



O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Bom dia a todos e a todas.

Declaro iniciada a quarta reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Quero transmitir as escusas do Presidente desta Comissão, Senador Vital do Rêgo, pela ausência, em virtude de estar envolvido em reuniões que tratam do projeto de lei sobre os *royalties* do pré-sal.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do DNIT e da VALEC, do Ministério dos Transportes; da FUNASA, do Ministério da Saúde; da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental e da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades; e ainda representantes do Tribunal de Contas da União, para discutirem os indícios de irregularidades graves apontados pelo Tribunal de Contas da União em obras e serviços sob a responsabilidade dos órgãos supracitados.

Por minha solicitação, como Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI desta Comissão, em cumprimento ao disposto no art. 98, inciso I, da Lei nº 12.309, de 9 de agosto de 2010, a Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2011, informo que está sendo distribuído um relatório que servirá como subsídio para os Srs. Parlamentares acompanharem esta reunião, o qual está à disposição de todos na mesa dos trabalhos.

Tendo em vista que o Tribunal de Contas da União indicou três representantes para tratar de órgãos diferentes nesta reunião, comporemos três Mesas, por Ministério, na seguinte ordem:

A primeira Mesa tratará do Ministério dos Transportes e será composta pelo Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte — DNIT; pela Sra. Rosana Bezerra, Assessora Jurídica da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S/A; pela Sra. Liliane Galvão Colares, Secretária de Fiscalização de Obras, SECOB-2, representando o TCU perante o DNIT; e a Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho, Secretária de Fiscalização de Obras, SECOB-4, representando o TCU perante a VALEC;

A segunda Mesa, que tratará do Ministério das Cidades, será composta pelo Sr. Gilson de Carvalho Queiroz Filho, Presidente da Fundação Nacional de Saúde —



FUNASA; e pelo Sr. Eduardo Nery Machado Filho, Secretário de Fiscalização de Obras, SECOB-3, representando o TCU perante a FUNASA;

A terceira Mesa, em que se falará do Ministério das Cidades, será composta pelo Sr. Leodegar da Cunha Tiscoski, Secretário Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades; pelo Sr. Luiz Carlos Bueno de Lima, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, também do Ministério das Cidades; e pelo Sr. Eduardo Nery Machado Filho, Secretário de Fiscalização de Obras, SECOB-3, representando o TCU perante as Secretarias supracitadas.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 256, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os palestrantes disporão de 20 minutos para fazer sua exposição, e durante esse tempo não poderão ser aparteados. No final haverá uma rodada de debates.

Quero dizer que nós estamos com o tempo muito apertado. Só para os senhores terem noção, agora são 9h26min, quase 9h30min, e, portanto, já estamos atrasados em quase 30 minutos. O nosso cronograma era: das 9 horas às 9h30min ouvir o DNIT; das 9h30min às 10 horas, o TCU; das 10 horas às 10h20min, a VALEC; depois, o TCU, das 10h20min às 10h40min; das 10h40min às 11 horas, a Secretaria de Saneamento, do Ministério das Cidades; depois, das 11 horas às 11h20min, o TCU; das 11h20min às 11h40min, a Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades; das 11h40min às 12 horas, o TCU; das 12 horas às 12h20min, a FUNASA; das 12h20min às 12h40min, o TCU.

Nós estamos muito atrasados e, por isso, solicito aos gestores e ao TCU que realmente sejam rigorosos no cumprimento do tempo. Ainda vamos ouvir os Deputados e, logo após as exposições, vai haver os debates em que os gestores podem argumentar com os representantes do TCU e a eles fazer perguntas, e o TCU fazer suas considerações e perguntas aos gestores.

Conforme estipulado no art. 256, inciso XV, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. 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 a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo.

A lista de inscrições para o debate já está aberta aqui, na Secretaria.



Eu gostaria de convidar para compor a primeira Mesa o Diretor-Geral do DNIT, Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe, a quem agradeço a presença, e os representantes do TCU, Sra. Liliane Galvão Colares e Sr. Luiz Ricardo Filgueiras. A Sra. Liliane e o Sr. Luiz Ricardo vão dividir o tempo de 10 minutos.

