parte do Brasil, investimento em uma rodovia na Guiana Inglesa, com financiamento do BNDES, para que se possa ter acesso à Capital, Georgetown, e ao sistema portuário. É uma obra importante para a interligação daquela região, para a multimodalidade, integração dos países, apoio à Guiana Inglesa.

O problema aqui está no contrato anterior, que teve uma tomada de contas especial. Pretendemos investigar quem deu causa às improbidades administrativas. Isso vai prosseguir. Não procede essa obra ir para o Anexo, uma vez que está pronta. Alguém deu causa à paralisação do contrato. Estamos tomando as providências administrativas.

A obra da BR-230, em Tocantins, também está concluída. Em relação a algum item ainda pendente, tomaremos as providências necessárias para responsabilizar quem tiver que ser responsabilizado.

A obra da BR-010 é muito complexa. E diria ao Senador Almeida Lima e ao Deputado Federal Carlos Melles: essa obra é muito complicada. Nós já chegamos a discutir com o Ministro Relator sobre nós assumirmos essa obra, o DNIT retomar essa obra. Porque houve um convênio com o Governo do Estado do Tocantins, e esse convênio prosperou de maneira inadequada. E, por ocasião das fiscalizações, fomos notando uma série de problemas, chegamos a fazer 2 reuniões conjuntas, Auditoria do DNIT, TCU e CGU, para definirmos procedimentos. Eu diria que essa obra não merece ser excluída do Anexo VI. Enquanto nós não tivermos adotado medidas efetivas sobre ela, enquanto o DNIT não tiver assumido a retomada da obra através de um projeto consistente em que se dê causa e apuração a todos os problemas inerentes à obra, acredito que deve continuar no Anexo VI para prevenir que seja feito qualquer pagamento ou qualquer tipo de transferência de recursos por conta do imbróglio em que está envolvida essa obra.

Quanto à BR-364, em Rondônia, são contratos muito antigos, são contratos de restauração, de manutenção rodoviária. Tínhamos convênios e contratos e todos eles foram extintos por decurso de prazo. Então, não há necessidade de ficar no Anexo VI porque são obras que não receberão mais recursos. Quer dizer, o contrato está extinto, o convênio está extinto, não há qualquer possibilidade de se fazer pagamento, até porque foi dada ordem de paralisação. As medições que tinham que ser feitas foram feitas e essa obra está, há muito tempo, paralisada e inclusive estamos licitando novamente a manutenção rodoviária dentro desse novo programa. Portanto, não há sentido continuarmos com a indicação da BR-364, em Rondônia.

A obra da BR-319 já está liberada. Em relação à obra da BR-158, de Mato Grosso, estamos aguardando deliberação do plenário do TCU, mas ela não é referente à obra, é um contrato, pois tínhamos um convênio com o Governo do Estado, que está executando esse trecho de obra e também conveniando sua parte socioambiental. E houve um problema de subcontratação por parte da empresa que ganhou a licitação do licenciamento socioambiental. Parece que isso já está corrigido, a subcontratação passou a ser um fato extinto,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

mas a própria Lei nº 8.666 admite subcontratação. O problema é que, quando a SINFRA, a Secretaria de Transportes de Infraestrutura do Mato Grosso, licitou a obra, não fez a previsão no edital de licitação. Se tivesse feito, teria minimizado o problema. Como ela não fez, acabou gerando um problema, mas considero resolvido o assunto.

Finalmente, quanto à BR-317, uma obra em Boca do Acre, existem algumas pendências a serem resolvidas, mas a grande maioria dos procedimentos estão sendo alterados, inclusive com relação à questão das distâncias nos meios de transporte. Nessa obra chamo a atenção novamente para a questão dos insumos. É uma estrada que fica na divisa do Estado do Acre com a cidade de Boca do Acre. São 100 quilômetros, uma cidade que fica à margem direita do Rio Purus e que tem uma dificuldade extraordinária para receber qualquer tipo de insumo, exatamente pelas distâncias. E estamos discutindo exatamente essas tabelas regionalizadas para ter um entendimento perfeito entre as equipes técnicas do TCU e as nossas com referência à questão dos custos. Isso não quer dizer que não tenhamos que ter todo o zelo possível. É uma obra conveniada com o Governo do Estado do Amazonas que precisa de todo o zelo possível na fiscalização e principalmente na verificação dos custos.

Portanto, considero que houve um grande avanço. Precisamos, senhoras e senhores, continuar com essas medidas e fazer algumas modificações de lei. Modificando algumas leis, com certeza, poderemos ser muito mais efetivos na aplicação dos recursos.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Inicialmente fizeram uso da palavra os representantes do Tribunal de Contas da União e, logo a seguir, o Sr. Luiz Antônio Pagot, representante do DNIT.

Gostaria de, embora aqui não estivesse desde o início, por força de parte do que ouvi do representante do DNIT, ouvir alguma manifestação do Dr. André, representante do Tribunal de Contas da União, para logo a seguir passar a palavra ao Deputado Carlos Melles e abrir o debate aos Parlamentares que já fizeram sua inscrição.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Creio que nossos comentários iniciais, assim como os feitos pelo Dr. Pagot, vêm mostrar a sintonia que existe hoje entre essas 2 instituições na busca da solução dos problemas que eram a nossa principal dor de cabeça há bons anos.

Eu tive oportunidade de comentar no início, Senador Almeida Lima, e vou repetir agora, até porque alguns Parlamentares não estavam presentes naquele momento, que se nós tomarmos um período de 5, 10 anos atrás, nós tínhamos um volume de problemas com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT impressionante. Mais da metade das obras do DNIT fiscalizadas apresentavam problemas recorrentes. Problemas de preços, problemas de projetos muito deficientes e, no entanto, temos registrado esse avanço, gostamos de registrar as variações positivas nesse trato das obras públicas, e temos citado essa mudança do DNIT nos últimos anos como um órgão que procurou entendimento conosco. Eu citei aqui que praticamente a toda semana nós recebemos no Tribunal visita do próprio Dr. Pagot, de alguns dos diretores ou de alguns técnicos do DNIT para discutir determinados problemas, numa postura não de confronto, mas de busca de solução conjunta para os problemas.

O DNIT, assim como o Ministério dos Transportes, editou normas que estão em consonância com aqueles entendimentos do Tribunal, e isso vem prevenindo a ocorrência de problemas futuros. Citei também que a consequência disso é que, se no passado tínhamos 60, 70% das obras fiscalizadas com indicativo de irregularidade grave, nesse último ano esse percentual caiu para 11%. Foram 5 obras, se não me engano, em 45 fiscalizadas, que tiveram esse indicativo. É um volume muito menor, que mostra o resultado do esforço feito nos últimos anos.

Nós vemos que desse rol de 16 obras ainda com alguma pendência, ainda constantes do quadro de bloqueio, ainda com esse indicativo, pelo menos dois terços dela, cerca de 70%, são contratos com mais de 7, 10 anos de assinados, são contratos antigos.

Para nossa satisfação, hoje, se há 8 anos o DNIT questionava o uso, por parte dele mesmo, do seu próprio sistema de preço, que é o SICRO, hoje praticamente não temos problema de discussão de preços com o DNIT. Ele adota o SICRO, como bem frisou o Dr. Pagot; ele segue rigorosamente o SICRO. Aqueles casos que,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

por ser a situação excepcional, merecem um valor superior naquele item de serviço — e aqui foi citado pelo Dr. Pagot como exemplo a dificuldade de se adquirir brita em alguns lugares do Norte do País, principalmente, como é o caso do Acre —, desde que justificado no processo, e estando lá devidamente justificada a adequação daquele preço que vai ser adotado, não vai ter problema nenhum com o Tribunal.

O DNIT tem procurado licitar com projetos executivos, ou seja, com projetos consistentes. Ontem nós comentamos aqui durante todo o dia que os maiores problemas das nossas obras eram projeto e preço. Projetos deficientes na sua origem e preços inadequados.

A partir do momento em que o DNIT passou a fazer suas licitações com projetos executivos e adotar e a cumprir a lei, o que significa adotar o SICRO e as excepcionalidades serem justificadas, o volume de problemas se reduziu drasticamente. Isso é o que estamos vendo com esse resultado agora do volume muito inferior de obras novas com indicativo de irregularidade e da possibilidade de uma grande redução desse passivo de obras de contratos antigos que ainda vinham sendo mantidos no Quadro.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço, portanto, à manifestação de V.Sa. e concedo a palavra ao nobre Deputado Carlos Melles, Coordenador do Comitê de Obras Irregulares.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Obrigado, Sr. Presidente. Vou fazer breves registros, porque não posso deixar de fazê-los. Primeiro, do acerto de V.Exa. e da Comissão de trazerem para cá, em audiência pública, pelo menos os grandes temas do TCU com o Congresso, o TCU como órgão de apoio ao Congresso nos principais temas orçamentários do País. Isso já vale muito.

Eu queria também agradecer ao Dr. André Luiz Mendes e ao Dr. Rafael Jardim Cavalcante, e muito especialmente ao Dr. José Luiz Antonio Pagot.

Eu tenho a impressão, Srs. Deputados, senhores convidados, senhores jornalistas, concordo com o que disse o Dr. André Luiz Mendes, Presidente, que, na realidade, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – era o patinho feio das obras irregulares.

Hoje eu digo isso com muita alegria, porque houve um esforço conjunto desta Comissão Mista de Orçamentos e do Comitê de Obras Irregulares, do TCU, da Casa Civil e de todos os órgãos do Executivo buscaram esse entendimento.

Houve, então, uma discussão muito positiva sobre as obras regulares, não da parte política, mas da técnica, pelo entendimento e pelas razões, com todos aqui podendo interpretar seriamente, de maneira correta, as auditorias do TCU em relação aos auditados.

Por isso que eu digo, Dr. Pagot, que quem faz o órgão são as pessoas.

Quero cumprimentá-lo em nome desta Comissão e do Congresso Nacional pela seriedade e pela credibilidade que V.Sa. passa no trato das coisas do DNIT.

Todos aqui sabem que o orçamento do DNIT é de aproximadamente 9 bilhões de reais para este ano, 2009. Quer dizer, é um orçamento musculoso, majestoso, o que, obviamente, tem que ser visto com muita atenção.

Essa fiscalização harmônica do Congresso Nacional e do TCU, sobretudo no que toca ao DNIT, Sr. Presidente, efetivamente agrega valor na gestão pública, traz resultados, segurança e seriedade.

Desta forma, minhas palavras são de agradecimento. Iremos utilizar, Dr. Pagot, suas observações, e com muita atenção. De todas as obras todas restam duas, com indícios, segundo o nosso auditor, Dr. Rafael Jardim. Diz S.Sa. que elas poderão ser liberadas até o dia 9. Será com esse espírito que continuaremos a trabalhar aqui dentro.

Parabéns, Sr. Presidente, pela iniciativa. Parabéns ao Congresso Nacional, ao TCU, ao DNIT, por resolver problema tão sério, com transparência e com seriedade em favor do nosso País.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu que agradeço a V.Exa. pela manifestação.

Concedo a palavra ao nobre Deputado João Dado, primeiro Parlamentar inscrito para o debate.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, quero inicialmente saudar toda a Comissão pela realização desta audiência, uma audiência muito positiva e profícua.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Saúdo também o Dr. Luiz Antonio Pagot, do DNIT, que, de maneira técnica, apresentou todas as justificativas de cada uma das obras. Digo mais: de maneira clara e humilde, reconheceu S.Sa. alguns problemas; não só os reconheceu, mas demonstrou a rescisão de contratos. Enfim, produziu S.Sa., no nosso entendimento, um resultado extremamente favorável para esta Comissão.

Quero saudar também o TCU, cujo trabalho, de uma forma geral, vem produzindo um resultado até de diminuição de problemas envolvendo órgãos públicos. Penso, Sr. Presidente, seja esse o caminho a trilhar: concretizar a fiscalização da melhor maneira possível. E foi essa concretização da fiscalização que produziu um resultado muito positivo em relação aos próprios contratos geridos pelo Poder Público, que têm de ser transparentes e oferecer respostas à sociedade por meio desta Comissão.

Quero também elogiar a análise prévia dos editais, mencionada aqui pelo Dr. Pagot. Houve um entendimento, segundo S.Sa., com o TCU da análise prévia dos editais.

Quero então perguntar ao Dr. André se essa norma está prevista na Lei nº 866. Sim ou não? Como mencionei, estamos construindo aqui uma série de itens para eventualmente avançar na legislação. Como disse o Dr. Pagot, os itens de rescisão de contrato — e eu também já havia notado isso — estarão eventualmente contidos numa proposta que pretendemos concretizar.

Quero saber ainda do TCU sobre a BR-265, e aí sob o aspecto específico. O Dr. Pagot, do DNIT, propõe que a CMO retire do Anexo VI, sob compromisso de formalmente ser feito... Eu queria entender melhor esse compromisso, bem como a posição do TCU em relação a essa obra na BR-265, de ela ser ou não retirada do Anexo VI.

A outra pergunta seria em relação à BR-364, em Rondônia. Se são os contratos antigos que ensejaram o IGP? São os contratos extintos?

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Três antigos e um mais recente.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Todos eles ensejaram a permanência no Anexo VI. Portanto, estão extintos, mas não satisfeitos em todas as suas condições. É isto? Ainda há pendências em relação ao erário? Esta é a pergunta.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Os 3 mais antigos estão extintos; o mais recente ainda não.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - O mais recente ainda não está, mas o Dr. Pagot mencionou que o Exército interagiu no processo da BR-364. Foi isso, Dr. Pagot?

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - No caso da 364, não. Foi no caso da Ponte do Itacutu.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Então, na BR-364 ainda há um contrato em vigência. Gostaria de saber a opinião do TCU no que tange à exclusão ou não do Anexo VI.

Por último, faço essas mesmas questões ao Dr. Pagot.

Que V.Sa., no caso da BR-265, reprisasse especificamente o compromisso que o DNIT está disposto a assumir. Eu não entendi bem. É retenção cautelar? Qual seria o mecanismo utilizado para eventualmente retirá-la do Anexo VI.

No caso da BR-364, qual seria a questão técnica que vem movendo o DNIT para não precisar constar do Anexo VI, tendo um contrato ainda em vigor? São 3 antigos, mas um mais recente ainda está em vigência.

Solicito essas informações e aproveito a oportunidade para parabenizar o DNIT, Dr. Pagot. Passo pela BR-364 a cada 30 dias. Realmente, ela está precisando de manutenção. Foi bom o DNIT nos informar que está sendo feita uma nova licitação para dar condições de tráfego àquela rodovia. Ela interfere diretamente em duas obras fundamentais do PAC, as usinas do rio Madeira. O tráfego ali está excepcionalmente elevado em decorrência das obras naquelas duas usinas, distantes uma da outra 60 quilômetros. Penso que o DNIT, ao dar ênfase à manutenção do leito carroçável, cumpre uma tarefa fundamental dando sustentação para a construção das usinas do rio Madeira, fundamentais para a questão energética no norte do nosso País.

Parabenizo o DNIT pela preferência dada a essa obra que irá viabilizar as usinas do rio Madeira.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço a V.Exa., nobre Deputado João Dado.

Concedo a palavra ao ilustre Deputado Eduardo Valverde.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, estamos nos debruçando nessas últimas 3 semanas sobre os relatórios do TCU. São relatórios robustos e consistentes, mas que, muitas vezes, acabam gerando interpretações distorcidas, principalmente para a imprensa nacional.

Das 40 obras com IGP, informadas pelo TCU, apenas 16 tinham recursos do DNIT. Dessas 16 obras do DNIT, em setembro de 2009, permanecem apenas 13 obras. Dessas 13 obras, duas já foram concluídas, uma ainda não teve início e duas não ensejaram a paralisação. Então, efetivamente, a apenas 8 obras estariam paralisadas dentro desse total de 16.

Esta é a informação, a correta informação. No entanto, quando isso chega à imprensa, e aqui incluo o nosso próprio órgão de comunicação, o nosso jornal, é estampada uma notícia sobre a audiência de ontem que não corresponde ao que foi discutido aqui. Na verdade, foi apenas um posicionamento que não expressa o pensamento geral. Vejam como a informação ao circular gera distorções.

Por isso, o Comitê tem que ter muita sobriedade ao fazer a devida análise, compulsando as informações prestadas pelo TCU, nos seus relatórios robustos, e as informações prestadas pelo órgão gestor, pelo executor da obra. Ao ler e sopesar essas informações, ter de tirar a melhor conclusão, não só para aperfeiçoar o processo de controle e fiscalização, como também para engendrar soluções com maior agilidade. Pelo que vi aqui, das 8 paralisadas, muitas contêm erros formais, ou seja, faltou ao órgão gestor certa diligência.

Creio que o contexto adotado hoje pelo DNIT já estaria superado, em função dos concursos realizados, que supriu o órgão com o quadro de analista de infraestrutura. Isso é importante, como também, por exemplo, o edital que não permitia a sub-rogação. Passou então a constar como obra irregular, porque o gestor permitiu a sub-rogação, coisa que o edital não previa. Foi um erro formal, um erro infantil, que não teria ocorrido se houvesse fiscalização, ou um acompanhamento mais adequado.

Outra pergunta, e já foi fruto de discussões nas reuniões do Comitê, que faço ao Dr. Pagot, em prosseguimento, das que estão paralisadas, qual delas é de execução direta do DNIT? Qual delas é fruto de convênio?

Ouvimos nestes debates que boa parte de obras com irregularidades está vinculada a convênios. Ou seja, o órgão executor não é o DNIT. Ele faz apenas o convênio. O órgão executor é o Município ou o Estado. Em algum momento, teremos de encontrar uma maneira de superar essa situação. Talvez o edital padrão pudesse, ao colocar em *standard*, permitindo ao Município ou ao Estado conveniente, ou conveniado, nele se espelhar, cometer uma irregularidade menor. Nesse caso teria um *standard* para poder se guiar.

Certamente isso deveria ser acompanhado. Creio que o quadro do DNIT hoje tem mais condições de acompanhar a execução. Isso também não impede que o gestor, lá na ponta, descumpra o edital, como foi o caso, pelo que ouvi aqui, de 2 obras, em que não se permitia a sub-rogação e mesmo assim ela aconteceu.