Vamos dar continuidade aos trabalhos.

Passo a palavra ao Diretor-Geral do DNIT, Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe, que terá 20 minutos para a sua exposição.

Lembro que o foco desta audiência pública é ouvir os gestores sobre as irregularidades levantadas pelo TCU, bem como sobre as providências tomadas pelos órgãos gestores.

Com a palavra o representante do DNIT, Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Sr. Presidente da Mesa, digníssimas senhoras e senhores, nosso cordial bom-dia.

Estou inaugurando uma nova fase na vida profissional, que é ser Diretor-Geral do DNIT praticamente há um mês. Toda a Diretoria do DNIT é nova, e estamos buscando, neste exato momento, cumprir todas as orientações, recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União, decorrentes dos resultados das auditorias que o Tribunal realiza anualmente.

Das dez obras apontadas no relatório, vamos começar com a BR-101, na Bahia: o edital foi revogado. É preciso rever todo o orçamento do projeto. Então, o edital foi revogado e será republicado após a correção do orçamento.

O contrato relativo à BR-265 foi rescindido em 2010 e entrou em tomada de contas especial no Tribunal de Contas da União.

A BR-230, no Pará, trecho de Medicilândia a Rurópolis, também teve o edital revogado. Serão corrigidas as irregularidades que o Tribunal apontou.

Basicamente, um dos maiores problemas do DNIT é a composição de custos nos projetos, as fichas de composição dos custos unitários dos serviços.

A Coordenadoria-Geral de Desenvolvimento e Projetos, do DNIT, e a Coordenadoria de Custos deverão, a partir de agora, trabalhar de forma integrada, harmônica, permanente, para evitarmos essas incorreções que, muitas vezes, dão um preço além do necessário à composição dos serviços.



E é natural que isso venha ocorrendo, porque o DNIT não se atualizou. Eu vou dar um exemplo: para fazer escavação, carga e transporte, hoje em dia, usa-se simplesmente uma escavadeira com um caminhão basculante. Ainda havia ficha sendo usada no DNIT que incluía carregadeira, trator e caçamba. O custo desse serviço à moda antiga é maior do que o custo do mesmo serviço, hoje, com equipamentos modernos. Então, na realidade, o que nós precisamos é atualizar a tecnologia na execução dos serviços para que eles apareçam com o custo atual.

O contrato da BR-487 foi rescindido no dia 30 de setembro deste ano. O problema, portanto, desapareceu — no momento em que revogo o edital ou rescindo o contrato, eu elimino aquela irregularidade, e vamos rever o processo.

A irregularidade apontada na obra da BR-101, no Nordeste, está sendo sanada de diversas maneiras: está em curso uma auditoria especial do Controle Interno do Exército; existe um inquérito policial militar, e o contrato de brita e areia citado pelo Tribunal de Contas da União já se extinguiu por conta do prazo. Então, esse contrato perdeu vigência. Já existe inclusive uma nova licitação para nova brita e nova areia.

Neste momento, o 1º BEC, do Exército, está fazendo o levantamento das fichas de entrega da brita e areia do passado para o encontro de contas, a fim de apresentar ao Tribunal resultado da sindicância interna.

Essa é a informação mais atualizada que recebi sobre a brita e a areia do Lote 1.

Na BR-050, em Minas Gerais, o que aconteceu? Voltamos para o problema do projeto. O projeto é a alma do DNIT, é o fator de sucesso ou fracasso de uma empreendimento. Tudo repousa no projeto e nos termos do edital de licitação.

Já estamos com o novo modelo de edital padrão — modificamos o anterior —: abrimos a competição. Portanto, diminuimos em muito a restrição à competição. Os editais estão muito mais abertos. Então, já nos estamos preparando para retomar as ações de contratação no DNIT, sob uma nova ótica agora, com um edital mais democrático, vamos dizer assim.

O projeto da BR-050 previa brita comercial numa área abundante em pedra. Não havia por que ser brita comercial, ali tinha de ser brita produzida, além de haver outro detalhe sobre distância de bota-fora.



Então, o que aconteceu? A empresa aceitou a repactuação do contrato, de modo que estamos diminuindo 8 milhões de reais no contrato da empresa. Eu acho que isso é muito bom para o Erário.

No caso da BR-440, mandamos ao local um engenheiro nosso, o Dr. Luiz Guilherme, que foi lá pessoalmente avaliar a questão. Qual é a nossa proposta que estamos oficializando junto ao TCU? Vamos concluir a galeria de drenagem, para não deixar a cidade exposta a um alagamento; concluída a galeria de drenagem, vamos rescindir o contrato, tirar a empresa. Todo o remanescente, da ordem de 40 milhões de reais, será contratado novamente. Será feita uma nova licitação. Por quê? Por causa dos custos que estavam na licitação anterior. Então, em relação à BR-440, nós vamos cumprir a determinação do TCU de rescindir o contrato para ligá-la ao outro eixo. Repito: mas só com nova licitação e novo contrato.

Em relação à BR-376, o Contorno Norte de Maringá, no Paraná, a empresa terminou aceitando repactuar o contrato, reduzindo os custos que estavam anteriormente previstos. Então, conseguimos isso com a empresa. Havia uma dúvida sobre se primeiro se assinava um aditivo para depois se repactuar o contrato. Não, primeiro é preciso repactuar-lo. Esta já é uma posição firmada na SECOB: repactua-se e faz-se o aditivo.

Na BR-429, em Rondônia, trecho Presidente Médici a Costa Marques, a questão do Lote 3 refere-se a uma solução antieconômica do colchão drenante de areia. O lote tem 82 quilômetros; faltam 4 quilômetros para a sua conclusão. Então, o que vai acontecer aqui? O IPR, Instituto de Pesquisas Rodoviárias, foi chamado e está realizando um estudo no lote. Logicamente, todos os dissídios desse lote serão solucionados, definindo-se a responsabilidade que caberá a cada um. Concluído o estudo do IPR, vamos nos reunir com o Tribunal de Contas da União sobre esse estudo, que deverá ficar pronto até o dia 20. Aí nós estaremos de volta à SECOB, com o estudo do IPR, para identificarmos e decidirmos as ações que o DNIT vai tomar com relação ao gestor dessa obra.

Quanto à BR-116, das seis determinações do TCU, cinco já estão completamente solucionadas — a última ainda falta. Vamos aguardar o último pronunciamento do TCU é com relação à composição de preços unitários: em vez de restauração, construção nova.



Então, há uma questão doutrinária entre a posição do TCU e o Manual do DNIT. Mas é uma questão de solução muito simples. O Tribunal de Contas da União vai dar a última palavra e o DNIT acatará integralmente a decisão final do TCU se será considerado o preço de restauração ou de obra nova nessa questão da BR-116. Apenas em relação a esse item falta a decisão final.

Esses são nossos rápidos comentários a respeito dos dez empreendimentos citados no relatório.

Estão aqui o Dr. Elói, Coordenador-Geral de Construção do DNIT, a Dra. Sílvia e o Dr. Cajado, incumbidos de nossas ligações com o Tribunal de Contas, para prestar os esclarecimentos que se fizerem necessários, além do que já explicamos.

Agradeço a oportunidade e me coloco, junto com a equipe do DNIT, à disposição da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradecemos ao general Jorge Pinto Fraxe as considerações e passamos a palavra aos representantes do TCU.

Primeiramente, passamos a palavra à Sra. Liliane Galvão Colares e, depois, ao Sr. Luiz Ricardo Figueira. O tempo de 20 minutos pode ser distribuído entre os dois.

A SRA. LILIANE GALVÃO COLARES - Bom dia todos!

Gostaria de cumprimentar o Exmo. Sr. Deputado Weliton Prado, a quem agradeço a oportunidade de aqui estar presente para esclarecer questões relativas a obras rodoviárias, e cumprimentar os Exmos. Srs. Deputados João Magalhães e João Dado, na pessoa dos quais cumprimento os demais Deputados e as senhoras e os senhores presentes.

Este ano, as fiscalizações indicaram dez obras com indícios de irregularidades que ensejam paralisação dos empreendimentos.