O ajustamento de preço é aquele debate que acontece em função de o ciclo muitas vezes não conseguir compreender situações regionais diferenciadas. É o caso da pedra do Acre. Refiro-me à pedra do Acre porque boa parte das obras no Acre a pedra vem de Rondônia, e esse transporte de pedra encarece o preço do concreto e do asfalto que utiliza a brita.

A adequação de planilha, ou da tabela anual, com as devidas revisões, certamente iriam minorar bastante o sobrepreço, em função de compreender situações diferenciadas, apesar de haver outra saída, no caso a justificativa, como já foi dito extensivamente pelo TCU, ou seja, o gestor precisa justificar.

No mais, diante de toda essa bateria de audiência pública, de debate com os gestores, vimos que não é tão feia a obra, ou seja, não é tão calamitosa como se buscou, em certo momento, difundir. Ao contrário, existe todo um processo de ajustamento do Estado nacional para correção dessas imperfeições. Ou seja, há necessidade de se ter um controle regular do recurso público — e isso é efetivo, é importante —, como também há necessidade de se dar efetividade à obra, para que ela atenda o interesse público.

Então, como conciliar a necessidade de um maior controle com a de maior agilidade, para que aquela obra atenda aquilo que deseja a sociedade, a rodovia para transitar, no caso a BR-364, pela sua importância, para atender as usinas do Madeira, e, a partir do ano que vem, quando for transformada em rodovia internacional, para interligar o Brasil ao Peru. A tendência é o fluxo de veículos aumentar, e muito, em face do comércio internacional.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Todas as adequações já estão prontas. O DNIT já preparou o projeto executivo com as mudanças a serem feitas na rodovia até para atender a um fluxo de carretas. Certamente isso irá exigir fiscalização e controle.

Investimentos em infraestrutura no País vêm sendo feitos. Isso deve fazer com que o Congresso Nacional, ao acompanhar... Muitas dessas obras irão permanecer com algum tipo de óbice. Mas o acompanhamento, Presidente, *pari passu*, dos acordos, ou dos termos de conduta, que terão de ser firmados entre a Comissão com o órgão gestor e com o TCU, para evitar que aquela obra deixe de receber os recursos necessários para ser finalizada... As correções das irregularidades terão de ser feitas no momento certo e de maneira contínua. Não se poderia, em tese, interromper o fluxo financeiro para dar continuidade a um empreendimento em função de uma irregularidade cuja solução poderia ser acompanhada.

Por isso, esse papel diligente do Comitê de Obras Irregulares da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização de fazer o acompanhamento entre a detecção do erro material, ou formal, e a solução dada... Muitas vezes, exige-se diligência por parte do órgão gestor para fazer a diligência. O Congresso Nacional deve ser o instrumento político para fazer o gestor a criar condições estruturais, ou legislativas, para superar obstáculos, de tal forma que podemos ter uma melhor supervisão, um melhor controle, com maior efetividade do empreendimento público.

São as considerações que faço numa tentativa de fortalecer aqui o Comitê de Obras Irregulares.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço a V.Exa. a manifestação.

Passo a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, Sr. André Luiz Mendes, para as devidas respostas e, logo a seguir, ao Dr. Luiz Pagot, para poder também atender aos 2 Parlamentares que fizeram questionamentos.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Primeiramente, a questão do Deputado João Dado a respeito da previsão em lei de análise prévia de edital.

Não há previsão em lei de análise prévia de edital por parte do TCU. E isso, a não ser que fosse colocado de forma muito excepcional, não seria viável, porque o volume de contratações e de licitações no País é muito maior do que seria a capacidade de o Tribunal analisar previamente.

Aí sim, acredito eu, o Tribunal iria impactar o andamento das obras de infraestrutura do País. Haveria atraso no início das obras, se fosse feita a análise prévia.

Existem situações especiais em que isso nos foi solicitado, às vezes até por iniciativa do órgão gestor, como, por exemplo, no caso da transposição do rio São Francisco. Isso foi pedido por iniciativa do gestor, do Ministro à época. A mesma coisa, se não me engano, na duplicação da BR-101 Nordeste. Também, se não me engano, um pedido do próprio DNIT para que o Tribunal avaliasse, depois que andaram saindo ruídos na imprensa, antes mesmo de o edital ser publicado. Saíram ruídos na imprensa sobre a adequação daquele edital, do projeto e do preço. Foi então solicitado ao Tribunal, que, por sua vez, excepcionalmente, fez a análise, com suas recomendações e determinações. Em ambos os casos, os resultados foram muito bons. No preço-base estimado da duplicação da BR-101 Nordeste, eu me lembro que houve uma redução de 236 milhões de reais. No caso da transposição do rio São Francisco, houve uma redução, se não me engano, de 400 milhões de reais no valor estimado. Então, foram 2 casos de sucesso em que houve a análise prévia com bons resultados, em que se procurou também trabalhar em sintonia com os gestores. Mas não é uma regra.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Só para um bate-papo, Presidente.

Dr. André, mas, eventualmente, poderíamos ver que contratos de elevado montante, em um certo nível de valor de recursos, diminuiriam bastante o número de eventos e também, com certeza, nós faríamos uma curva ABC. Nós pegariamos os itens mais relevantes e, nesses, a lei preveria a análise prévia dos editais, para evitar exatamente, como disse o Dr. Pagot, problemas futuros.

Penso que o TCU poderia eventualmente analisar os editais, porque quem faz o edital é o Estado. É ele que constrói um edital para fazer uma determinada obra. Se é o Estado que constrói o edital, eu faria essa exceção naqueles contratos de grande montante. Todos viram aqui ontem, no caso da PETROBRAS, contratos de 1 bilhão de reais. Um deles foi analisado aqui — um bilhão e alguma coisa de milhões ainda. Quer dizer, um contrato de um bilhão de reais, não deve ter mais do que 20 ou 30 no Brasil. Talvez o das usinas do rio Madeira



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

também assumam essa condição de 10, 15 bilhões de reais. Nesses, eventualmente, o TCU poderia ser o organismo solicitado pela legislação para fazer a análise técnica.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Nobre Deputado João Dado, a ansiedade que senti em V.Exa. ontem à tarde para se manifestar logo, parece que me contaminou, hoje a ansiedade é minha exatamente nesse ponto. V.Exa. está coberto de razão. Na minha visão, o Tribunal de Contas é, antes de tudo, um órgão de orientação, de orientação, e tem por objetivo zelar pelo Erário, pelos recursos públicos. Quando V.Exa. diz que obras vultosas, importantes ou até mesmo aquelas, como disse o Dr. André, que a opinião pública começa a se manifestar, nada mais adequado para o gestor, até para lhe dar tranquilidade, do que fazer a consulta.

A minha impaciência dá-se aqui porque já fui gestor, Prefeito de Aracaju, e, em dado momento, precisávamos contratar empresa de limpeza pública, uma área assim cinzenta. Encaminhamos ao Tribunal de Contas previamente o edital para análise, para eliminar no nascedouro informações desencontradas e, às vezes, até maldosas. E isso contribui enormemente.

Esse tipo de procedimento é extremamente saudável, Dr. Luiz Antônio Pagot. Ora, a legislação não prevê, e eu estava até atento para ver o que S.Exa. iria dizer nesse sentido, mas é tão confortável passar um período, Deputado Eduardo Valverde, como gestor, seja Presidente, seja Ministro, seja Secretário, seja Diretor, seja Prefeito, seja Governador, e, ao final da gestão, não receber uma única diligência, nem do Tribunal de Contas do Estado, nem do Tribunal de Contas da União, nem do Ministério Público. Isto sim é extremamente confortável.

Todo político, sobretudo o gestor, aquele que está gerindo, administrando os recursos públicos, se bem entendesse e se pudesse antever o dia seguinte após o mandato, a tranquilidade que ele poderá ter de não ser chamado, de não ser convocado e de não responder a um único processo, embora tivessem passado pela sua gestão mais de 30 mil ordens de despesa, sem nenhum problema, devido a um corpo técnico, a um controle interno bem razoável, que busca o diálogo com o órgão de fiscalização, procura se antecipar, isso lhe dá muita tranquilidade, principalmente ao político que depois quer se candidatar e quer ter pelo menos a sua ficha limpa e bem razoável.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Saúdo e parabênizo V.Exa. que, com certeza, está falando de si mesmo, lá na Prefeitura de Aracaju. Parabéns.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E falo com uma satisfação incomensurável.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Quem sabe, Presidente, possamos elaborar uma nova lei com esses requisitos. V.Exa. irá participar de um grupo com juristas, e é uma grande ideia. Vou procurar encaminhar a V.Exa. algumas coisas que anotei nessas audiências. Por exemplo, atenção às normas da ABNT. Parece-me um elemento de grande valia e de grande utilidade para que possamos ter as obras executadas com o rigor da técnica. Já são obrigatórias por lei, mas seria muito bom termos isso expresso nos editais.

São ideias que iremos encaminhar a V.Exa. como sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Agradeço plenamente. Abri esse parênteses, embora não seja o objeto da audiência de forma direta. De forma indireta é o objeto da audiência, porque o que visamos aqui, Deputado Carlos Melles, é exatamente a transparência do DNIT a que iria me reportar ao final, pois que presenciei aqui. Acho que é esse exemplo que precisa ficar, e não o confronto desnecessário.

Ora, o Tribunal de Contas da União estabelece uma exigência. Por que não dialogar? Por que não buscar exatamente a alternativa? Por que não colocar isso de forma transparente? Quando nos fizemos consultas a respeito desta audiência e desta conversa, da posição do Deputado Carlos Melles, da minha e de tantos outros, e justiça se faça, do Deputado Gilmar Machado, foi no sentido de que esta audiência deveria ser pública, bem informada e comunicada à imprensa.

Quero dizer que V.Exa. tem razão. Embora não seja um procedimento regulamentado, mas é de bom tom que o administrador faça isso para o seu próprio bem.

Digo com muita alegria, não apenas eu, mas nenhum Secretário no Tribunal de Contas do Estado e no Tribunal de Contas da União, e peço ao Dr. André que verifique que por lá, se da nossa gestão, de 1994, 1995, 1996 e ao final, em 1997 e 1998, passou um único processo. O Pleno percebeu o equívoco da Secretaria Estadual, porque se tratava de um processo relativo ao período administrativo seguinte, e não ao anterior. Foi



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

um único processo. Isso se deu exatamente pelo trato que o gestor precisa ter com o órgão de fiscalização. Isso é bom para o povo, mas antes de ser bom para o povo é bom para o próprio gestor. Daí a minha impaciência quando falava V.Exa.

Retorno a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União.

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Obrigado, Presidente. Retomando os editais e o trabalho preventivo do Tribunal, da necessidade desse trabalho de orientação, como bem disse o Presidente desta Comissão, o Tribunal tem mudado muito a sua forma de atuar nos últimos anos. Nós mesmos, internamente, observamos isso.

Nós costumamos dizer que há 15, 20 anos o Tribunal era um médico legista. Ele olhava as coisas depois de acontecidas. Ele olhava as contas depois que os atos já haviam sido concluídos, que os contratos já haviam sido concluídos. Aí ele ia fazer aquele trabalho posterior.

Principalmente nos últimos 10 anos cada vez mais o Tribunal vem atuando como um clínico, e não como um legista. O objetivo do clínico é exatamente prevenir e corrigir tempestivamente, corrigir no tempo certo o problema detectado.

Então, o Tribunal tem atuado cada vez mais nesse sentido. Evidentemente, colocamo-nos a total disposição desta Casa para discutir meios de incrementar essa atuação preventiva no que se refere a obras. Como eu disse, não dá para ser uma coisa geral, porque o Tribunal não tem estrutura para absorver isso, mas sem dúvida podemos discutir meios de viabilizar, pelo menos naqueles casos mais expressivos.

Por coincidência, o Deputado João Dado citou o exemplo das hidrelétricas do rio Madeira. Aquele caso é uma exceção. Ali efetivamente analisamos previamente o estudo de viabilidade. Naquele caso específico, não se trata de uma obra contratada pela União e sim de um leilão de energia. Então, faz parte da estimativa do preço-limite daquela energia que será vendida, que será o critério utilizado no leilão, um dos fatores que definirão aquele preço é o valor do investimento.

Ali houve investimentos da ordem de 8 bilhões de reais — investimentos estimados da obra da ordem de 8 bilhões de reais. Porém, no caso específico dessas concessões, desse tipo de leilão, a lei específica prevê a análise prévia do edital pelo Tribunal.

Nesses casos, temos um prazo inclusive muito restrito para isso. Se não me engano, 45 dias. Imaginem avaliar um edital e um investimento de 8 de bilhões de reais em 45 dias.

Então, nesse caso específico, isso foi feito porque a lei que trata dessas concessões prevê a análise dos editais, por parte do TCU.

O caso do edital-padrão do DNIT, a que o Dr. Pagot se referiu, ele foi tratado, foi praticamente todo ele resolvido de modo informal. Ou seja, quando o DNIT estava concluindo seu edital-padrão, marcaram reuniões conosco, de modo informal, onde nos mostraram o edital e pediram nossas sugestões. Daí, nós as apresentamos, e eles começaram a usar esse edital.

Nas suas primeiras utilizações, nós apontamos problemas e representamos contra o edital; o DNIT suspendeu licitações, promoveu os ajustes, e dali a 3, 4, 5 experiências, parou de haver problema. Dali para cá, o DNIT vem usando o edital sistematicamente, e não tem havido caso recente de nenhuma contestação quanto a esse edital. Repito: ele foi construído de modo informal.

Como se vê, existem diversos meios para solucionar o problema, visto que o Tribunal, cada vez mais, nas suas últimas gestões, e a atual não é diferença, a gestão do Ministro Ubiratan Aguiar, tem dado essa sinalização, de uma postura de mais de atração, mais prevenção e de interação com os órgãos. Todos querem, e é nosso interesse também, evitar problemas no futuro, problemas depois de ocorridos.

Dando continuidade a outros aspectos levantados, como o caso da BR-265, ele está prestes a ser encaminhado ao Ministro Relator. Estamos tentando viabilizar para que ele seja encaminhado até o final desta semana e incluído na pauta da semana que vem.

O problema que remanesce ali é uma diferença relativamente pequena de valores. Então, a tendência da área técnica é fazer uma retenção parcial e tentar resolver dessa forma, para sinalizar pela liberação da obra, em relação ao bloqueio.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

O caso da BR-364, em Rondônia, é aquele em que já há 3 contratos extintos; e um, pela informação que temos, ainda estaria em vigor. Há também uma informação do próprio DNIT de que esse contrato já teria sido extinto. Já anotamos esse caso, e em se confirmando essa informação...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - É de ontem? Então, ela vai chegar às nossas mãos já. É um ofício do DNIT, de ontem. Então, é muito recente. Por isso que nós não tínhamos ainda a informação, é de ontem.

Nós tentaremos também, em se confirmando, se for suficiente no nosso entendimento para haver a recomendação de liberação da obra ao Congresso, viabilizar sua apreciação na próxima semana, quando acontecerá a última sessão do Tribunal; aí haveria a possibilidade de ser acolhida pela Comissão, para efeito de suas análises sobre o quadro bloqueio.

Esses 2 casos têm boa probabilidade mesmo de receberem sinalização positiva muito em breve.

Quanto às ponderações do Deputado Eduardo Valverde, primeiro, S.Exa. citou a imprensa. De fato, é claro, o TCU não pode controlar aquilo que publica a imprensa.

Nós comentávamos num grupo ali, conversando informalmente, que, muitas vezes, nós, quando procurados, quando há a entrega do relatório consolidado em setembro ao Congresso, é dada publicidade a esse relatório. Esta Casa faz a divulgação na Internet, e aí nós sofremos um assédio muito grande da imprensa em busca de explicações e de informações.

Muitas vezes, observamos uns casos em que é mostrado: *"Olha, essa obra aqui está com sobrepreço"*. Mas, às vezes, o sobrepreço é no contrato de supervisão, não na obra propriamente dita, ou no contrato de fiscalização que tem um sobrepreço ali apontado.

Muitas vezes, passamos a informação com esse cuidado. No entanto, quando vamos olhar a notícia no dia seguinte, aparece lá uma foto da obra e uma manchete: *"Obra com superfaturamento"*.

Infelizmente, isso está fora do nosso controle. Aquilo que depende de nós, dar a informação correta, V.Exas. podem ter certeza, procuramos sempre ter o cuidado ao dar informação da forma mais correta, como aconteceu no caso do aeroporto de Vitória. Repetimos várias vezes que não havia nenhuma novidade em relação à obra. Ou seja, era contrato rescindido, que, por ainda haver pendências de pagamento, estava constando, mas não havia bloqueio em relação à obra propriamente dita. Ela poderia continuar, por meio de novas licitações e novos contratos.

No caso específico do quadro-resumo aqui do DNIT, e que foi lido: 16 obras inicialmente com a indicativa, mas só havia 8 pendências de fato. Vejo isso de um modo muito positivo para o próprio Tribunal. Primeiro, porque já havia 3 aqui, e houve a comunicação do Tribunal em relação à recomendação de retirada da paralisação, em função de que medidas saneadoras tinham sido adotadas.

O Tribunal é extremamente sensível a obras com esse indicativo — que nós chamamos de IGP, no nosso jargão interno — de paralisação, de apreciá-los, atender esses casos, o mais rapidamente possível, porque nós sabemos o transtorno que causa a entrada de um empreendimento desses no quadro de bloqueio, no Anexo VI, porque nem sempre a sua retirada é tão rápida quanto poderia ser ou quanto seria desejável. Então, sabemos o transtorno que isso significa, além da imagem do próprio órgão.

Agora, vejam que nós estamos reduzindo muito esse número exatamente porque o DNIT vem procurando, com agilidade, adotar as medidas corretivas e adequadas ao caso. Em alguns deles, nós ainda temos aí, parece-me que 2 dos casos das obras do DNIT, que se enquadram naquela discussão que houve ontem aqui, com muita intensidade, em relação a contratos concluídos que possuem pendências de pagamento. É um caso semelhante àquele da Infraero e que discutimos ontem.

O Tribunal, ao encaminhar para a Comissão, fez uma leitura da lei, uma leitura da LDO e entendeu que havia ali ainda um risco de dano ao Erário, já que poderia haver um novo pagamento e, portanto, deveria classificá-lo naquele enquadramento. No entanto, esse é um dos principais pontos que esta Comissão vem discutindo, como pude observar ontem, e é evidente que cabe à Comissão a decisão sobre o que fazer baseada nos subsídios fornecidos pelo Tribunal. Ou seja, de posse desses subsídios, ela irá adotar aquilo que entender mais conveniente, mais em consonância com o interesse público.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Outro aspecto levantado pelo Deputado Eduardo Valverde é uma questão formal. Procurei ver aqui, no resumo que trouxemos de uma obra do Mato Grosso, unicamente uma subcontratação de forma indevida. Eu até me surpreendi um pouco, porque, pelo que a própria lei diz do que deve ser classificado como indício de irregularidade grave, ela se refere a questões que sejam materialmente relevantes e que possam ensejar um risco de dano ao Erário.

Procurei verificar nesse resumo agora, mas não consegui identificar algo mais grave, mas eu me comprometo, hoje ainda, ao retornar ao Tribunal, de analisar esse caso e, se for apenas esse ponto...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES** - Pode ser até uma coisa a mais. Talvez aquela a mais seja a mais importante. Pode ser. Vamos analisar isso. Se entendermos dessa forma, vamos levar o caso imediatamente ao Ministro Relator para ver a viabilidade da adoção de alguma medida mais rápida. Mas eu lhe afirmo que é uma exceção; se acontecer, é uma exceção. Até porque seguimos aquilo que diz a lei e precisa atender aqueles quesitos.

Quanto à questão de as obras serem feitas por convênio e ser adotado o edital padrão do DNIT, vemos isso com muito bons olhos. Inclusive há normativo no sentido de que essas contratações, feitas por meio de convênio, sejam aprovadas pelo DNIT.

Entendemos que o DNIT deve aprovar aquilo que esteja em consonância com os seus próprios procedimentos, aquilo que esteja em consonância com o seu próprio edital padrão.

Tivemos conhecimento, inclusive houve intervenção por parte do TCU, de alguns casos de obras importantes licitadas por meio de convênio, portanto, licitadas pelo Estado, normalmente, que não seguiram as normas do DNIT.

Tratamos de alguns desses casos no decorrer deste ano. Apontamos esse problema, visto que havia detalhes no edital que iam contra os próprios normativos do Ministério dos Transportes e do DNIT.

Se não me engano, todos casos foram superados, os casos concretos. No entanto, uma vez que esse edital do DNIT vem sendo usado com sucesso nas suas contratações diretas, entendemos, sim, que ele deve ser imposto aos órgãos convenientes, para que usem também e possam se utilizar de recursos transferidos pelo DNIT.

A última questão, já discutida, trata das particularidades. Ontem, mencionei que o SINAPI, um dos sistemas citados pela lei, possui pesquisa em todas as capitais. O SICRO, não. Ele possui uma pesquisa regional, mas que não atende todas as capitais. Portanto, ele pode ainda conter esse tipo de incorreção que obriga o gestor a apresentar essa justificativa.

No Acre, tivemos esse mesmo exemplo no ano passado. O DNIT apresentou a justificativa do preço da brita, se não me engano, da BR-317, no Acre. E a justificativa foi admitida e acolhida pelo Tribunal, porque é realmente uma característica, uma particularidade da região.

É evidente que, na medida em que o sistema puder evoluir e passar a abranger todas essas particularidades, serão muito poucos os casos em que uma justificativa extra tenha necessidade de ser apresentada.

Creio, Sr. Presidente, que abordamos todas as questões apresentadas pelos Deputados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Melles) - Agradeço a V.Sa. a manifestação.

Concedo a palavra ao Sr. Luiz Antônio Pagot.

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - Obrigado, Sr. Presidente.

Quero esclarecer uma questão. Essa lista contém muitos contratos que nós reincidentimos. Não quer dizer, porque reincidentimos os contratos, que os feitos estão extintos. Qualquer problema de improbidade administrativa será rigorosamente apurado.

Então, se em algum momento esses contratos foram paralisados, eles o foram porque havia problemas. E, ao estarmos reincidentindo esses contratos, não quer dizer que vamos deixar de perseguir a apuração dos fatos.

Portanto, quero deixar isso bem claro, porque, de repente, pode parecer que vamos deixar de perseguir a apuração dos fatos porque simplesmente reincidentimos o contrato. Não.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

A rescisão do contrato vai nos permitir, naquelas rodovias, que seja feito novo processo em termos de referência, estudos de viabilidade, projetos e, posteriormente, a licitação.

O segundo esclarecimento, muito importante, é com referência à questão da aprovação prévia dos editais dos convênios. No final de 2007, depois de um trabalho conjunto entre o Tribunal de Contas da União, especialmente coordenado pelo Ministro Ubiratan, que era o Relator do DNIT à época, e a SECOB, a CGU e os nossos técnicos, o Ministro Alfredo Nascimento editou a Portaria nº 001, de 2007.

Essa portaria é balizadora de uma série de questões. Não é uma questão única; trata-se de um rol de questões que passamos a observar desde então. Por exemplo, não se licita nenhuma obra sem licença prévia e não se contrata nenhuma obra sem licença de instalação, porque, se forem a licença prévia e a licença de instalação condicionantes para serem atendidas, essas condicionantes necessariamente têm de constar no contrato.

Como não se contrata nenhuma obra sem licença de instalação, não se dá ordem de serviço sem licença de licitação, isso significa que as exigências serão cumpridas, assim como as condicionantes ambientais estabelecidas na licença prévia ou na licença de instalação na execução do contrato. Então, isso também corrige algumas distorções antigas.

Outro fato é que também não se inicia nenhuma obra sem projeto executivo. Hoje, no Brasil nenhuma obra tem início sem obter licença de instalação e projeto executivo. Isso também está eliminando uma série de problemas, problemas recorrentes, que constam dessa instrução normativa, construída em conjunto pelo Ministério do Transporte, DNIT e órgãos de controle. Isso é muito importante.

Em relação à questão específica da BR-265, em Minas Gerais, faço questão de ler o que era o apontamento e o que é a nossa proposta. *“Diante disso, o DNIT apresentou esclarecimentos nos quais demonstrou a regularidade da contratação, bem como as providências tomadas com vistas ao saneamento das questões que fundamentaram a concessão da medida cautelar”.*

O saneamento foi o seguinte: *“primeiro, contratação de equipe supervisora por meio da Concorrência Pública nº 247, de 2007”.* Era é um dos itens questionados. *“Segundo, o projeto executivo foi aprovado e adequado ao contrato seguindo algumas determinações do TCU. Terceiro, as desapropriações estão em seu regulamentar andamento.”*

O projeto das desapropriações, que eram insuficientes, foi corrigido e hoje temos um projeto pleno de desapropriações. Foi feita avaliação de todos os terrenos adjacentes à rodovia, de maneira que isso consta nos autos do processo.

As licenças ambientais foram obtidas junto aos órgãos competentes. Então, a obra que apresentava restrições, inclusive alguns PBAs pendentes, agora tem todas as licenças ambientais.

Existe a garantia dos recursos necessários para a conclusão da obra, pois inclusive é uma obra inserida no PAC. Tendo em vista que saneamos o que estava previsto nas determinações do acórdão, o que estamos pedindo? Como esse empreendimento ainda está pendente de deliberação do TCU — exatamente por causa do recente envio àquela Corte de nossas medidas saneadoras —, o DNIT solicita a exclusão do mesmo no Anexo VI da LOA, mediante compromisso formal junto a esta Comissão de não emitir, em hipótese nenhuma, ordem de reinício dos serviços até que haja deliberação definitiva do mérito por parte do TCU.

Se por acaso houver, nas próximas plenárias — inclusive está sendo providenciada uma plenária extraordinária pelo TCU —, a deliberação, não haverá necessidade desse compromisso formal. Mas, se não houver, queremos firmar um compromisso formal, e o TCU sabe que quando emitimos esses compromissos, nós os cumprimos.

Com relação à questão da BR-364, não houve rescisão dos contratos. Os contratos tinham determinado período de vigência e estão extintos por decurso de prazo. Aprovamos uma resolução na Diretoria Colegiada do DNIT, onde não só se assentam diretores, mas também procuradores, auditores, corregedores, enfim, todo o corpo executivo do DNIT. A Diretoria Colegiada determinou à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária que em hipótese nenhuma proceda a qualquer tipo de despesa com relação a esses contratos, uma vez que eles estavam paralisados e extintos. Com isso, estão em processo de licitação as obras de restauração da BR-364 em todo o Estado de Rondônia. A BR vai receber um projeto completo de CREMA 2ª Etapa, investimentos de



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

500 mil reais por quilômetro, inclusive com terceiras faixas, rotatórias, acostamentos, e um projeto para suportar o trânsito cada vez maior e mais crescente nessa importante rodovia para Rondônia.

Estamos cuidando tanto da parte de execução de obras quanto do projeto futuro de qualidade para atender à necessidade e para extinguir esses feitos. E, claro, saliento de novo a questão da improbidade administrativa, dos atos inadequados, enfim, tudo está sendo encaminhado através de auditorias, corregedorias e assim por diante.

Também temos um questionamento com relação aos insumos. Quero salientar que é muito importante estabelecer periodicamente a tomada de preços nacionais em relação a todos os itens que cercam a tabela SICRO 2, e que agora estamos evoluindo o modelo para uma tabela que denominamos inicialmente de SINCTAN, porque contempla a questão dos terminais portuários das ferrovias. Estamos evoluindo para essa tabela, que provavelmente denominaremos de SICRO 3.

Como está a evolução dessa tabela SICRO 3? Neste momento, está sendo debatida em audiências públicas. Temos realizado diversas audiências públicas pelas regiões brasileiras e temos buscado a manifestação das confederações, como a Confederação Nacional do Transporte, a Confederação Nacional das Indústrias; das associações, como a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, a Associação Brasileira de Consultoras de Engenharia, a Câmara Brasileira das Indústrias da Construção. Enfim, estamos trabalhando nas audiências públicas para aperfeiçoar e para que, quando colocada em execução a tabela SICRO 3, em 2010, possamos minimizar os questionamentos.

No *site* do DNIT, está disponibilizada a tabela SICRO 3 ou SINCTAN. Os órgãos de controle têm suas cópias, o Ministério do Planejamento a recebeu. Ela está, então, absolutamente transparente e disponibilizada, e o debate está acontecendo.

Outro fator que considero importante — diante das medidas que devemos tomar — é a iniciativa do Ministro e o Ministro Relator de transformar-se em lei essa portaria ministerial. Por enquanto, é uma portaria ministerial, mas, de repente, pode se transformar em lei.

Imaginem V.Exas. a quantidade de convênios que o Governo Federal faz com os entes federados. Se trouxermos tudo para a fiscalização e para a aprovação prévia do TCU, vamos parar o Brasil. Não é essa a intenção.

Conforme foi dito, deve haver uma decisão sobre as obras de grande vulto e a portaria pode ser transformar em lei, de maneira que seria extremamente consistente e benéfico à execução das obras. Aliás, a questão dos convênios merece reflexão. Muitos convênios são gigantescos: Arco no Rio de Janeiro, Rodoanel de São Paulo, Via Expressa de Salvador — só para citar 3 exemplos. Poderia citar uma dúzia deles. São convênios muito grandes que têm muita responsabilidade. Acredito que os convênios têm de ter uma tratativa diferente da lei que está posta hoje, inclusive na questão da responsabilização de quem executa a obra.

Não vou tapar o sol com a peneira: é muito difícil fiscalizar obras conveniadas. É muito difícil. Imaginem o rol de obras que temos no DNIT.

Então, nós nos socorremos sempre nas Secretarias de Controle Externo e no próprio CGU. Faz-se uma planilha anual sobre isso, discute-se e, muitas vezes pede-se interferência em determinadas obras porque não conseguimos ter efetividade nas fiscalizações, e isso muitas vezes prejudica. Vejam o caso da BR-010. Se houvesse efetividade, não teríamos chegado ao problema da BR-010.

Então, temos de modificar procedimentos, normas e principalmente leis, para que possamos ter mais êxito na aplicação dos recursos.

Considero também muito importante a questão da responsabilização. Nosso Código Civil, nosso Código Penal, não vou dizer que sejam benevolentes diante dessas questões, porém as leis de outros países nos ensinam exatamente sobre a questão da responsabilização.

Um engenheiro, chefe de uma empresa, ao colocar o seu número de RT em um projeto ou apor o seu número de RT na responsabilização de uma obra, se cometer qualquer irregularidade no Canadá, nos Estados Unidos, na França, na Alemanha, ou na Inglaterra, ele pode ter certeza de que perderá aquela credencial. Ele não vai poder mais trabalhar com obras públicas, com projetos ou nos canteiros de obra. Ele estará impedido de trabalhar.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Aqui, muitas vezes, os engenheiros das obras, os engenheiros que assinam projetos cometem verdadeiras sandices e depois, para se conseguir o apenamento de um cidadão desses, são anos conduzindo o processo. Já teve prejuízo o Erário e não conseguimos alcançar nem o engenheiro e nem a empresa, muitas vezes. Então, quanto à questão das responsabilizações, se mudarmos a lei que trata disso, estaremos contribuindo decisivamente para melhorarmos muito a *performance* das obras, e principalmente faremos com que muitas pessoas reflitam sobre determinadas barbaridades que cometem.

Então, é muito importante audiência como esta, até para que possamos estabelecer novos paradigmas para o futuro.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sr. Luiz Antônio, apenas para corroborar as palavras de V.Sa., devo dizer que apresentei proposta de emenda à Constituição no Senado Federal que trata exatamente dessa questão. Com a experiência, inclusive de gestor, temos conhecimento de que, em muitos desses processos, sempre são responsabilizados o Secretário, o Presidente do órgão, o próprio Prefeito, ou o Governador. Quando se vai verificar a responsabilidade em uma apuração criteriosa, vemos isso aconteceu em outras instâncias sem qualquer responsabilização.

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT**- Houve uma medida, Sr. Presidente, tomada pela CGU — muita gente torceu o nariz —, por ocasião do processo da Gautama. A CGU trabalhou com mão-de-ferro. É uma medida exemplar. Precisaríamos ter alguns procedimentos semelhantes àquele para começar a inibir qualquer desejo de irresponsabilidade na execução das obras feitas com recursos públicos.

Eu não sei se atendi completamente suas questões, Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Entres as 8 que estão no IGP, quantas são convênios e quais são de execução direta?

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - Das 8, apenas 2 são de execução direta. A BR-265, em Minas Gerais, e a BR-101, no Rio de Janeiro, que estão com indicação de IGP.

O problema é que as respostas foram dadas no último mês, praticamente na última semana, e ainda o TCU não teve a oportunidade de se debruçar sobre a análise das respostas. Ainda não verificou se estão saneadas as questões apontadas nos acórdãos. Tenho a convicção de que, se o TCU se debruçar sobre isso, poderemos elidir esses problemas.

Quanto às outras 6 obras, algumas são conveniadas e 4 são especificamente relativas à BR-364, de Rondônia, cujos contratos estão extintos. Não tem mais o que fazer. Na realidade, temos 2 pendências: a BR-265, de Minas Gerais, e a BR-101, Rio de Janeiro. No que se refere à obra da BR-010, não considero pendência. Estamos falando aqui sobre essa obra, mas nós defendemos que ela tem de continuar no Anexo VI.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Pagot, V.Sa. disse que são 1.200 contratos hoje em execução.

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - São 1.311 e 579 do PAC.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Dessas 1.311 e mais 579 do PAC, quantas obras são conveniadas?

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - Aproximadamente 300 obras conveniadas.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Conveniadas?

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - É, não do PAC, 300 obras das 1.311. A grande maioria dessas 1.311 obras nasce como emendas parlamentares. Temos cerca de 300 obras conveniadas.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - É uma réplica, na verdade.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Eduardo Valverde, aproveitando a sua indagação, quero pedir exatamente uma estatística acerca dessa quantidade de obras, de contratos em andamento, e o que existe de irregular. Peço a V.Sa. uma estatística a esse respeito.

Eu quero justificar, tomando a sua palavra. Na condição de Senador, tenho ouvido no plenário uma série de pronunciamentos em relação sobretudo ao DNIT. E sempre vejo, no plenário, o DNIT como uma caixa-preta, como um antro de corrupção.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

A Assessoria Parlamentar do DNIT, no Senado, tem a preocupação de passar essas informações para V.Sa. Eu tenho ouvido, não do Senado, mas principalmente de um Senador do Estado do Pará — esqueço o seu nome.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Couto.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Sim. A informação que tenho é que aquilo é um antro de corrupção, uma caixa-preta que precisa ser aberta, extirpar aquele mal e dissecar. Portanto, peço a V.Sa. que nos forneça os dados, porque temos aqui a presença do representante do Tribunal de Contas da União. E, quando V.Sa. fizer essa afirmativa, eu vou olhar para ele e vou pedir para que se pronuncie, a fim de verificarmos, ao final, se é realmente ou não esse antro, porque não é possível viver na vida pública assim. Precisamos viver na vida pública de forma transparente e limpa, colocando no seu devido lugar quem não serve, manchando a vida das pessoas, toda a classe política e todo o serviço público, generalizando e batendo firme na mesa. Isso é muito ruim.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, quero apenas contribuir.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Fique à vontade.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Contribuindo com essa reflexão, iniciei a minha fala, Dr. Pagot, exatamente saudando e parabenizando o DNIT. Ontem, eu estava um pouco incomodado com a postura de determinada estatal. Hoje, estou absolutamente à vontade para compreender a importância da postura do DNIT, uma postura precisa, técnica e esclarecedora, e a postura do TCU que tem contribuído muito para a diminuição do número de casos.

Em relação a esse edital preliminar, penso que é justamente o contrário. Eu saio hoje desta audiência, Dr. Pagot, como um defensor da postura do DNIT, da correção das eventuais anomalias, porque elas não são responsabilidade do Dr. Pagot. Às vezes, como ele disse, é de um engenheiro de uma obra que nunca mais o Estado brasileiro consegue alcançar, em termos de responsabilização dos prejuízos ao Erário.