Então, seguindo a ordem da apresentação, temos a BR-101, Bahia, onde foi apontado um problema no edital — a obra ainda não foi licitada. Quando da publicação do edital, verificamos um problema no preço da brita comercial. O preço estava em desacordo com o preço do SICRO, o sistema de custos do DNIT, e o potencial prejuízo seria de 69 milhões de reais aproximadamente.



O DNIT já suspendeu o edital e se comprometeu a fazer a devida correção. Estamos aguardando a atualização do orçamento base para encaminhar a proposta de retirada da irregularidade.

Na BR-265, Minas Gerais, o DNIT também rescindiu um contrato. Trata-se de um contrato antigo, em que foi apontado sobrepreço, em 2007. Através do Acórdão nº 2.437, do Plenário-TCU, já foi comunicado à CMO que não mais subsiste a IGP

Na BR-050, Minas Gerais, o problema é de projeto no Lote 3. Existe um bota-fora de material de terceira categoria que poderia ser reaproveitado na obra para produzir brita. No entanto, está sendo adquirido brita comercial. O potencial prejuízo é de 12 milhões de reais. Embora o general Fraxe tenha afirmado que já houve a repactuação, nós, no TCU, ainda não recebemos essa informação. A última notícia que tínhamos era que a empresa não tinha aceitado repactuar o contrato. Então, dependemos da chegada dessa informação para instruir o processo e encaminhá-lo para a decisão do Tribunal.

Em relação à BR-440, Minas Gerais, é um processo antigo, de 1979, que foi licitado pela Prefeitura de Juiz de Fora. A empresa vencedora da licitação repassou o contrato para outra empresa e, depois, para uma terceira empresa. O DNIT assumiu esse contrato em 2008. Ocorre que até hoje não existe um projeto executivo da obra. Houve alteração da situação, com a urbanização da cidade. Então, não temos ainda o conhecimento desse projeto.

O Tribunal, pelo acórdão, determinou que a obra fosse paralisada, mas que o DNIT poderia fazer todos os serviços, de modo a não prejudicar os trabalhos que já haviam sido feitos. Essa galeria de águas pluviais seria imprescindível que fosse feita.

Na BR-230, Pará, trata-se também do edital. Foi apontado um sobrepreço de 34 milhões de sobrepreço — 7% do valor do orçamento da licitação. O DNIT já anulou a licitação, e a proposta da SECOB-2, que se encontra pendente de manifestação do Tribunal, é de retirada da IGP, por perda de objeto, já que o edital foi anulado.

Na BR-487, Paraná, Estrada da Boiadeira — inclusive, nós a visitamos há pouco —, havia duas irregularidades com indicativo de paralisação. O Contrato 143/99, um contrato de supervisão, antigo, já foi rescindido pelo DNIT. O processo



relativo a esse contrato encontra-se em fase final de instrução, com proposta de exclusão da IGP, por perda de objeto.

Quanto ao Edital 455/2010, foram apontadas duas irregularidades: o sobrepreço da mão de obra e a adoção de uma solução antieconômica para a sub-base. O DNIT apresentou a oitiva, que vai ser analisada. Quando fizemos a auditoria, ainda estava na fase de edital. Durante a resposta do DNIT, foi conhecida a vencedora da licitação. Em decorrência do desconto apresentado pela licitante, o valor do prejuízo seria diminuído.

Então, o Tribunal, por meio do Acórdão 2.537/2011, reclassificou a irregularidade para IGC, mas estamos aguardando ou que seja justificada a solução da sub-base ou que seja adotada a solução mais barata.

Na BR-376, do Paraná, Contorno de Maringá, também na fiscalização de edital foram encontrados sobrepreços. Por meio do Acórdão 1.531/2011, o Tribunal condicionou a continuidade da licitação a correções de preços. Já foi analisada a manifestação do DNIT e o processo se encontra pendente de manifestação do Tribunal.

A proposta da SECOB-2 é que o contrato já seja assinado com o valor corrigido. A única controversa que há nesse caso é se o valor deve ser corrigido antes ou após a assinatura do contrato. Não está em discussão o sobrepreço.

Na BR-101, Rio Grande do Norte, o problema se refere à aquisição de brita e de areia — a irregularidade é apenas no Lote 2 — em volume muito acima do necessário para a execução da obra. Esclareço que esse lote está sendo executado pelo Exército. Portanto, é uma lógica diferente de execução.

No caso da brita, constatamos que foram adquiridos 104% a mais do que o necessário para a execução dos serviços.

O processo se encontra no Tribunal, com proposta da SECOB-2 de exclusão da IGP, porque o dano, caso comprovado os indícios, já foi consumado. Além disso, a irregularidade não atinge especificamente esses dois contratos, porque durante a execução da obra houve vários contratos de aquisição de brita. Então, é preciso apurar melhor. Estamos aguardando que o Exército, que está fazendo a apuração, encaminhe as informações para que possamos avaliar essa irregularidade.



Na BR-429, Rondônia, há dois problemas: uma solução antieconômica para o serviço de preenchimento de solos inservíveis. Esses solos têm de ser retirados, porque são solos moles (estão em região alagada) e/ou porque apresentam baixa capacidade de suporte. Então, tem-se que tirar esse solo e colocar uma camada drenante.

Essa obra tem quatro lotes contíguos e em dois lotes foi adotada uma solução mais barata, ou seja, a pegar o material de empréstimo lateral, que é um material arenoso e tecnicamente serve para execução desse serviço. Porém, nos Lotes 3 e 4, foi adotada uma solução mais cara, sem justificativa, a utilização de areia comercial. Em vez de aproveitar o material lateral à rodovia, foi proposto pela projetista que fosse adquirida areia comercial.

Além do mais, a contratada está utilizando outro areal que não o indicado em projeto. Então, mesmo se utilizando areia adquirida, com a diminuição da distância do transporte, o preço deveria ser menor.

O processo foi encaminhado ao Relator pela SECOB-2, com proposta de manutenção da irregularidade e de paralisação cautelar apenas nesses serviços, não paralisação do empreendimento. Por quê? Porque o DNIT respondeu que precisa estudar se a solução adotada nos Lotes 1 e 2 foi adequada. Então, se não se sabe até hoje se a solução da projetista dos Lotes 1 e 2 foi adequada, entendemos que a execução desse serviço no Lote 2 também deveria ser paralisada, sob pena de ser executado o serviço — é o primeiro serviço a ser executado, fica no fundo da estrada — e depois ter de ser destruído tudo o que foi construído acima dele.

A proposta da SECOB-2, ainda pendente de julgamento do Tribunal, é no sentido de que não seja executado esse serviço nos Lotes 2 e 3 até que o DNIT conclua os estudos e justifique a solução mais cara e/ou diga que a solução mais barata dos Lotes 1 e 2 pode ser adotada.

Na BR-116, Rio Grande do Sul, a única pendência diz respeito à adoção de composições de custo de restauração ou de construção. Essa obra é uma duplicação. A diferença entre as composições de custo de restauração e de construção é a produtividade dos equipamentos. No entendimento do Tribunal, na obra de duplicação, deveríamos utilizar as composições de construção. A



controversa, então, resume-se — se for apenas em relação a esse item, já que os demais o DNIT acatou — a 20 milhões de reais, que seriam 2% do valor do orçamento.

Mantendo essa premissa, é provável que o Tribunal decida pela exclusão da irregularidade, por questão de materialidade, que deixa de existir.

Então, era isso que tínhamos a apresentar. Estamos à disposição para outros esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradecemos a Sra. Liliane Galvão.

Passamos a palavra ao Sr. Luiz Ricardo Filgueiras. (*Pausa.*)

Então, eu queria agradecer.

O Luiz Ricardo informou que foram colocadas pela Liliane todas as questões e que ele está à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Eu pergunto aos Deputados presentes se alguém tem alguma consideração a fazer.

Nós resolvemos consultar os Deputados, e eles mudaram um pouco o que tínhamos determinado no início, até porque foram breves as exposições. Então, para não prender aqui nem o representante do DNIT nem o do TCU até o final, mudamos um pouco a metodologia. E, se vimos que está muito complicado cumprir todos os pontos da pauta, consultamos os Deputados e, em não havendo nenhuma consideração, voltamos aos procedimentos iniciais.

Com a palavra o Deputado Fábio Ramalho.