Portanto, quero dizer, somando-me aos colegas neste tema, que saio hoje desta audiência com uma imagem muito positiva do DNIT no sentido das correções das anomalias, da redução das questões e principalmente da novidade que ele trouxe no tocante a construir juntos, DNIT, TCU e CGU, um edital básico que passou a exercer influência positiva nas licitações que levaram à redução do número de questões por parte do TCU.

Então, acho que é exatamente o contrário, Sr. Presidente. Hoje, saio desta audiência com uma imagem muito positiva do nosso DNIT.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Deputado Eduardo Valverde, V.Exa. provocou — e provocou devidamente —, e eu estive prestes a assinar um pedido de CPI. E quero sair daqui com a tranquilidade com que o Deputado João Dado está saindo.

Há a necessidade de revisão de uma série de questões da audiência de ontem à tarde. E, na de hoje, vejo um panorama diferente e quero sair daqui com a tranquilidade com que V.Exa. está saindo, com a exposição inclusive daquilo que é fato, ou então o Tribunal de Contas da União não é mais aquele Tribunal que está cuidando das questões do DNIT como deve cuidar, com todo critério de fiscalização.

Portanto, essas estatísticas são necessárias para clarear um pouco o panorama que estamos vivenciando hoje. Desculpe-me, V.Exa. vai continuar com a palavra, e o Deputado Gilmar Machado também está pedindo para participar deste debate.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - De acordo com dados do TCU apresentados na planilha, das 16, apenas 8 estariam no IGP, com índices de irregularidade. E apenas 2 são de execução direta do DNIT. Então, vê-se que boa parte da situação de irregularidade ocorre em obras conveniadas, que não são executadas pelo DNIT, mas pelo Estado ou pelo Município. Então é um quadro importante a ser analisado.

Até mesmo V.Exa. pode rebater o Senador Couto, porque, na verdade, não é o DNIT que está executando. Apesar de reconhecer a estrutura atual do DNIT para controlar e para acompanhar 1.300 obras e mais 500 do PAC, a minha indagação final é sobre a estrutura de pessoal. Temos hoje um bom órgão de controle, que é o TCU, com técnicos capacitados, com uma estrutura bem aparelhada. Mas o executor está em condições de fazer o acompanhamento? E ainda continuaria a fazer o acompanhamento de várias obras



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

conveniadas para que situações semelhantes a essas não se repitam no futuro? Ou será que a estrutura de pessoal deveria melhorar para que a execução se dê com qualidade?

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Deputado Eduardo Valverde, permita-me fazer um aparte. Eventualmente, o Dr. Pagot, que é Diretor-Geral, poderia nos dar um sinal se há ou não carência de recursos para que nós, do Legislativo, possamos agir em relação ao Executivo para corrigir essa questão, e, desse modo, o DNIT ter condição mais favorável para a gestão das obras.

**O SR. DEPUTADO GILMAR MACHADO** - Sr. Presidente, quero cumprimentar o representante do TCU e o Dr. Pagot. Ficamos felizes, não só a Liderança do Governo, mas também a Comissão como um todo.

Vejam a quantidade de obras em andamento no País. E não são obras com valores pequenos. Falo isso porque na minha região há várias obras em andamento: BR-146, BR-364, BR-365, BR-452, BR-153. É uma quantidade enorme de obras. E, se pegarmos a lista, veremos que diminuiu.

Estou há 4 anos na Comissão. Vem caindo ano após ano o número de problemas que o TCU vem encontrando no DNIT. Isso nos tranquiliza. Se está diminuindo, algo ocorreu. Estão havendo ações concretas que vêm diminuindo esse problema. Ao mesmo tempo, esse diálogo permanente entre o Tribunal e o DNIT é um avanço da democracia. Estamos aqui para isso.

O Deputado Carlos Melles, o Presidente e esta Comissão têm feito esforço com o objetivo de resolvermos os problemas rapidamente. Se há um problema, buscamos saber onde está e tentar acertar. É mais barato e mais eficiente para o País fazermos isso.

Na verdade, Dr. Pagot, o que os senhores estão fazendo é nos ajudar. Infelizmente, a lei sempre vem correndo atrás da realidade. Essa é a verdade. Quando montamos uma lei é porque alguma coisa aconteceu na sociedade, depois mais ou menos se acerta e vem para fazermos a lei. Se não há acordo na sociedade, não conseguimos fazer a lei, porque há um conflito. Eu acho que esse é um problema que estamos conseguindo resolver ao longo do tempo.

Mesmo esta Comissão, para a Casa, era uma Comissão que só tinha esquema. Era uma Comissão que não tinha informação.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Permita-me completar dizendo que tanto que V.Exa. quanto eu e os demais não podemos passar aqui mais do que 1 ano.

**O SR. DEPUTADO GILMAR MACHADO** - Perfeito. Houve um problema, mas a transparência aqui é permanente. V.Exa. está na Presidência agora, e todos os dados sobre a nossa Comissão estão na Internet. O cidadão pode acessar e se informar. Hoje, qualquer cidadão brasileiro pode acessar o *site* da Comissão Mista de Planos e Orçamentos e saber a emenda que foi liberada, o valor destinado, o autor da emenda, a cidade, obra etc. Agora temos isso, mas não tinha antes. Esse é um processo que estamos construindo. Ainda não é perfeito, mas vamos trabalhar nesse sentido.

Por isso, como disse o Deputado João Dado com muita clareza, saímos daqui com maior tranquilidade. Antes, por exemplo, para trazermos o Diretor do DNIT na Comissão de Orçamento era uma dureza. Era difícil, porque o pessoal ficava receoso. Agora o Dr. Pagot vem aqui todas as vezes em que é convidado e nunca criou problema.

O Deputado Claudio Cajado suspeitou que a PETROBRAS não quisesse vir aqui. Não era isso, estávamos apenas tentando acertar a data. O Presidente da PETROBRAS veio atender ao nosso convite. As pessoas estão vindo. Acabou esse negócio. A melhor forma de resolvermos o problema é clareza e transparência.

E onde tem dificuldade, o Dr. Pagot disse muito bem. A BR-010 não tem jeito. Não tem jeito, não tem jeito. Vai manter. No entanto, para o que tiver jeito nós vamos tentar fazer o acerto, porque o País continua em processo de avanço, e tenho a certeza de que esta Comissão vai continuar avançando também.

Onde tem problema não há acordo. Nós vamos ser firmes. Onde houver algum problema que pode ser resolvido, vamos resolvê-lo, porque o País precisa continuar crescendo e se desenvolvendo. E é o que vai continuar acontecendo.

Então, Sr. Presidente, a Comissão também tem se aberto para a Casa. O que falta é esta Casa conhecer um pouco mais a Comissão. Muitos falam da Comissão, mas, quando vêm até aqui, começam a entender o



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

processo, que não tem nada a ver com conversas que aparecem por aí com relação à Comissão ou aos órgãos que são convocados, como, por exemplo, o DNIT. Eu, pessoalmente, o tenho acompanhado e estou extremamente feliz. Graças a Deus, as licitações em nossa região têm acontecido com muita clareza e não têm tido problema. O TCU tem fiscalizado e tudo está correndo muito bem.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - O Deputado Gilmar Machado, há poucos instantes — V.Exa. não estava no plenário — fiz questão de dizer, foi um dos Deputados que exigiu da Presidência que esta sessão fosse realizada no plenário da Comissão, em debate público, porque, como já disse, aqui acontece um debate *tête-à-tête*, um olhando para o outro. O contrário não pode ser.

Por sugestão do Deputado Carlos Melles — e gostaria de falar com o Deputado João Dado nesse sentido —, estas audiências — e esta já é a terceira — são uma inovação e decorrem da nova Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2010, art. 97, *caput*, que estabelece esse procedimento de debate que inauguramos ontem. Mas é preciso que daqui saiam e sejam aproveitadas as sugestões.

Há poucos instantes, o Dr. Luiz Antônio Pagot fez a declaração de que, na ponta, é preciso responsabilizar aqueles que estão gerindo uma obra, como os profissionais, os engenheiros que assinam uma ART e que não são responsabilizados. Muitas vezes, a responsabilidade é transmitida para o gestor. Cai em cima dele. Ora, em um País continental como o nosso, de mais de 8 milhões de quilômetros quadrados, com obras no Acre, Rio Grande do Sul, Minas e Sergipe, e transferir a responsabilidade apenas para quem está aqui em Brasília, isso é difícil.

Trago mais um exemplo. Recordo-me de que, quando administrador em Aracaju, em determinado momento precisamos fazer uma auditoria e determinamos à Empresa Municipal de Obras e Urbanização — EMURB que atestasse ou não a realização de determinadas obras, por conta de uma ação judicial que fazia cobrança, e os engenheiros da empresa, simplesmente, em princípio, se negavam a ir a campo, para atestar. Até mesmo com receio. Quando precisaram ser esclarecidos, receberam uma determinação no sentido de que era uma obrigação, e a autoridade estava determinando que eles atestassem se elas tinham sido realizadas ou não.

Então, o profissional tem de ter a responsabilidade de atestar e dizer: *"Foram realizadas, sim; foi feito um quilômetro de drenagem, com tubos 060 ou 080"*. Ou o profissional declara que não foi realizada e se responsabiliza pela declaração que assina e pode sofrer as consequências cíveis e criminais de suas declarações. Muitas vezes é impossível que um prefeito, um secretário, um presidente de um órgão nacional estejam presentes em todos eles. Então, tem de haver partilhamento de responsabilidades pelo que se fez ou deixou de fazer.

Compreendo, Deputado Carlos Melles, e acho uma boa a decisão de pensarmos exatamente naquilo que está sendo produzido nesses 2 dias para se estabelecerem instrumentos legais, como o próprio Deputado Gilmar Machado acabou de dizer. Muitas vezes, a lei é criada, mas ela tem uma história. Por que foi editada aquela lei? Por que foi deliberada, votada, aquela lei? Em razão desses debates, dessas discussões, para que se chegue exatamente a essa conclusão. V.Exa. deseja falar e tem a palavra.

**O SR. DEPUTADO JOÃO DADO** - Sr. Presidente, quero apenas salientar o importante papel do Deputado Gilmar Machado não apenas no tocante à análise do Orçamento, mas também, como V.Exa. destacou, por ser um dos apoiadores da realização dessas audiências públicas.

Hoje, ouço com absoluta satisfação, Deputado Gilmar Machado, o Dr. Pagot, com tecnicidade, clareza e transparência, dizer claramente que todas as obras têm projeto executivo. Todas elas. Então, isso é de grande importância, até para que possamos apurar responsabilidades.

Sr. Presidente, Senador Almeida Lima, se nós não tivermos um projeto executivo, constatado documentalmente para o Estado brasileiro, com vamos dizer onde há erro e quem errou? Então, fica tudo muito mais difícil, fica tudo naquela zona cinzenta.

Portanto, Sr. Presidente, parabéns V.Exa. e o Deputado Gilmar Machado.

Dr. Pagot, hoje tenho o sentimento do dever cumprido, na medida em que o Poder Legislativo está propiciando este debate. E eu, fazendo parte dele, posso contribuir para avançar no aspecto da legislação, como bem disse V.Exa. e o Sr. André Mendes, no sentido de termos uma legislação que cada vez mais avance e se torne mais detalhista, objetivando em última análise o atendimento do interesse público e a defesa do Erário.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Fico muito satisfeito, Presidente, Senador Almeida Lima, V.Exa. hoje, neste evento do qual estamos participando, e o Deputado Carlos Melles, coordenador deste comitê, terão grande relevância para podermos, todos nós da Comissão, encaminhar sugestões a V.Exas., e, por intermédio da assessoria da Casa, produzir um anteprojeto, que depois mereceria eventuais incrementos e novas sugestões. Mas que aquilo que compreendemos das nossas audiências fosse traduzido num anteprojeto que viria, não sei se da Comissão, enfim, nós produziríamos resultados, mas que tivesse o condão de dar resposta ao que estamos observando de necessário para avançar na legislação no campo das licitações e do uso de recursos públicos.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - V.Exa. estava com a palavra e todos nós o interrompemos.

**O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT** - Primeiro sobre a transparência do DNIT. Aliás, antes de falar sobre a transparência do DNIT, quero dizer aos senhores que o TCU não alivia. Primeiro, ele tem uma rede na Secretaria de Controle Externo — SECEX, que trabalha em todos os Estados brasileiros, que recebe por uma ordem de serviço anual uma série de serviços e responsabilidades a executar.

Além disso, nada impede que esses gestores, ou melhor dizendo, esses auditores, além daquilo que recebem como ordem direta de suas secretarias, de seus diretores e coordenadores, façam os levantamentos sobre outras obras, outros acompanhamentos.

Temos nos valido desse bom relacionamento que passamos a ter com o TCU, notadamente nos últimos 2 anos, que se estendeu não apenas ao corpo técnico da sede do TCU em Brasília, mas nos Estados. E até processos licitatórios inteiros, Deputado Gilmar. Muitas vezes, quando estamos licitando em bloco 21, 22, ou 23 contratos, convidamos os auditores da SECEX a participar das aberturas de envelope, da tomada de decisões, das definições dos preços. Eles fazem um passo a passo junto conosco, como disse o próprio Dr. André Mendes, informalmente, mas que serve de elemento balizador para o dia a dia.

Eu me lembro recentemente de um último grande processo no Estado Mato Grosso em que um auditor que trabalha na SECEX fez um acompanhamento e até apresentou sugestões para nós a respeito desses procedimentos muito importantes.

O TCU não alivia de forma alguma, o que existe são ações preventivas concretas. Acompanhando a simbologia do Dr. André, em vez de exumarmos cadáveres, efetivamente estamos nos antecipando para que isso não ocorra, ou seja, estamos resolvendo os problemas previamente. Essa é uma grande ação.

Em relação à transparência, o DNIT não faz políticas públicas. O órgão é um executor de obras. Cumprimos claramente os orçamentos que nos são determinados. Todos os atos inerentes ao DNIT têm registro e publicação no *Diário Oficial*.

Primeiro formatamos um orçamento, que é aprovado no Governo pelos Ministérios de Transportes, Planejamento, Fazenda, Secretaria do Tesouro Nacional, Casa Civil, ele vem para o Congresso, que faz as modificações necessárias, e, finalmente, o Orçamento é aprovado. Este Orçamento aprovado é o que vamos cumprir. E nele não há nada genérico, Senador. O Congresso trabalhou nisso. Antigamente havia uma rubrica de obras emergenciais. Hoje o Governo manda, por meio de suplementação ou de complementação para fazermos obras emergenciais, tudo devidamente nominado e orçado.

As pessoas às vezes pedem para deslocar verba de um lado para outro. Não tem como. É tudo absolutamente registrado e publicado no *Diário Oficial*. As pessoas podem fazer o acompanhamento tanto no *site* do Congresso, que reflete o Orçamento, como no *site* do DNIT, que reflete a execução das obras.

Se durante a execução de uma obra houver a necessidade de se fazer um aditivo, primeiro, o aditivo tem de ser dentro da lei e, segundo, o processo passa por uma série de comissões. Aliás, entre o Ministério do Planejamento, da Fazenda e dos Transportes há a Comissão Mista de Avaliação que também nos chama a fazer uma série de avaliações sobre a execução financeira anual.

A fiscalização, o controle e o gerenciamento da execução são muito grandes dentro do Governo. Obviamente, estamos adaptados a isso e cumprimos religiosamente todas as regras. Qualquer alteração que tenha de se fazer num processo, num contrato, num serviço obrigatoriamente terá de passar por 2 estágios de diretoria: a nossa diretoria colegiada, composta de diretores, auditor, procurador federal e corregedor, e o Conselho de Administração do DNIT, composto por representantes do Ministério do Planejamento, da Fazenda,



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

dos Transportes. O próprio Ministro delega ao Secretário Executivo a condução dessa tarefa e se reúne todo santo mês.

Sob o ponto de vista de gestão e de organização para que possamos executar obras, temos uma boa metodologia.

Essa caixa preta inexistente, Senador. Somos absolutamente transparentes a todas as interrogações. A toda hora respondemos a todos os questionamentos, sem exceção, como tem de ser na Administração Pública.

Quando surgiu a idéia da CPI do DNIT e a Marrana, que trabalha na Secretaria de Comunicação do DNIT, veio me dizer que ela havia sido aprovada, respondi: Ótimo, porque vai ser uma oportunidade de eu passar a ter voz e poder responder à altura a todos os impropérios e indagações. Eu não tenho voz! Que voz eu tenho?

Existem Senadores que, aparentemente, estão escalados o tempo todo para me bater, fazendo inclusive ataques pessoais. Não é ataque ao DNIT, é ataque pessoal. Desde antes de ir pela primeira vez à Comissão de Infraestrutura do Senado para ser sabatino, já havia um rol de manifestações e elas continuaram.

Na minha inexperiência, talvez, como gestor público federal, no primeiro momento em que fui convidado, falei: Ótimo, porque agora vou ter voz. Vou poder sentar num plenário e responder item por item, além de rebater falsos argumentos. Infelizmente, Senador, o STF não me permitiu entrar com uma contenda na Corte contra os meus detratores. E eu contratei um advogado para entrar na Justiça contra eles. Infelizmente, não tive oportunidade de fazer o confronto, a contrapartida e até mesmo a minha defesa contra acusações inconseqüentes. Mas, é a vida e não vamos nos deixar abater por isso! Com certeza, vamos continuar a perseverar e fazer com que a nossa meta de obras de qualidade por preços competitivos seja atingida.

Também não tapamos o sol com a peneira. Sabemos exatamente a dimensão do DNIT, com as suas obras hidroviárias, ferroviárias e rodoviárias em todo o Brasil, o que nós significamos no contexto do cenário nacional. Temos conhecimento dos problemas e estamos buscando soluções. Muitas soluções não são fáceis. Eu preciso de 600 engenheiros, recebi uma autorização para contratar 100. Quer dizer, eu recebi apenas a possibilidade de contratar 100, quando eu preciso de 500. Como eu não tenho os 500, muitas e muitas vezes eu tenho que contratar empresas supervisoras e gerenciadoras para as obras. E muitas vezes essas empresas não atendem as nossas necessidades, não fornecem o desempenho de que precisamos. E muitos dos relatórios dessas empresas muitas vezes não contribuem para melhor performance das obras.

Por isso eu digo que há necessidade de se refazer essa legislação sobre responsabilização, uma vez que, com certeza, se o cidadão sentir que vai perder o seu registro, a sua ART, ele vai pensar 2, 3, 5 vezes e talvez nem vá assinar determinadas coisas que ele já vinha assinando.

Vejo que mais adiante nós vamos chegar a esse resultado que é importante para a Nação brasileira.

Toda vez que a Comissão nos requisitou, estivemos presentes; os relatórios de que a Comissão precisa, nós os fornecemos. Temos feito reuniões com a bancada do Nordeste e de determinados partidos. Vários partidos já nos requisitaram reuniões para apresentarmos o que estamos fazendo, onde e de que maneira estamos fazendo.

As críticas existentes, obviamente aceitamos todas elas. Muitas vezes os Deputados vêm do interior do Brasil, Presidente.

Às vezes eles passam o fim de semana no interior dos seus Estados, visitando determinadas comunidades, Municípios, passam em rodovias. E muitos deles me ligam para dizer que passaram em um lugar e viram a empresa fazendo corpo mole, que ela tinha que estar a pleno vapor. Que sabia que eu a havia contratado, que tinha o dinheiro para fazer a obra, e que estavam lá com meia dúzia de gatos pingados. Imediatamente, acionamos a Superintendência. Fazemos por escrito uma série de notificações, reunimos as empresas.

Recentemente, fizemos um rol de reunião com as empresas para motivá-las, exigir responsabilidade, mostrar que temos o dinheiro para executar a obra, pedir um terceiro turno, conforme nos pediu o Presidente da República.

Agora, Senador, aproveitando essa boa vontade que estou vendo, temos de travar um grande debate sobre a qualidade de obras no Brasil, talvez atravessar 2010 debatendo isto: qualidade de obras no Brasil.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Eu diria que temos de discutir o Estado da arte. Temos hoje sérios problemas com as profissões, insuficiência de profissionais para fazer frente ao desenvolvimento nacional. Isto tem que ser muito bem pensado. Temos SENAC, SENAI, SENAT, institutos, o Governo Federal com a sua rede de escolas tecnológicas, enfim, suas universidades. Quanto à parte da profissão, tem que haver dedicação específica, porque o Brasil não vai parar de crescer.

E a atitude do Congresso Nacional foi extremamente louvável de destinar 0,65% praticamente do PIB nacional para investimentos em infraestrutura e, com certeza, nos próximos anos, isso não vai parar. Eu vejo que isso vai até virar lei e não vai haver ponto de retorno. Quer dizer, o senhor imagina colocarmos na praça todo santo ano 30 bilhões em obras de infraestrutura? Aquém até do que o Brasil precisa, mas mais do que suficiente para o atual estágio de desenvolvimento, mais do que suficiente. Não estamos dando conta de gastar, essa é a verdade. E o Congresso, de mão firme, colocou esse recurso disponível para a Nação brasileira, para infraestrutura, para recuperar o tempo perdido.

Desde 1988, por exemplo, que o DNIT não tinha recursos para fazer sequer a manutenção rodoviária. Quer dizer, sucateamos a malha rodoviária nacional. Só de 2005 para cá que começamos a recuperar isso. Primeiro, com o PPI, depois com a regulamentação da CIDE e finalmente com a decisão sábia de disponibilizar esses 0,65% , uma conta que se faz de chegada, mas é aproximadamente isso.

Neste ano, serão disponibilizados 28 bilhões para a infraestrutura nacional, quantia extremamente importante. E não pode parar nos próximos anos. E para fazer frente a esse volume de recursos que será aplicados em portos, dutovias, rodovias, ferrovias e hidrovias, projetos de cruzagem, enfim, toda a infraestrutura nacional precisamos de profissionais preparados.

O segundo ponto diz respeito aos insumos. Foi muito bem lembrada a atuação da ABNT nas regulamentações — e serão necessárias muitas revisões e mais —, a efetividade do INMETRO na fiscalização desses componentes, desses produtos que temos à disposição do mercado, para que sejam corretamente aferidos e para que as empresas que produzam esses produtos possam nos entregar produtos que efetivamente contribuam para o desenvolvimento dessas obras e não nos atrapalhem. Porque, às vezes, um equipamento que está aquém da necessidade nos prejudica muito.

Ainda em relação aos insumos, discutir material betuminoso, composição de cimento. Por exemplo, várias obras no Brasil, nos últimos meses, apresentaram problemas. O Rodoanel de São Paulo é apenas um exemplo. Problema no traço, no insumo, com o profissional, que não soube conduzir aquela tarefa. O estado da arte, insumos.

Outro ponto são os projetos. Precisamos ter nova normativa sobre projetos. Estamos discutindo sobre isso, mas não avançamos. Tem de haver regulamentos, normas, parâmetros e responsabilização para os que não o cumprirem.

Falo também sobre a pressa nas obras. Sei que às vezes é muito demorado o licenciamento de obra pública, pois a burocracia é muito grande, mas temos de ter cuidado com a pressa na execução da obra.

Finalmente, a questão do menor preço, um dos itens sobre o qual o Congresso tem que se debruçar ainda mais. Obras de qualidade por preços competitivos. Mas temos de ver o reflexo das instruções e determinações sobre isso, até porque o Brasil precisa fazer obras duradouras. Às vezes, elevar determinados patamares, num primeiro momento, pode aparecer um sobrepreço, uma sobrevalorização daquela obra. Mas quantos anos essa obra vai atravessar? Serão 3, 5 ou 20 anos?

Não quero fazer juízo de valor especificamente sobre essa questão. Mas também temos que nos debruçar sobre o assunto. E nesse caso entra a metodologia de execução de obras.

A qualidade tem que ser debatida amplamente, tendo em vista que passa por todos esses recursos, até porque com essa aceleração do crescimento o estado da arte tem deixado a desejar.

Esse mesmo discurso que estou fazendo neste momento já o fiz na Associação Nacional de Empreiteiros de Obra Rodoviária, na Câmara Brasileira da Indústria da Construção, na Associação Brasileira de Consultores de Engenharia, na Frente Parlamentar de Defesa da Infraestrutura do Congresso Nacional. E precisamos avançar nessa questão, até porque temos um rol extraordinário de obras pela frente. O DNIT colocou na praça mais 2 bilhões de obras, agora, em dezembro. Serão contratadas mais 2 bilhões de obras em



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

dezembro. Ano que vem, no primeiro trimestre, mais 4 bilhões de obras para colocar na praça. Obviamente, essas questões são relevantes.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Quero fazer um questionamento. Se entendi bem, apesar da modernidade não se faz obra hoje como se fazia por exemplo na Roma antiga. Foi isso o que V.Sa. quis dizer?

**O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT** - Não, não estou me referindo a isso. Quando eu me refiro ao estado da arte, estou dizendo o seguinte — e vou dar um exemplo claro —: em 1988, tínhamos 44 mil pessoas filiadas à Associação Brasileira de Consultores de Engenharia.

Com o definhamento das obras públicas, principalmente com a modificação da transferência do recurso que saía de uma taxa e ia direto para os cofres do DNER, porque até 1988, tínhamos uma contribuição que irrigava diretamente as obras públicas, a partir da Constituição de 88, o que aconteceu? Passamos a dividir o Orçamento Geral da União, sem uma verba específica para a manutenção rodoviária ou sem um recurso direto para se fazer qualquer tipo de obra.

Isso só foi recuperado a partir de 2005. Primeiro, com o programa piloto de investimento; depois, com a regulamentação da CIDE, a implantação do PAC, Programa de Aceleração do Crescimento; e, finalmente, com os recursos diretos para a infraestrutura nacional.

Nesse transcurso, paramos de fazer projeto. Em 2002, as empresas de projeto contratavam 12 mil pessoas somente, entre topógrafos, engenheiros, técnicos e analistas. Saímos de 44 mil, em 1988, para 12 mil, em 2002. Hoje, em 2009, esse número não chegou a 40 mil contratados.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - E a qualidade?

**O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT** - É exatamente esse o ponto.

Temos um problema sério. Passar de engenheiro recém-formado, que está iniciando a prática, para engenheiro sênior, são anos de experiência, de *expertise*, de conhecimento técnico, de vivência nas obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Dr. Luiz Pagot, falei isso, porque a Via Ápia sofreu, ao longo dos séculos, em função da falta do trabalho de conservação. Mas está lá ainda hoje. V.Sa., ao trazer esse assunto, nos faz constatar que, no Brasil afora, obras que são feitas e 2, 3 anos depois não servem mais. Na condição de Deputado Estadual, em Sergipe, em 1989, critiquei rodovias feitas no Estado, que ligavam os Municípios de Riachuelo a Divina Pastora, que 160, 180 dias depois estavam completamente destruídas.

**O SR. LUIZ ANTONIO PAGOT** - Bem, há uma explicação. Durante muitos anos não tivemos recursos adequados para a manutenção rodoviária — e permita-me fazer a defesa dos nossos engenheiros e técnicos sobre isso. Para a manutenção dos seus 66 mil quilômetros de malha rodoviária pavimentada, o Brasil precisa no mínimo de 2,5 bilhões. O ideal seriam 3 bilhões por ano. E vai precisar desse dinheiro nos próximos anos.

Há alguns anos, o orçamento do DNIT anual era 2,5 bilhões e, na grande maioria das vezes, contingenciados. Em vez de a nossa engenharia buscar a solução padrão ou a melhor alternativa para fazer a manutenção daquela rodovia, ela se adaptava aos recursos existentes. Passamos anos tendo 400, 600 milhões para fazer a manutenção na malha rodoviária federal.

Qual a consequência disso? Em vez de ser feito um projeto, como está sendo feito agora, depois de ser executada uma obra de manutenção rodoviária por 2 ou 5 anos, optávamos por aquele velho tapa buraco. Digo até velho e bom, porque muitas vezes resolveu o problema. Só que a resolução era parcial.

Outro problema que temos é que a grande maioria da nossa malha rodoviária foi implantada até 1988. Dessa data para cá, diminuíram muito os investimentos para implantação de novas pavimentações. Então, a malha rodoviária é antiga e oxidada, cheia de rachaduras. Quando é feito um tapa buraco, resolve-se apenas momentaneamente o problema. Estamos fugindo exatamente disso. O TCU já debateu muito sobre isso, a própria CGU, dizendo que isso não resolve. Temos que buscar soluções mais duradouras, que rejuvenesçam as rodovias; muitas vezes, a restauração das rodovias, o que tem sido feito agora. Só que muda o preço, o patamar. Sem dinheiro não se consegue fazer nada. Como agora temos dinheiro, estamos fazendo.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Mas se torna mais econômico construir uma obra com maior qualidade para que em menos tempo não haja necessidade de restauração.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT - Com certeza, porque aquilo que se fazia até anos atrás não passava de paliativo.

O SR. DEPUTADO VALTENIR PEREIRA - Sr. Presidente, serei bastante breve, até porque está havendo votação nominal.

Saúdo os membros do Tribunal de Contas da União, o Dr. Luiz Antônio Pagot, Diretor-Geral do DNIT, e os nobres pares presentes.

Quero deixar registrado que o Presidente Lula acertou quando convidou e nomeou o Dr. Luiz Antônio Pagot para a Diretoria-Geral do DNIT. Falo isso com muita tranquilidade, porque o meu Estado, Mato Grosso, foi um grande beneficiário quando o Dr. Luiz Antônio Pagot lá esteve ocupando o cargo de Secretário de Infraestrutura, de Secretário da Casa Civil e também de Secretário de Educação. S.Sa. deu um *show* lá em Mato Grosso, de administração, de gestão público, de realizações. Então, eu não poderia deixar de fazer esse registro na Comissão Mista de Orçamento.

E percebemos nesses 2 anos em que S.Sa. está à frente da Diretoria-Geral, o quanto o DNIT tem avançado, o quanto questões cruciais, pendências vêm sendo resolvidas, a fim de ajudar no desenvolvimento do Brasil.

Era este o registro que queria fazer na Comissão Mista de Orçamento.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu agradeço a V.Exa., Deputado Valtenir Pereira, as palavras.

E passo a palavra aos representantes do Tribunal de Contas da União, para suas considerações finais.

Logo a seguir, ouviremos o representante do DNIT e encerraremos esta reunião.

O SR. ANDRÉ LUIZ MENDES - Bem, em relação aos últimos tópicos abordados, queremos apenas registrar que o TCU, em acórdãos já de 8, 10 anos atrás, manifestava sua preocupação. Inclusive, recomendava ao Ministério dos Transportes a revisão da estrutura de pessoal do DNIT, porque nós víamos que aquela entidade estava sendo desestruturada ao longo do tempo. Desde quando ainda era DNER foi sendo desestruturada ao longo do tempo. Se não me engano, foram mais de 20 anos sem o DNER realizar concurso público. A falta de técnicos e engenheiros começou a ser suprida com terceirizados, e nós apontávamos esse problema já há 10 anos.

O DNIT fez este ano mesmo um concurso para 100 engenheiros, mas entendemos que o número ainda é pequeno, considerando o volume de investimentos atualmente a cargo dessa entidade e sua estrutura.

Entendemos que a remuneração deveria ser melhor, porque o salário pago induz à rotatividade dos profissionais do DNIT. Deveria ser uma remuneração melhor do que a que está sendo paga atualmente.

E gostaríamos de frisar que há uma unidade dentro do DNIT, que é nossa: a unidade de excelência rodoviária do País que, se não for prestigiada, essas preocupações que o Presidente, Senador Almeida Lima, levantou aqui, ficarão maiores ainda, que é o IPR — Instituto de Pesquisas Rodoviárias.

Ele existe dentro do DNIT. É uma elite, são profissionais extremamente gabaritados, que trabalham exatamente com pesquisa e qualidade.

Essa unidade precisa ser prestigiada dentro daquela entidade, para que não percamos aquilo que ainda temos de qualidade e excelência em questão de obras rodoviárias.

No mais, queremos apenas agradecer, em nome do Tribunal de Contas da União, a oportunidade de contribuir para esse debate e para a solução dos problemas das obras públicas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Eu agradeço.

Para as considerações finais, concedo a palavra ao Dr. Luiz Antônio Pagot, representante do DNIT.

O SR. LUIZ ANTÔNIO PAGOT - Sr. Presidente, eu só tenho a agradecer e coloco-me inteiramente à disposição e também todo o corpo técnico do DNIT.

Mais uma vez, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Almeida Lima) - Agradeço, portanto, o comparecimento a esta reunião dos representantes do Tribunal de Contas da União, do Sr. Luiz Antônio Pagot, Diretor-Geral do DNIT, dos Srs. Parlamentares e demais presentes.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Antes de suspender a reunião, convoco a continuação dos trabalhos para hoje, às 15h, neste plenário, a fim de ouvirmos os representantes do Tribunal de Contas da União e dos Ministério das Cidades e da Integração Nacional.

Está suspensa a reunião.  
(*A reunião é suspensa.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Declaro reiniciada a 5ª reunião ordinária de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização destinada a ouvir os representantes do Tribunal de Contas da União e do Ministério das Cidades e Integração Nacional, com vistas a subsidiar as deliberações acerca da inclusão ou exclusão dos subtítulos relativos às obras e serviços com indícios de irregularidades graves e ainda não comprovados, conforme disposto no *caput* do art. 97 da Lei nº 12.017.

Anuncio e convido para tomar assento à Mesa o Dr. Paulo Martins, do Tribunal de Contas de União; o Dr. André Baeta, Secretário-Geral de Controle Externo e Gerente da Secretaria de Fiscalização e Obras; o Sr. José Ulisses, Secretário de Fiscalização de Obras II; e o Sr. Eduardo Nery, Secretário de Fiscalização de Obras III. (*Pausa.*)

Também convido para se sentarem à mesa — e ouviremos na primeira parte os representantes do Ministério das Cidades — o Sr. Manoel Renato Machado Filho, Diretor de Desenvolvimento e Cooperação Técnica da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental; o Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga, Analista de Infraestrutura da Secretaria Nacional de Transportes de da Mobilidade Urbana; e aproveito para convidar, por ser o único representante do Ministério da Integração Nacional, o Sr. José Augusto Tostes Guerra, Engenheiro do DNOCS.

Informo que a lista de inscrição para os debates está aberta. O livro de presença encontra-se à minha esquerda. Para melhor ordenamento dos nossos trabalhos, conforme o Regimento Interno da Câmara, cada grupo de palestrante disporá de 20 minutos para fazer a sua exposição, não podendo ser aparteados.

Antes de passar a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, peço à Assessoria de Orçamento da Casa e aos membros do TCU que, através das notas taquigráficas das nossas audiências públicas, dada a elevada contribuição que elas estão produzindo, possamos recolher todas as observações que contribuam para melhoria no aperfeiçoamento desta Comissão no tocante à produção de contratos, licitações, fiscalizações, normas, marcos regulatórios.

Parece que as audiências públicas estão contribuindo com material muito farto nesse sentido.

Passo a palavra ao Dr. Paulo Martins.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - Bom dia a todos.

Deputado Carlos Melles, Sras. e Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, dando continuidade às audiências públicas que vêm tratando do tema, de início eu gostaria de ressaltar mais uma vez a satisfação do Tribunal de Contas da União em prestar os esclarecimentos que se fazem necessários nesta que consideramos uma das tarefas mais importantes do Parlamento: decidir os rumos do Orçamento nacional.

Vamos dividir a nossa apresentação em 2 momentos: no primeiro, faremos breve retrospectiva sobre o modelo de fiscalização de obras — apesar de já ter sido comentado em uma etapa anterior, consideramos importante fazê-lo novamente —; e no segundo, passaremos especificamente às obras que estão sendo questionadas neste encontro.

(*Segue-se exibição de imagens.*)

É importante ressaltar que todo o modelo de fiscalização de obras da forma como é executado hoje tem amparo nas Lei de Diretrizes Orçamentárias. É ela que estabelece os critérios de seleção de obras a serem fiscalizadas, a execução dos trabalhos e remessa desses relatórios e informações ao Parlamento; os referenciais de preços; e, por fim, os critérios de classificação de irregularidades — o que são ou não consideradas irregularidades graves.