O SR. DEPUTADO FÁBIO RAMALHO - Primeiro, quero parabenizar o nobre Deputado Weliton Prado, os integrantes da Mesa e os demais Deputados.

Minha observação é simples. O Tribunal faz um bom trabalho e que o DNIT também. Mas o que estou vendo hoje é a paralisação de todas as obras no Brasil.

Segundo assunto. Penso que o pessoal do TCU tem que sair dos bancos do Tribunal e ir para o campo, para ver como é feito o serviço, porque o que eu estou vendo hoje é essa paralisação.

Eu pediria que o TCU também acompanhasse os balanços das empresas construtoras, para saber se está havendo tanto prejuízo; senão, elas devem ter ganhado muito dinheiro, devem estar com muito dinheiro. Parece que está



acontecendo o contrário. O que eu estou vendo hoje é que parece que todas as construtoras, as médias e as pequenas, estão quebrando. E essa quebradeira vai ser geral. Não se trata de quebrar ou deixar de quebrar: a questão principal é a paralisação das obras.

Temos que encontrar um método, Sr. Diretor-Geral do DNIT, para que alguém faça uma obra total. Porque se faz uma obra hoje e, amanhã, quando passamos na estrada, está tudo esburacado. Mas a obra foi toda feita. E aí? A empresa que fizer a obra tem que ser responsável por ela por tantos anos. Não pode fazer uma obra milionária, como as que vemos quando passamos nas estradas, e daí a pouco estar um buraco aqui e outro ali. E em obra que foi feita há 1 ano, 1 ano e pouco.

Então, eu pediria ao pessoal do TCU que fizesse um acompanhamento melhor. Não pode só ficar aqui, preso ao papel. Assim é muito fácil. E estou dizendo isto aqui porque eu já fui Prefeito de uma pequena cidade e sei o que é fazer as coisas. Temos que fazer e as coisas têm de funcionar. Uma coisa que eu fiz há 15 anos ainda está lá, numa pequena cidade. Eu mostro aos senhores. Tem asfalto que eu fiz há 15 anos e está lá, numa das cidades mais pobres do Brasil, uma cidade paupérrima, no Vale do Jequitinhonha. Passa carreta, passa tudo dentro da cidade, e está lá o asfalto. Foi feita a parte de baixo, de drenagem, a parte de água, tudo.

Mas, hoje, o que é que vemos? Eu não conheço ninguém da minha região que não tenha perdido um parente ou um amigo na BR-381. Semana passada eu perdi um colega. Já perdi tio, já perdi primos. A BR-381 é uma rodovia da morte, e não se vê solução para isso. E assim como ela existem outras.

Penso que tínhamos de arrumar algum jeito de fazer a coisa começar e terminar, e quem fizer a obra tem que ficar responsável por ela, porque é muito fácil fazer hoje e amanhã fazer de novo.

Viajamos pelo mundo, pela Europa e vemos estradas feitas 50 anos atrás funcionando até hoje em bom estado. Por que no Brasil a obra que é feita hoje tem que ser refeita amanhã?

Estamos ficando presos a um prejuízo de 10 milhões, de 5 milhões. Tínhamos era de dar lucro para o povo. E qual seria esse lucro? Que as pessoas pudessem utilizar as rodovias, as ferrovias e contasse com uma infraestrutura adequada.



Muitas vezes, começa-se uma obra e depois ela é paralisada. E aí? Quantas pessoas são prejudicadas? Vejam o prejuízo para o País, o prejuízo para as pessoas. Isso tudo tem que ser levado em conta.

Posso afirmar que o TCU tem feito um bom trabalho, mas acho que seu pessoal tem que ir mais para o campo, para saber realmente como as coisas estão sendo feitas. Só no papel não dá, não. Só no papel é muito fácil. No papel é fácil punir e é fácil até, talvez, defender as pessoas.

Nosso principal papel é fazer com que as pessoas possam viver melhor e o País tenha uma boa infraestrutura. Não estamos a fim de acobertar o erro de ninguém, mas queremos encontrar um caminho novo para que as coisas sejam retomadas, para que o povo volte a trabalhar e para que País dê uma boa infraestrutura para a nossa gente, dê uma melhor vida às pessoas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Deputado Fábio Ramalho.