Nesse sentido, a Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente para o ano de 2010 classifica que são indícios de irregularidades graves aqueles que sejam materialmente relevantes no conjunto do contrato, em relação ao valor total do contrato; aqueles que tenham potencialidade de ocasionar prejuízos ao



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Erário ou a terceiros; aqueles que possam ensejar a nulidade de procedimento licitatório ou contrato — e nesse ponto destaco especial atenção, porque, muitas vezes, nas audiências que têm sido feitas nesta Comissão, tem-se frisado apenas os preços, mas para efeitos da LDO, o TCU deve apontar também como irregularidades graves aquelas que possam ensejar a nulidade de contrato ou do procedimento licitatório —; e, finalmente, aqueles que configurem desvios relativamente aos princípios que devam ser observados no âmbito da administração pública.

Faço também breve histórico do quadro de fiscalização de obras do Tribunal nos últimos anos: iniciamos, no ano de 1999, com 1 número limitado de obras; tivemos um pico de execução de auditorias no ano de 2002; e depois uma queda até 2008, mostrando uma tendência descendente no número de fiscalizações realizadas, com breve recuperação nesse exercício de 2009.

Esse número decrescente de fiscalizações não significou, contudo, uma redução da capacidade de fiscalização do Tribunal no que tange ao percentual de execução orçamentária. As senhoras e os senhores podem verificar que, embora tenha reduzido significativamente o número de obras fiscalizadas, houve um acréscimo bastante significativo nos recursos fiscalizados: saltamos de um patamar de 4,6 bilhões para, neste ano, o montante de 35.5 bilhões.

Também neste quadro tentamos retratar um breve histórico das recomendações de paralisações de obras que são feitas pelo TCU ao Congresso Nacional: saímos de um número máximo de 163 recomendações de paralisação no ano 2002, para, no ano de 2009, com apenas 41, o que mostra uma curva de tendência decrescente no quesito de recomendação de paralisações. E essa curva decrescente nas sugestões e recomendações de paralisação demonstram um esforço grande que vem sendo empreendido pelo Tribunal de Contas da União para antes da remessa dos relatórios ao Congresso Nacional já tentar, dentro do possível, esclarecer todos os pontos pendentes com diversos órgãos e entidades gestoras dos contratos. E temos alcançado grande sucesso com isso.

Em relação especificamente às auditorias de obras relacionadas ao Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC — ali, mais uma vez, destacamos o que vem sendo feito —, é um programa que engloba aproximadamente 2.446 obras, dentre as quais, neste exercício, fiscalizamos 99, o que significa que apenas 3,9% do total de obras do PAC foram fiscalizadas pelo Tribunal de Contas da União. Desses 3,9%, ou seja, dessas 99 obras, no primeiro momento, apenas 13 obras vieram ao Congresso Nacional com recomendação de paralisação. Naquele momento significava apenas 0,5% do total das ações do PAC. Ou seja, o Tribunal havia recomendado ao Congresso Nacional, naquele primeiro momento, a paralisação de 0,5% das obras do PAC.

Especificamente no que concerne a esta audiência pública, alguns dados relacionados às auditorias de 2009 distribuídas entre os Ministérios da Cidade e da Integração Nacional — Ministérios e órgãos e entidades jurisdicionadas: em relação ao Ministério da Integração Nacional foram realizadas 22 fiscalizações, mais 5 na CODEVASF, e 5 no DNOCS, totalizando 32. Nós apontamos indícios de irregularidades graves, com recomendação de paralisação de obras, em 9 obras; em relação especificamente ao Ministério das Cidades, incluindo a CBTU, realizamos 17 fiscalizações no total e sugerimos a paralisação de apenas 3 delas — esses números específicos relacionados a esta audiência pública.

Eu vou passar a palavra ao colega André Baeta, que vai dar prosseguimento no que diz respeito às obras especificamente bloqueadas.

**O SR. ANDRÉ BAETA** - Sr. Presidente, senhoras e senhores, boa tarde a todos.

Essas obras, conforme posição de 30 de novembro de 2009, estão atualmente bloqueadas: Perímetro de Irrigação do Rio Balsamo, macrodrenagem do Tabuleiro dos Martins, Adutora de Italuís, no Maranhão; adutora da Serra da Batateira; Barragem de Congonhas e Barragem de Berizal, em Minas Gerais; adutora do sudeste piauiense; Perímetro de Irrigação Santa Cruz do Apodi e Barragem do Rio Arraias.

Observem que existem obras tanto do Ministério da Integração Nacional quanto da CODEVASF e do DNOCS.

Em relação ao que foi informado ao Congresso em 30 de setembro de 2009, é interessante destacar que 2 obras foram desbloqueadas. Uma delas é a construção da adutora de Santa Cruz, no Rio Grande do Norte, que consta como desbloqueada nesse relatório de atualização. A única irregularidade que ainda existia com



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

relação a essa obra era a falta de licenciamento ambiental. E, com a rescisão do contrato, o Tribunal entendeu que ela estaria como qualquer outra que ainda não tem licenciamento ambiental, portanto, não existia motivo para que ela permanecesse bloqueada.

Outra obra que estava como IGP em 30 de setembro e foi liberada pelo Tribunal é o Perímetro de Irrigação Baixo do Irecê, na Bahia.

É digna de nota e devemos elogiar a posição que a CODEVASF adotou nessa obra. Assim que recebeu o relatório de auditoria, a Companhia procurou o Ministro Relator e, após 1 ou 2 encontros, apresentou o termo aditivo reduzindo em cerca de 8 milhões de reais o valor do contrato. Todas as irregularidades não foram saneadas com esse termo aditivo, mas os maiores problemas foram resolvidos. Por isso, o Tribunal entendeu por bem excluir a obra do quadro de bloqueio.

O gestor da CODEVASF demonstrou atitude positiva no sentido de resolver os problemas. Se outros gestores tivessem procurado agir da mesma forma com o Tribunal, muito menos obras estariam bloqueadas.

Posso citar outro exemplo, o Porto de Itajaí, no Estado de Santa Catarina, que não é obra do Ministério da Integração Nacional. Ela também tinha IGP e, após os gestores buscarem o Tribunal, ela foi liberada antes de a relação ser encaminhada ao Congresso Nacional.

Ressalto 2 obras no Quadro de Bloqueio do Ministério da Integração Nacional: o Perímetro de Irrigação do Rio Balsamo, em Alagoas, e a Barragem do Rio Arrais, em Tocantins. Elas foram incluídas neste ano, enquanto todas as demais são empreendimentos já antigos, que estão há alguns anos no Quadro de Bloqueio.

A segunda observação que faço é que o Tribunal, na medida do possível, tem buscado preservar a continuidade ou a manutenção dos serviços já executados. Por exemplo, em vários casos de obra bloqueada por falta de licenciamento ambiental, o Tribunal tem ressalvado o bloqueio dos recursos necessários para que o gestor possa concluir o estudo ambiental. Dessa forma, o empreendimento não fica paralisado, pois o gestor pode ter acesso aos recursos necessários para que o empreendimento tenha as irregularidades saneadas.

Foi solicitado pela Comissão que nos manifestássemos, em particular, sobre 4 obras do Ministério da Integração Nacional, da CODEVASF e do DNOCS. Uma delas seria a Adutora de Santa Cruz, que, como informei, foi liberada na última sessão do Plenário. Outra obra, a macrodrenagem do Tabuleiro dos Martins, vem figurando no Quadro de Bloqueio desde 2002 ou 2003, se não me engano. Uma das principais irregularidades apontadas são: superfaturamento; a proposta da empresa Gautama apresentada em desacordo com a planilha orçamentária; subcontratação de cerca de 50% da obra sem previsão em edital ou contrato; problemas com desapropriações; e irregularidades relativas ao convênio — que não foram saneadas, mas não são motivo de paralisação.

As 2 irregularidades que ensejam paralisação são o superfaturamento e a deficiência do projeto básico. As pendências para liberação foram elencadas no Acórdão nº 1.093/2007 e são basicamente a repactuação do contrato e a necessidade de fazer alguns ajustes no projeto do Executivo.

Como comentei anteriormente, estão ressalvadas de bloqueios algumas obras urgentes, a exemplo do dissipador de energia que fica no desemboque do sistema de macrodrenagem da calha do Rio Jacarecica, do emboque da lagoa 2-3 e da adequação da calha do Rio Jacarecica em si. Observo que o Ministério da Integração firmou recente convênio com o Governo do Estado de Alagoas, transferindo 2 milhões de reais para executar esse dissipador de energia. Esse convênio ainda não tinha sido cadastrado no SIAFI, mas em breve devem estar sendo liberados os recursos para fazer essas obras emergenciais.

Outra obra para a qual foram solicitados comentários específicos é a Adutora da Serra da Batateira, empreendimento antigo. Temos 3 contratos bloqueados, também firmados com a Empresa Gautama, o primeiro deles em 1993. O TCU constatou desvio de objeto e superfaturamento, sendo que o caso foi julgado recentemente pelo Tribunal. No Acórdão nº 2.104/2009, o Tribunal entendeu que, para liberar o empreendimento do quadro de bloqueio, a Prefeitura Municipal de Sobradinho deveria apresentar o comprovante de que tais contratos estão rescindidos ou extintos. Esse é o único impedimento que ainda persiste com relação à continuidade dessa obra. Vale mencionar que os responsáveis pelos faturamentos foram condenados, pelo Acórdão nº 501/2009, a ressarcir o dano que causaram ao Erário.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

O último empreendimento do Ministério da Integração que gostaria de comentar é a Adutora de Italuís, no Maranhão. São 2 contratos, de nºs 71 e 72, firmados no ano de 2000, um com a Construtora OAS e outro com a Construtora Gautama. O Tribunal constatou sobrepreço de cerca de 48 milhões de reais nesses contratos. É a questão de projeto básico deficiente, recorrente praticamente em todas as obras fiscalizadas pelo Tribunal.

As pendências para liberação estão no Acórdão nº 1.408/2008: conclusão do projeto do Executivo; adequação do BDI dos contratos a percentuais tecnicamente aceitáveis; e adoção de custos unitários de materiais, principalmente no fornecimento de tubo de aço. O Tribunal constatou que esses tubos de aço estavam sendo fornecidos com preços elevados, sobre os quais ainda incidia BDI de 40%. Também existe ressalva no quadro de bloqueios dos recursos destinados à conclusão do projeto do Executivo.

Em tese, a Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão – CAEMA pode receber recursos para dar prosseguimento e conclusão ao projeto do Executivo. As informações atualizadas que tenho sobre esse empreendimento dão conta de que a CAEMA rescindiu os 2 contratos, 71/2000 e 72/2000. A empreiteira OAS entrou na Justiça e conseguiu anular essa rescisão, mas a CAEMA recorreu dessa decisão. Acho que a Justiça ainda não apreciou em definitivo o caso, pois há um imbróglho jurídico para que se possa rescindir esses contratos.

Passo a falar agora das obras do Ministério das Cidades que estão no quadro de bloqueio. Temos obras de saneamento na área do Rio Paraibuna, em Juiz de Fora; o sistema de esgotamento sanitário em Teresina; a implantação da Linha 3 do metrô do Rio de Janeiro; e o Complexo Viário Baquirivu-Garulhos. A única obra já constante do quadro de bloqueio era o Complexo Viário Baquirivu-Garulhos, que é bem antiga e está há bastante tempo. As outras 3 foram incluídas neste ano.

Com relação ao saneamento no Rio Paraibuna, em Juiz de Fora, o Tribunal constatou que o Ministério das Cidades firmou contrato de repasse com a Prefeitura de Juiz de Fora, mas o Programa de Trabalho não estava contemplado no Plano Plurianual de Investimentos. O mais grave é que o projeto básico estava deficiente e desatualizado. Para os senhores terem ideia, o contrato foi firmado no valor de 27 milhões de reais, mas, com a conclusão do projeto executivo, foi necessário um acréscimo de 60 milhões de reais, ou seja, 221% sobre o valor do contrato.

As pendências para liberação estão elencadas no Acórdão nº 1.780/2009 e referem-se basicamente à inclusão do Plano de Trabalho no Plano Plurianual e à realização de novo procedimento licitatório para a retomada das obras.

Foi realizada reunião técnica entre a Prefeitura de Juiz de Fora, o Ministério das Cidades, o Tribunal de Contas da União e a assessoria desta Comissão. Na ocasião, foi informado que a Prefeitura de Juiz de Fora rescindiria os contratos e faria nova licitação, sendo que o Ministério das Cidades comprometeu-se a não liberar recursos para o contrato. Também é importante ressaltar que a obra estava paralisada quando foi vistoriada pelo TCU, em junho de 2008. Também estivemos lá em junho de 2009, e a obra encontrava-se paralisada.

O sistema de esgotamento sanitário de Teresina não foi objeto do Fiscobras 2009, mas de representação impetrada por uma licitante derrotada. O Tribunal acolheu a representação e constatou irregularidades na licitação, pois basicamente entendeu que ela foi restritiva. Ele soltou uma medida cautelar, determinando que a AGESPISA se abstinhasse de dar continuidade ao contrato. É importante dizer que essa decisão é preliminar e que os gestores ainda não se manifestaram. Tão logo o façam, as manifestações serão apreciadas com a máxima urgência.

A próxima obra é a Linha 3 do metrô do Rio. Basicamente, não havia recursos previstos na Lei Orçamentária do Governo do Estado do Rio, para se fazer contrapartida ao convênio firmado pelo Ministério das Cidades. Também foi constatado sobrepreço no Contrato nº 02/2002, que é de valor expressivo, acima de 700 milhões de reais. A equipe de auditoria, numa análise preliminar, conseguiu verificar pouco mais do que 30% da planilha contratual, sendo que, na amostra, também se constatou sobrepreço de pouco mais de 30%.

O Acórdão nº 2005/2009 colocou como critério para desbloqueio da obra a existência de contrapartida prevista na Lei Orçamentária do Estado e a adequação dos preços unitários dos serviços constantes da planilha do Contrato nº 02/2002. É importante destacar que ontem, acho, o Ministério das Cidades entregou sua manifestação sobre tais irregularidades ao TCU, que, com a máxima urgência, irá apreciar o mérito do processo.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Por fim, temos o Complexo Viário Baquirivu-Guarulhos. As principais irregularidades apontadas foram superfaturamento; falha nos aspectos ambientais; administração irregular dos contratos; e alterações indevidas de projetos e especificações.

As pendências para liberação estão estabelecidas no Acórdão nº 2.277/2009-Plenário e referem-se à existência de um desconto do débito de 6 milhões e 900 mil reais no pagamento dos serviços a executar; e ao confronto dos preços contratados com o Sistema de Custos Rodoviários– SICRO, do DNIT.

É importante ressaltar que, após o bloqueio da obra pelo Tribunal e pelo Congresso, a Prefeitura continuou a executá-la com recursos municipais e estaduais. Hoje a obra está 89% concluída, faltando executar 2 viadutos e 2 pontes — parece-me que não há interesse imediato da Prefeitura em executar essas obras de arte.

Agradeço a todos. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Mais alguma manifestação? *(Pausa.)*

Concedo a palavra, portanto, ao representante do Ministério da Integração Nacional, que disporão de 20 minutos para os esclarecimentos e observações que entenderem necessários, sobretudo em relação aos pontos levantados pelo Tribunal de Contas da União quanto às obras indicadas para serem incluídas no Anexo VI da Lei Orçamentária Anual para 2010. Com a palavra V.Sa.

**O SR. JOSÉ AUGUSTO TOSTES GUERRA** - Sr. Presidente, senhoras e senhores, boa tarde.

Dentre as obras apresentadas como irregulares pelo Tribunal de Contas da União há 3 do DNOCS, sobre as quais farei uma pequena apresentação, seguida de alguns comentários.

Começarei pelo projeto de irrigação de Santa Cruz do Apodi.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

**O SR. JOSÉ AUGUSTO TOSTES GUERRA** - Esse projeto de irrigação contempla uma área total de 5.200 hectares a serem viabilizados, sendo 3 mil hectares na primeira etapa. O projeto básico teve início em 2002, mas, depois da auditoria do TCU, que bloqueou os recursos, foi paralisado.

Em meio aos diversos acórdãos, realizamos ações com vistas a sanar uma a uma das irregularidades do projeto.

Aqui vemos os dados gerais do projeto: área bruta e localização. O projeto situa-se a 350 quilômetros de Natal, Capital do Rio Grande do Norte, e a 80 quilômetros de Mossoró, grande polo econômico do Estado.

A área de influência do projeto é, em sua maior parte, no Município de Apodi, além de pequena porção no Município de Felipe Guerra.

Eis a situação do empreendimento hoje. Temos 2 contratos de estudo: o PGE-13/2002, que é o projeto básico de irrigação e está paralisado desde 2003; e o Contrato nº 03/2009, para elaboração do EIA-RIMA, já concluído e entregue ao órgão ambiental do Rio Grande do Norte.

O que fizemos no âmbito desses 2 contratos? Estudos aerofotogramétricos, ambientais e de viabilidade técnica e econômica, cobrados também nos acórdãos do TCU, que sempre foram objeto da situação do projeto no quadro de bloqueio da LOA. O valor pago por esses estudos foi de 1 milhão e 250 mil reais.

A situação dos contratos: como falei, o PGE-13/2002 está paralisado; e o Contrato nº 03/2009, que são os estudos ambientais, já concluído.

Os estudos de viabilidade foram feitos no âmbito do Contrato nº 13/2002, mediante aditivo e com autorização do próprio TCU, conforme os acórdãos citados. Fomos autorizados a fazer esses estudos técnicos com vistas à obtenção exatamente do licenciamento.

Aqui estão as irregularidades apontadas pelo TCU nos diversos acórdãos decorrentes das auditorias realizadas. Primeiramente, temos a Decisão nº 424/2000, que se refere aos estudos de viabilidade que não haviam sido feitos. Temos o cumprimento da licença de instalação e a exclusão do pagamento da taxa de administração sobre despesas reembolsáveis — que existia no contrato do projeto básico, porque era praxe do DNOCS adotar o critério de conceder uma taxa de administração. O TCU, em uma das auditorias, recomendou a retirada, o que foi feito. Há ainda a regularização do consórcio formado pela empresa Tecnosolo — porque, no projeto básico, trata-se de consórcio. O Tribunal recomendou que fosse feito o CNPJ, o que foi cumprido e consta do Acórdão nº 2.016/2004.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Em continuidade aos acórdãos, temos o cumprimento integral de decisão; a obtenção da licença ambiental prévia, motivo da Decisão nº 685/2006; e o exame de questões relacionadas aos estudos de viabilidade. Tudo vinha apenas se repetindo, estávamos exatamente implementando as ações com vistas a fazer os estudos.

O Acórdão nº 1.404/2008 determinou ainda que fosse considerado, nos estudos de viabilidade, o aproveitamento de assentamentos rurais do INCRA — em 2002, esses assentamentos ainda não existiam, hoje, sim. Isso foi feito. Foram considerados os estudos de viabilidade e levados em conta os assentamentos rurais. Essas foram, então, as irregularidades apontadas ao longo de todas as auditorias e constantes dos acórdãos.

Estão aí as providências adotadas pelo DNOCS. O órgão elaborou um termo aditivo excluindo das bases contratuais o pagamento da taxa de administração; bem como outro para incluir os estudos de viabilidade técnico-econômica, porque havia necessidade de elaborá-los, conforme consta do Contrato nº 13/2002. O estudo, após concluído, foi enviado à Secretaria de Controle do Rio Grande do Norte, TCU. Providenciou-se a regularização do consórcio mediante a inscrição no CNPJ. Os estudos ambientais foram elaborados e entregues ao órgão ambiental em 30 de setembro. O IDEMA providenciou a publicação em 21 de outubro e foi marcada a audiência pública para 16 de dezembro. Temos a expectativa de que, até 15 de janeiro, obtenhamos a licença prévia. Os estudos de viabilidade técnica foram concluídos em 25 de julho. Conforme determina o acórdão, foram considerados os diversos projetos de assentamentos rurais do INCRA.

O Ofício nº 1.225, da SECEX, acusa o recebimento dos estudos ambientais e de viabilidade, mas finaliza afirmando que só falta a licença prévia. Ou seja, apenas falta nesse empreendimento a licença prévia. Resta unicamente ao DNOCS cumprir o que o IDEMA, órgão ambiental, determinar após a audiência pública, caso haja necessidade de ajuste. Tudo o que o TCU pediu foi feito, o DNOCS cumpriu todas as recomendações do Tribunal.

Vemos aqui apenas uma simulação referente ao cronograma, caso a licença seja expedida em 30 de dezembro e tivermos, então, o desbloqueio. Vejam bem, ainda vamos fazer o projeto básico. Talvez, neste momento, seria até desproporcional considerarmos o empreendimento no rol de obras irregulares, porque tudo foi feito, faltando apenas a licença prévia. A própria lei, todos sabem, impõe as regras. Nem o projeto básico podemos fazer se não tivermos a licença prévia; obras, somente mediante licença de instalação. A Lei nº 866, de 1993, está aí limitando. Então, o contrato está paralisado, aguardando a licença prévia para darmos andamento ao projeto básico e, em seguida, licitar as obras no período de 11 de março a 12 de maio. A execução das obras poderia se dar no período de 13 de maio a 30 de dezembro de 2011. As ações de desapropriação seriam consideradas naquele período.

O comentário que podemos fazer é o de que esse empreendimento talvez não mereça mais estar no rol de obras irregulares, tendo em vista que tudo foi feito e apenas falta a licença prévia. Acredito até que um daqueles itens, prejuízo ao Erário, não ocorrerá.

Quanto à Barragem de Berizal, o DNOCS tenta executar a obra há mais de 10 anos. Ela teve início em 1998 e está paralisada desde 2002. Nós estamos nos detendo apenas na solução das questões relativas ao licenciamento. A barragem fica numa área do norte de Minas muito semelhante ao Nordeste, que, com todas as problemáticas, dela necessita.

Quanto às irregularidades, há basicamente falta de licença ambiental, pois já existem outorga e licença prévia. Como o contrato da obra está paralisado há mais de 10 anos, ele será rescindido pelo DNOCS. Sem dúvida, haveremos de fazer nova licitação e contratar outra empresa para executar a obra.

O primeiro contrato foi feito com o projeto básico, que não atendia ao desejado. Ao longo da obra foi feito o projeto executivo. Enquanto a obra está paralisada, fizemos os estudos ambientais: o EIA/RIMA está pronto; a licença prévia já foi concedida; e agora mantemos convênio com a Ruralminas, que fará o reassentamento da população. Quer dizer, a parte social está conveniada com o INCRA.

Eis os impactos decorrentes do retardamento da obra. Realmente, há uma demanda muito grande por parte da população, que não mais acredita que a obra será concluída, tendo em vista que há muitos anos estamos tentando fazê-la. Realmente houve alguns desacertos, mas isso já vem sendo corrigido algum tempo. Desde 2007, tem se dado continuidade às ações de correção dos problemas e hoje já estamos caminhando para



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

solução definitiva. Temos, repito, a outorga e a licença prévia, faltando dar andamento às condicionantes que constam da licença prévia concedida. O DNOCS está trabalhando nisso por meio do convênio com a Ruralminas, que possibilitará avançarmos.

Estas são as principais características da barragem, que a possui 340 milhões de metros cúbicos: área da bacia; extensão total da barragem; e altura máxima.

Foram executadas algumas obras no início, dentre elas, a galeria da tomada d'água, a concretagem de parte do vertedouro e a escavação da fundação da ombreira esquerda. Com isso, 40% da obra foi executada.

Este é o cronograma de implantação. A licitação e a contratação das obras será de fevereiro a abril de 2010, caso haja o desbloqueio; a supervisão e a implantação das obras, no período de junho de 2010 a junho 2012, exatamente quando esperamos que tenha sido concedida a licença de instalação, que depende da solução das condicionantes constantes da licença prévia.

Vemos aqui as necessidades anuais de recurso. Pelo cronograma, concluiríamos a obra em 2012, sendo necessários, portanto, 165 milhões de reais para todo o empreendimento

Esta é a Barragem de Congonhas, também no norte de Minas e muito importante para a sobrevivência de uma cidade mineira muito grande, Montes Claros. O principal objetivo é o abastecimento de água de Montes Claros.

Ela foi licitada, mas nunca se iniciou, pois também foi enquadrada em uma auditoria do TCU. Fizemos todos os estudos ambientais, temos a licença, a outorga, e o CERTOH. Temos praticamente tudo, mas falta a complementação de estudos ambientais das obras complementares, porque vamos ter de fazer uma adutora nessa barragem, exatamente para a transposição da bacia, — que irá, então, para a Bacia do Verde Grande, exatamente para atender a Montes Claros.

Aí estão as irregularidades apontadas nas auditorias: falta de licença prévia; falta de outorga; falta do certificado de sustentabilidade; falta de licença de instalação. Já temos a licença prévia, a outorga e o CERTOH. Falta apenas a licença de instalação, que está em processo de obtenção porque há condicionantes que temos de resolver. Isso também está sendo providenciado pelo DNOCS.

Aí estão os impactos decorrentes do retardamento. Essa barragem também é muito esperada pela população de Montes Claros e das cidades circunvizinhas, a que ela também atenderá.

Aqui está o cronograma de implantação da obra. Também não vemos mais motivo para enquadrá-la no quadro de bloqueio, mesmo porque é uma obra não iniciada e estamos providenciando todas as licenças. Já temos parte do licenciamento, portanto, não vai haver prejuízo ao Erário porque a própria lei, como falamos, vai limitar o início. Não tenham dúvida de que apenas vamos iniciar a construção depois que tivermos a licença de instalação.

São essas as 3 obras que apresentamos para análise do Tribunal. Vamos tentar excluí-las do Anexo VI, para que possamos dar andamento às nossas ações de licenciamento e, ao longo de 2010, fazer as licitações e a construção. São 3 obras do PAC, portanto, têm os recursos garantidos desde que consigamos tirá-las do Anexo VI.

Era isso o que tinha a falar sobre as 3 obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Almeida Lima.) - Concluída, portanto, a manifestação relativa ao Ministério da Integração Nacional.

Passo a palavra ao representante do Ministério das Cidades, que disporá de igual tempo.

**O SR. MANOEL RENATO MACHADO FILHO** - Obrigado, Sr. Presidente.

Cumprimento o Presidente, Senador Almeida Lima; os colegas do Tribunal de Contas da União; o colega do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS; meu colega do Ministério das Cidades; Senadores e Deputados; e participantes desta audiência.

Represento a Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades, que tem 2 obras dentre as 4 do Ministério das Cidades inseridas no conjunto de recomendações do Tribunal de Contas da União. Vou me ater objetivamente aos problemas das 2 obras e às providências tomadas para sanar os apontamentos.



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

A primeira obra é de ampliação do sistema de esgotamento sanitário de Teresina, no Piauí, constante do Programa de Aceleração do Crescimento. Ela é de extrema importância para a cidade e para o Estado, uma vez que, se concluída, proporcionará a ampliação da coleta e do tratamento do esgoto municipal, que hoje se situa na casa de 15% a 17% para 50% a 55% dos domicílios existentes. Apenas esses números são suficientes para ilustrar a relevância social do empreendimento.

A obra, da ordem de 60,3 milhões de reais, está sendo apoiada com um contrato de repasse, no caso, um termo de compromisso, uma vez que é vinculado à Lei nº 11.578, de 2007, que prevê transferência obrigatória. Ela compreende uma série de intervenções, entre elas, redes coletoras de esgoto, interceptores, estações elevatórias e de tratamento de esgoto.

O Tribunal de Contas da União sugeriu a inclusão da obra no rol das que não poderiam receber recursos no ano de 2010 e que seriam objeto do Anexo VI. O apontamento que motivou essa sugestão é atinente a inconformidade de um dos licitantes, em função de sua inabilitação durante o processo de habilitação de propostas —licitação, inclusive, conduzida pelo Governo do Piauí e pela AGESPISA, companhia de saneamento do Estado.

A comissão de licitação da AGESPISA entendeu que o licitante em questão não cumpriu as exigências técnicas mínimas estabelecidas em edital. Não vamos entrar em pormenores, mesmo porque, se houver oportunidade, o Governo do Piauí tem um representante aqui do Secretário de Planejamento, Dr. Marlon, que poderá dizer por que o Estado tomou essa atitude.

O fato é que o licitante não se conformou e entrou com uma representação junto à SECEX em Teresina, do Tribunal de Contas da União. Ela, por sua vez, encaminhou sua manifestação ao Ministro Relator, que entendeu de determinar, no dia 21 de setembro, à companhia AGESPISA – Águas e Esgotos do Piauí S.A que se absteresse de efetuar qualquer pagamento relativo à execução do Contrato nº 45, objeto da controvérsia.

Em função dessa decisão, estamos aguardando o julgamento do mérito pelo Tribunal de Contas da União. Ontem, em reunião preliminar, nosso posicionamento foi basicamente o seguinte: cientes da possibilidade de que, uma vez julgado o mérito pelo Tribunal, essa licitação venha a ser considerada inadequada para aproveitamento e aplicação de recursos federais, o Ministério das Cidades suspendeu todos os desbloqueios dos recursos para a obra.

Ontem, conforme solicitado, informamos à Comissão Mista de Orçamento, por meio de ofício do Secretário de Saneamento, que tal providência foi adotada. Isso também foi comunicado tanto ao Governo do Estado do Piauí quanto à Caixa Econômica Federal, que efetua os desbloqueios em nome do Ministério das Cidades.

Com essa medida, entendemos que os recursos federais estão resguardados. Mais do que isso, a medida duraria até o julgamento do mérito. Caso o Tribunal, no julgamento do mérito, entenda que é inadequado o aproveitamento da licitação, o Ministério está se comprometendo, nesse ofício, a determinar ao Estado do Piauí a realização de novo certame licitatório. Caso ele não concorde com o encaminhamento, teremos 2 possibilidades: o remanejamento do recurso para outra finalidade que não seja objeto do contrato administrativo, que está *sub judice*; ou simplesmente o cancelamento dos recursos.

Com essas medidas, entendemos que está resguardada a aplicação dos recursos federais, o que tornaria, a nosso ver, desnecessária a inclusão da obra no Anexo VI do ano de 2010.

Nós trouxemos a cópia dos expedientes que comprovam o compromisso que o Ministério assumiu. Eles já foram encaminhados à Comissão. Vou passá-las às mãos do Presidente, para ciência. *(Pausa.)*

Esta é a questão referente à obra do esgotamento sanitário em Teresina.

Em relação à obra do sistema de esgotamento do Rio Paraibuna, no Município de Juiz de Fora, é problema de natureza um pouco distinta. Trata-se de contrato de financiamento, operação de crédito, de 2007, da ordem de R\$70 milhões.

Foi feita licitação, na avaliação do TCU, com o projeto básico em condições de desenvolvimento insuficientes. Tanto é que o projeto executivo, elaborado *a posteriori*, proporcionou incremento de curso bastante substancial no contrato original, inclusive com a incorporação de itens não licitados originalmente ao contrato



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

administrativo que estava executando a obra e que foi considerado inadequado pelo Tribunal de Contas da União.

Ciente dessas considerações, o TCU fez 2 apontamentos ao Ministério das Cidades, basicamente. O primeiro foi pela inconveniência da continuidade do aproveitamento daquela licitação, eis que teria esses vícios. O segundo já foi uma preocupação mais prospectiva no sentido de que havia emenda parlamentar de bancada para esse empreendimento, que complementaria os recursos para esse empreendimento, na LOA de 2009, da ordem de R\$ 35 milhões. E o Tribunal de Contas recomendou, na verdade, determinou ao Ministério das Cidades que, caso fosse aproveitar aquela emenda parlamentar, que observasse 2 requisitos: o primeiro seria a inclusão do empreendimento no Plano Plurianual, porque ele não fazia parte dele; e o segundo seria o não aproveitamento daquela licitação considerada, vamos dizer, inadequada.

O Ministério das Cidades, ontem, na reunião prévia que tivemos com a Comissão, assumiu o compromisso de enviar um expediente para cá informando que acataria integralmente as 2 recomendações. Caso aproveitássemos a emenda parlamentar para a execução do empreendimento, primeiro, incluiríamos o empreendimento no PPA; e, segundo, não permitiríamos o aproveitamento da licitação.

O compromisso formal ainda não foi enviado à Comissão, mas o será de hoje para amanhã. Fizemos uma reunião interna. O assunto envolve mais de uma Secretaria do Ministério das Cidades. Mas já fui autorizado pelo Ministro a assumir o compromisso aqui de formalizar até amanhã esse compromisso que assumimos previamente ontem.

Então, entendemos também que dessa maneira atendemos às determinações do TCU. E, como estamos resguardando as aplicações dos recursos federais, por isso se torna desnecessária sua inclusão no Anexo VI, para o ano de 2010.

São essas as considerações em relação às 2 obras de saneamento ambiental incluídas nas recomendações do TCU.

Sr. Presidente, vou passar a palavra ao meu colega do Ministério, se V.Exa. permitir, para que complemente sobre a obra do metrô, o terceiro aspecto.

**O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA** - Sr. Presidente, senhoras e senhores, boa tarde.

Estou representando a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. E vou falar sobre as questões levantadas pelo TCU a respeito da Linha 3 do Metrô do Rio de Janeiro.

Eu gostaria que fosse iniciada a apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Vou começar falando da obra em si, da Linha 3, da importância social que ela tem para os Municípios de São Gonçalo, Niterói e Itaboraí.

A Linha 3 pretende atender a uma população de aproximadamente 1 milhão e 800 mil pessoas. Ela é uma ligação. A Linha 3 tem o lote 1 e o lote 2. O lote 1 é a travessia na Baía de Guanabara, entre o Rio de Janeiro e Niterói, que está prevista mais para a frente. O convênio contempla parte do lote 2. O lote 2 é uma ligação entre Niterói até o final de São Gonçalo. Só o Município de São Gonçalo, hoje em dia, já tem uma população que ultrapassa 1 milhão de habitantes. Não sei se alguém conhece a região lá, porque hoje em dia é até complicado andar por lá. Existe uma necessidade evidente de transporte de massa para aquele município.

A previsão é de que sejam transportados 70 mil passageiros por dia. Existe uma previsão também de um complexo, de um polo petroquímico, que é o COMPERJ, para ser construído em Itaboraí, no começo de Itaboraí, quase final de São Gonçalo, próximo de Guaxindiba. Então, essa Linha 3 seria uma solução para transportar os trabalhadores até esse complexo.

Outro benefício social é a questão de ordenamento territorial urbano de São Gonçalo. Em São Gonçalo, o trecho que o convênio contempla está previsto que seja feito em cima do leito de uma via já existente, que é uma via da antiga Central. Então, se prevê que as obras sejam feitas ali em cima do leito da via já existente. Isso aí para minimizar a questão de desapropriações e desocupação.

O lote 1, como eu havia falado anteriormente, é uma ligação por baixo da Baía da Guanabara, entre o Município do Rio de Janeiro e o Município de Niterói. Então, está previsto aí um túnel duplo, com 5,5 quilômetros



## CONGRESSO NACIONAL Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

de extensão, entre a Estação Carioca — a Estação Carioca é da Linha 1 do Metrô do Rio de Janeiro — e a Estação Arariboia, que seria a primeira estação em Niterói.

O lote 2, que é financiado, em parte, pelo convênio com o Ministério das Cidades, tem uma extensão total de 23 quilômetros. Mas é bom ressaltar que o convênio em questão contempla apenas 12,5 quilômetros desse lote 2, que tem 18,8 quilômetros de extensão em via elevada e 4,2 quilômetros em superfície; 12 estações elevadas; 2 estações em superfície; e 2 pátios para manobra e manutenção dos trens.

No próximo *slide* podemos ver a configuração da Linha 3.

Então, hoje em dia, já existe as Linhas 1 e 2, no Rio de Janeiro. O lote 1 seria exatamente esse trajeto passando por debaixo da Baía da Guanabara, enquanto o lote 2 seria o trajeto percorrendo do Município de Niterói ao Município de São Gonçalo.