E, para dar mais agilidade aos trabalhos, vou passar a palavra agora ao Deputado João Dado, membro do Comitê. Logo após a exposição dos Deputados, nós vamos ouvir os representantes do TCU e do Ministério dos Transportes, e já vamos deixar aberta a possibilidade de os representantes responderem e, se quiserem, entrarem na fase debates e fazerem perguntas, seja do TCU para os representantes do Ministério dos Transportes, seja dos representantes do Ministério dos Transportes para o TCU.

O SR. DEPUTADO FÁBIO RAMALHO - Sr. Presidente, eu tenho agora uma reunião da Comissão da DRU. Os senhores me desculpem, mas tenho de me retirar. Aqui, somos convocado para cinco, seis coisas num mesmo dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço a V.Exa. a presença.

Com a palavra o Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, caros palestrantes, eu queria perguntar sobre essa suspensão ao general Jorge Ernesto. O DNIT suspendeu o edital da BR-101, Bahia. Produziu um novo edital. Já está na praça o novo edital?



O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Não. Primeiro, estamos fazendo o dever de casa.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k.

No caso da BR-265, houve uma rescisão de contrato. A pergunta é se o DNIT vai relimitar e se vai relimitar sob um novo formato de edital.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Vamos corrigir tudo isso. Todos os malfeitos de projetos e de editais precisam ser corrigidos.

Eu gostaria até de aproveitar o *link* para dizer o seguinte. O Deputado ainda agora reclamou que se faz a obra e que logo o asfalto está esburacado. O Brasil é um país por se construir. Acho que, nos próximos 50 anos, se trabalharmos duro todo ano, ainda vamos ter obra para fazer. Este é um grande país, de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, de infraestrutura deficitária, desatualizada, e o cidadão, com justa razão, através dos seus dignos representantes, cobra.

Entretanto, a fase de maturação de um projeto tem um tempo, e todas as vezes que alguém tenta encurtar esse tempo, o cidadão paga um preço alto. Eu gostaria de deixar esta mensagem. Todas as vezes que alguém tenta encurtar caminho e fazer nascer de um projeto um filho prematuro, esse filho vai nascer defeituoso, com toda a certeza, Deputado. Estou sendo honesto com o senhor.

Nós estamos, no DNIT, fazendo o dever de casa: a gestão de contratação de projeto. Porque tudo nasce no projeto. Se o senhor tem um bom projeto, o aditivo vai ser pequenininho e os erros vão ser mínimos. Sempre haverá, mas será mínimo, e não o que vem ocorrendo. Então, é preciso ter um pouco de paciência, mas com muita persistência. Nós estamos fazendo o nosso dever de casa. E esperamos oferecer ao Brasil uma coordenadoria de projetos melhor, com projetos de Primeiro Mundo. Por que é que saímos daqui e vamos fazer um aeroporto em Miami, por exemplo, de Primeiro Mundo? Por que uma construtora brasileira faz obra de Primeiro Mundo no exterior? Pode fazer aqui também, como tem feito. Nós temos obras belíssimas. E por que também temos obras que são porcarias? Porque aqui e acolá alguém quer encurtar caminho para apresentar serviços ao eleitor, ao contribuinte.

Eu não estou reclamando. Estou é dizendo que é preciso ter um pouco de paciência. O DNIT tem um tempo de maturação de projetos, e o Tribunal sabe disso



muito bem, porque tem técnicos de primeira linha, como os que estão aqui presentes. São profissionais altamente capazes. Eles sabem muito bem o que eu estou dizendo.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O General toca num ponto fundamental, a preliminar execução de projetos detalhados. Tivemos já nesta Comissão, Sr. Presidente, uma discussão sobre projetos de aeroportos que não tinham projeto executivo. Fica mesmo muito difícil construir um aeroporto sem projeto executivo.

Mas eu quero também comentar a Obra 376, no Paraná. Na última reunião do COI, tivemos impasse semelhante: primeiro, assina-se o contrato e, depois, promove-se a redução de preços, ou promove-se a redução de preços e assina-se o contrato. Qual a argumentação na última reunião? Era a de que, uma vez assinado o contrato, a empresa contratada pelo Estado brasileiro sempre poderia arguir direitos que teriam sido preteridos no momento em que houve uma redução de preços.