O próximo *slide* mostra exatamente o trecho que vai ser em elevado e o trecho que vai ser em superfície.

O próximo *slide* mostra a questão dos dados do convênio. Hoje em dia, o único recurso para essa obra é do Ministério das Cidades, um recurso da União, pelo Convênio 001/2008, celebrado no dia 30 de dezembro do ano passado.

Essa obra já tem o projeto básico feito no ano de 2002, e esse convênio contempla exatamente isto, que seja feito o projeto executivo e que se apoie parte da implantação para a execução da obra. Então, como é objeto de convênio, a gente tem estudo e levantamento topográfico, geológico e geotécnico, além do projeto executivo das estruturas da via elevada do trecho Barreto-Alcântara.

Então, isso é só parte do trecho. Eu mostrei aí que são 22 quilômetros para o lote 2, mas que vão ser contemplados nesse convênio apenas 12,5 quilômetros, além da implantação da via, que é exatamente a execução da obra. Para tanto, estão disponíveis 50 milhões por conta da União e mais 12,5 milhões como contrapartida do Estado.

**O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA** - Isso é só para o projeto?

**O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA** - Não. O projeto está orçado em torno de 15 milhões. O restante dos recursos seria para início das obras de implantação do elevado. Até o momento, foram repassadas as 2 primeiras parcelas, que contemplam apenas o levantamento topográfico, o estudo geológico e o projeto executivo, que está sendo elaborado neste momento. Foram repassados 7 milhões até que saia o acórdão do TCU. O relatório de fiscalização determinou a suspensão de qualquer pagamento, qualquer liberação de recursos, até que se cumpram as determinações do TCU.

Agora vou falar do principal: as irregularidades apontadas pelo TCU com relação à obra e ao convênio.

A primeira irregularidade apontada refere-se aos recursos para a contrapartida. O TCU alegou que não existiam os 12,5 milhões de recursos disponíveis na Secretaria e que também não existia nenhum plano de trabalho na LOA do Estado nem no PPA.

Solicitamos defesa à Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Eles afirmaram que tinham disponíveis, no momento da assinatura, 8 milhões e 343 mil — entretanto, precisariam ter 12,5 milhões — e que solicitaram crédito suplementar num programa de trabalho, que já se encontra na LOA, intitulado *Reestruturação e Desenvolvimento dos Sistemas Metroviário e Ferroviário*. Eles alegam, então, que já existe uma previsão na Lei do Orçamento de 2009 (Lei nº 5.369) e que existe também uma declaração do Governador do Estado de que essa obra já foi incluída no Plano Plurianual do Estado.

Outra questão apontada pelo TCU diz respeito ao sobrepreço. Existe uma planilha de preço unitário no contrato feito entre a Secretaria de Transportes e o consórcio que ganhou a licitação da obra — o Consórcio Fluminense. Esse contrato foi celebrado em 2002 e tem uma planilha de preços unitários. O TCU denominou Grupo 3 o grupo de itens passíveis de comparação com a Tabela SINAPI e comparou esse grupo de itens do contrato com os referenciais da Tabela SINAPI de 2002, verificando um sobrepreço de aproximadamente 30%.

O consórcio apresentou a seguinte defesa: ele pegou esses itens do Grupo 3 da Tabela de Preço Unitário e trouxe os valores para o ano de 2009, seguindo os índices contratuais; comparou-os com os referenciais da Tabela SINAPI de 2009 e verificou que, em termos globais, esses valores apresentavam-se 1%, aproximadamente, abaixo do valor da Tabela SINAPI. Existe ainda sobrepreço em alguns itens, como existem



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

itens que estão com preço abaixo da Tabela SINAPI. Mas, no global, o valor apresenta-se 1% inferior à Tabela SINAPI, isto trazido para 2009.

Entendemos que a obra será construída, se o for, na atualidade. Então, seguindo os índices contratuais, se trouxermos o preço para 2009, a comparação tem de ser feita na atualidade. A obra vai ser feita não em 2002, mas agora, em 2009. Então, comparamos o valor atual do contrato com o valor atual dos preços praticados no mercado, que é a forma mais evidente de verificar se existe sobrepreço ou não.

Encaminhamos essa tabela ao TCU 2 dias atrás e aguardamos resposta. Estamos abertos a novas negociações. Essa obra tem um interesse social muito grande, principalmente para o Município de São Gonçalo.

Era o que tinha a dizer. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Inicialmente, quero fazer a leitura de um termo de compromisso encaminhado à Presidência desta Comissão, assinado pelo engenheiro Elias Fernandes Neto, Diretor-Geral do DNOCS, vazado nos seguintes termos:

*“O Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS), entidade vinculada ao Ministério da Integração Nacional, por seu Diretor-Geral, infra-assinado, vem solicitar que a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, do Congresso Nacional, autorize a retirada de seus empreendimentos “obra de construção da Barragem Congonhas, no Estado de Minas Gerais; obra de construção da Barragem Berizal, no Estado de Minas Gerais; e Projeto de Irrigação Santa Cruz do Apodi, no Estado do Rio Grande do Norte”, do Anexo VI, subtítulos relativos a obras e serviços com indícios de irregularidades graves, da LOA, ao tempo em que se compromete a não aplicar recurso orçamentário nos contratos que digam respeito às construções das obras citadas até que consiga as respectivas licenças ambientais de instalação.  
Fortaleza, 1º de dezembro de 2009.”*

E faz acompanhar uma declaração encaminhada pelo Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande Norte, pelo Diretor-Geral, ao Diretor-Geral do DNOCS, embasando, dando sustentação a esse termo de compromisso que ele firma.

Cumpre-me, portanto, repassar cópia desse termo de compromisso ao representante do Tribunal de Contas, a quem passo a palavra, inicialmente, para fazer as suas observações acerca da explanação promovida pelos representantes do Ministério da Integração e também acerca deste documento; e, logo a seguir, fazer alguma manifestação acerca das considerações formuladas aqui pelos representantes do Ministério das Cidades.

Com a palavra S.Sa.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - Obrigado, Sr. Presidente. Desejo manifestar, de início, novamente, satisfação, desta vez não somente em poder comparecer em auxílio a esta Casa Legislativa, mas em verificar que a efetividade de algumas ações empreendidas no passado pelo Tribunal de Contas da União começam a se fazer presentes, a partir das explanações de ambos os órgãos jurisdicionados.

De fato, por tudo quanto foi trazido pelo DNOCS, estaria, em princípio, resolvida a maioria dos problemas que haviam sido mencionados nas auditorias iniciais do Tribunal, restando pendentes apenas as questões relacionadas ao licenciamento ambiental.

Eu apenas perguntaria, se o Presidente me permitir, ao representante do DNOCS, se os contratos relativos àquelas obras, os contratos iniciais, teriam sido rescindidos ou ainda estariam em vigor e teriam continuidade após a obtenção das licenças.

**O SR. JOSÉ AUGUSTO TOSTES GUERRA** - Bom, então vamos lá. Em relação a Santa Cruz do Apodi, nós temos um contrato de elaboração do projeto básico. Esse está vigente, mas paralisado.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - De elaboração de obras.

**O SR. JOSÉ AUGUSTO TOSTES GUERRA** - Ah, só de obras. Porque esse é só de projeto.

Em relação a Berizal, nós estamos em vias de rescisão. O saldo contratual é muito pequeno, já são mais de 10 anos. Esse vai ser rescindido. Com esse ninguém conta mais.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

No caso de Congonhas, não. Foi feita a licitação e não foi iniciada a obra. Nunca se deu uma ordem de serviço. O que fizemos até hoje foi o projeto executivo e os estudos ambientais, aqueles voltados para a obtenção do licenciamento: estudos ambientais, estudos de sustentabilidade, obtenção do CERTOH. Nós temos a licença prévia, e o que falta são apenas a licença de instalação e os estudos ambientais complementares, que estamos providenciando também.

Essa obra só deverá iniciar após a obtenção da licença de instalação. Para obter a licença de instalação, nós temos de complementar esses estudos ambientais feitos, como está nas condicionantes.

Então, essa é a situação dos contratos de obras.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - Na realidade, do ponto de vista do Tribunal de Contas da União, Presidente, nós entendemos que esse termo de compromisso que o DNOCS traz agora ao âmbito da Comissão pode ser acolhido pela Comissão, apenas com a cautela, por parte do DNOCS, de que, na hipótese de que os licenciamentos ambientais tragam condicionantes e que esses condicionantes tragam alterações aos projetos básicos, principalmente em relação a essa última obra mencionada pelo representante do DNOCS, se esses contratos tiverem de sofrer alterações substanciais em decorrência de exigências ambientais, que então eles sejam, no momento oportuno, ou rescindidos ou ajustados, mas observados os termos e os limites legais.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Quem sabe até submetidos ao próprio Tribunal de Contas da União.

**O SR. JOSÉ AUGUSTO TOSTES GUERRA** - Perfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Devidamente entendido.

Portanto, por gentileza, se o desejar, continue com a manifestação acerca do que foi dito ainda pelos 2 Ministérios.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - No que se refere às questões trazidas pelo Ministério das Cidades, de igual forma, em relação ao esgotamento sanitário de Teresina e à obra de Juiz de Fora, é proposta também uma espécie de termo de ajustamento de conduta, uma espécie de TAC, perante esta Comissão.

E aí, Sr. Presidente, eu gostaria apenas de salientar a posição do Tribunal de Contas da União. Nós, no Tribunal de Contas da União, infelizmente, não dispomos desse instrumento, o TAC, que é muito poderoso na administração pública para fazer as coisas funcionarem bem. Então, esse termo é posto perante a Comissão e não perante o Tribunal de Contas. Mas, em princípio, não vemos óbice a que sejam aceitas as manifestações, na forma como foram apresentadas pelo Ministério das Cidades. Ressalto apenas que, como no Tribunal de Contas não existe termo de ajustamento de conduta, o processo, no âmbito do TCU, vai continuar correndo de forma natural.

Apenas uma informação em relação à obra do esgotamento sanitário de Teresina. Essa obra deve ser incluída já na pauta plenária do próximo dia 9. Então, no dia 9, nós já devemos ter uma manifestação do Tribunal, que estaria a condicionar esse termo de ajustamento proposto pelo Ministério das Cidades, pelo que entendi.

Então, não vemos óbice, em princípio, mas também antecipamos que muito em breve essa obra já poderá ter uma solução definitiva.

No que se refere especificamente à obra da linha 3 do metrô do Rio de Janeiro, esses elementos explicitados agora também pelo representante do Ministério das Cidades foram recebidos pelo Tribunal de Contas da União, há 2 dias. E esse enseja uma análise um pouco mais complexa, principalmente no que diz respeito à planilha de custos.

Em princípio, pelo que foi exposto, estando correta a metodologia empregada e os cálculos referidos, o Tribunal deve passar essa informação. Vamos tentar examinar com a presteza que se faz necessária perante esta Comissão, mas não podemos agora, no momento, sem fazer um cálculo e o exame dessas planilhas, verificar se houve ou não de fato essa diferença percentual a que se refere o representante do Ministério das Cidades. Nós podemos assumir o compromisso perante a Comissão de fazer uma análise, ainda que mais sumária, mas para que possamos trazer os elementos à consideração de V.Exas.



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Eu pergunto se essa consideração posterior é do tipo e se há a possibilidade de acontecer até a próxima reunião plenária do Tribunal, que será a última.

**O SR. PAULO ROBERTO WIECHERS MARTINS** - Para inclusão na pauta oficial do Tribunal, para inclusão na pauta da sessão plenária, não seria possível, Presidente, até pela questão dos prazos regimentais para a divulgação de pautas. Então, esse processo não poderia ser apreciado pelo Tribunal este ano. Essa manifestação sumária a que me referi poderia se dar em apoio à Comissão. Seria um grupo do Tribunal a apoiar a Subcomissão sob a Presidência do Deputado Carlos Melles.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, pela ordem.

No tocante àquele primeiro assunto, de uma novidade que está sendo trabalhada, que é o termo de ajustamento de conduta, vamos manter na LDO do próximo ano, começar a contemplar isso na LDO.

Como o Comitê, pela Resolução nº 01, tem atividade permanente, ele poderá acompanhar a execução do termo de ajustamento de conduta, instrumento auxiliar que aperfeiçoa o processo de controle e permite à Comissão Mista de Orçamento ter um melhor acompanhamento daquilo que está sendo tratado. Antes da Resolução nº 01, esse nosso trabalho de analisar os Avisos do TCU se dava somente no final do ano. Havia aquela correria toda, e muitas vezes eram meramente formalísticas aquelas análises. E agora, em função da Resolução nº 01, esse trabalho é permanente, até porque o Congresso se torna protagonista também desse processo, o que permite o acompanhamento do tema e um diálogo mais construtivo de superação daquelas dificuldades.

Então, eu creio que não haverá problema de a Comissão e de o Comitê fazerem esse termo de ajustamento com o gestor e acompanhar isso durante 1 ano, junto com o Tribunal de Contas.

No tocante ao metrô, em função da sua necessidade, seria importante que os técnicos do TCU, ou os órgãos do TCU responsáveis por fazer esse acompanhamento, dessem uma avaliação preliminar ao Comitê, até porque temos de aprontar esse relatório, salvo engano, na próxima semana. Seria importante que tivéssemos do TCU pelo menos um apanhado daquilo que foi apresentado pelo Ministério das Cidades.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Pelo que me parece, foi um compromisso assumido essa observação sumária, preliminar para subsidiar a Comissão, independentemente da posterior decisão de plenário.

Com a palavra o nobre Deputado Carlos Melles, coordenador desse Comitê de Obras Irregulares.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, na realidade, vamos ter esse problema angustiante que é o tempo. Mas, diante de uma conversa com V.Exa. pela manhã — V.Exa. está sempre acatando; e nós, provocando esse ambiente construtivo —, eu tenho a impressão de que, mesmo que não dê tempo, que o nosso relatório exclua determinadas obras, diante do exposto por V.Exa., se esse grupo for até março, nós não faríamos as audiências mensais da forma como V.Exa. apresentou, com esse Comitê tentando corrigir essas deficiências aqui apontadas.

Eu digo isso porque, até como mineiro, eu teria dificuldades. e queria muito que essas obras do DNOCS em Minas — eu sei da importância delas para a nossa região ...

No caso da Barragem de Apodi, Martins, o contrato determina o seguinte:

*“A elaboração do projeto-base de irrigação em uma área de 9.200 hectares, incluindo ainda levantamentos geológicos, cartográficos, aerofotogramétricos, cadastrais e pedológicos...”*

*Ato de gestão ilegal — cita o Ministério ao TCU —, ilegítimo, antieconômico ou infração de norma legal, ou regulamentar, de natureza contábil, financeiro-orçamentária, operacional e patrimonial.”*

Então, não é só a parte ambiental, e me preocupo um pouco. Poderíamos, realmente, ter o termo de compromisso só na parte ambiental, mas existem as obras. E segue:

*“E medidas corretivas para retomada da obra paralisada, conforme acórdão do TCU, que ainda não foram integralmente cumpridas pela administração.”*



**CONGRESSO NACIONAL**  
**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização**

Estou tomando a liberdade de o mencionar porque nossa boa vontade é tão grande, sob todos os aspectos, mas é preciso ver o completo.

Sr. Presidente, companheiros Deputados, se alguma coisa efetivamente não correr bem no sentido de podermos liberar no prazo essas medidas para aprovação orçamentária, teremos janeiro, fevereiro e março para que cumpra-las, de acordo com a proposta de V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - O Deputado Eduardo Valverde estava inscrito, mas já fez uso da palavra.

Com a palavra o Deputado Osmar Júnior.

**O SR. DEPUTADO OSMAR JÚNIOR** - Sr. Presidente, senhores representantes do Ministério das Cidades, do Ministério da Integração Nacional e do TCU, quero registrar a importância desse sistema de acompanhamento para que, primeiro, o Congresso Nacional possa exercer o seu papel de fiscalizar. Foram aqui elencadas opiniões de técnicos do Tribunal de Contas e foram feitas exposições pelos representantes do Executivo. Felizmente, podemos compreender que se caminha para uma solução, garantindo que essas obras respeitem os ditames legais e, principalmente, tenham início ou continuidade.

Especialmente no que ao saneamento básico em Teresina, extremamente importante para a cidade, a obra acaba de ser contratada. Está sendo questionado o processo licitatório por uma das empresas que concorreu e não foi habilitada. Mas achei correto o posicionamento do Ministério das Cidades de suspender qualquer pagamento. O Tribunal de Contas vai decidir sobre o processo licitatório.

Portanto, estou plenamente satisfeito com a solução, garantindo que, tendo decidido o Tribunal, a obra terá continuidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Alguém mais deseja ter a palavra, senhores representantes do Tribunal de Contas e dos Ministérios? *(Pausa.)*

Com a palavra os representantes do Tribunal de Contas para darem algumas explicações e para suas considerações finais.

**O SR. ANDRÉ BAETA** - Desejo dar uma explicação a V.Exa. A obra do Perímetro de Irrigação de Santa Cruz do Apodi ainda não foi iniciada. O contrato no qual está sendo apontado ato de gestão ilegal, ilegítimo e antieconômico foi firmado para realização do projeto básico da obra. Portanto, não é o contrato da obra em si. Haverá nova licitação do projeto básico.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Então, se bem entendi, quanto às irregularidades apontadas pelo TCU, não se faz juízo de valor, uma vez que o contrato foi encerrado e há novo contrato para o projeto.

**O SR. ANDRÉ BAETA** - Segundo foi informado, sim.

**O SR. DEPUTADO CARLOS MELLES** - Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Senador Almeida Lima) - Senhores representantes do Ministério da Integração Nacional e do Ministério das Cidades, desejam V.Sas. ter a palavra? *(Pausa.)*

Agradeço, portanto, a todos os representantes do Tribunal de Contas da União que compareceram a esta reunião; aos senhores representantes do Ministério da Integração Nacional e do Ministério das Cidades; aos Srs. Parlamentares; aos assessores; à imprensa; enfim, a todos os presentes.

Declaro encerrada a presente reunião, que foi iniciada no dia de ontem pela manhã e concluída hoje, dia 2, à tarde.

Muito obrigado.