Quero ouvir a posição do DNIT. Quem vem primeiro, o ovo ou a galinha, general Jorge Ernesto? É preciso saber se primeiro vão-se reduzir os preços para depois se assinar o contrato...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu queria agradecer. Já combinamos com os gestores do TCU. Vamos ouvir primeiro os Deputados.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, ainda tenho duas perguntas. Eu faço todas as perguntas e depois eles respondem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Isso.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Eu não concluí ainda.

Eu gostaria de sugerir ao DNIT, para o COI, e de sugerir ao TCU, para o COI, que eles façam o que já sugeri na reunião anterior: um estudo para a ampliação do corpo técnico de ambas as instituições, uma executora e fiscalizadora e outra fiscalizadora, pelo Poder Legislativo.

Naquela oportunidade, ouvimos de um engenheiro do DNIT que havia carência de quadros de engenheiros para que o Departamento pudesse exercer com plenitude o seu mister.

Então, eu gostaria de reafirmar essa tese perante este Comitê, porque o Comitê não precisa só fazer críticas e fiscalizações, mas também deve oferecer



soluções para o futuro. E se, para o futuro, é importante que o DNIT tenha mais 200 engenheiros de diversas especialidades; se, com isso, ele vai conseguir ser um gestor ainda mais eficiente, penso que é parte das atribuições deste Comitê do Poder Legislativo apresentar sugestões para tanto. Da mesma forma, se o TCU é o braço técnico do Poder Legislativo, devemos oferecer-lhe essa sugestão.

Por que eu digo isso? Vou explicar rapidamente. Nós estamos na discussão do Orçamento para 2012, e penso que o COI deve oferecer uma sugestão de complementação orçamentária para ambas as instituições públicas que zelam pelo patrimônio público. Se passar novembro, não teremos mais a condição de oferecer uma sugestão do Comitê no sentido de ampliar os quadros técnicos de ambas as instituições.

Para concluir, quero fazer uma pergunta ao general Jorge Ernesto — é a primeira vez que estamos nos falando pessoalmente. Eu vou amiúde a Porto Velho, e em Porto Velho existe uma obra paralisada na cidade — viadutos. Aqui está o meu companheiro Deputado Carlos Magno, que é de Rondônia e sabe do que eu estou falando. As obras foram paralisadas. Penso que houve falhas de engenharia tão evidentes, tão gritantes que eu gostaria de sugerir ao novo Diretor-Geral do DNIT que fizesse uma análise acurada desses viadutos que estão sendo executados, agora, em consórcio entre Prefeitura Municipal de Porto Velho e a União. Há falhas que são visíveis a olho nu. Uma viga, por exemplo, que não foi instalada numa das pistas de rolamento, que ficou mais estreita que a outra. Isso é um escândalo! Em termos de engenharia civil, é a primeira vez que eu vejo isso ocorrer.

Então, gostaria de pedir ao Diretor-Geral do DNIT que fizesse uma observação acurada e, mais do que isso, que transmitisse ao COI um relatório circunstanciado de quais os fatos que geraram a paralisação das obras, quais as providências que estão sendo tomadas, em face de erros evidentes de construção daqueles viadutos em Porto Velho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Gostaria de agradecer ao Deputado João Dado e passar a palavra ao Deputado Amauri Teixeira.

O SR. DEPUTADO AMAURI TEIXEIRA - Eu já estive com o General Ernesto no DNIT para discutir a questão das BRs na Bahia. Uma das perguntas, General, o Deputado João Dado já fez. O senhor inclusive já justificou. Está correta a postura



de fazer o dever de casa. Mas é aflitivo para nós também a demora, é aflitivo para nós, representantes do povo, a não realização da obra.

Foi cancelado o edital, corretamente, mas eu insisto: quando vai ser publicado o novo edital? Qual a perspectiva em relação à BR -324, na Bahia?

Outra questão. O senhor colocou aqui, como já havia feito para mim durante a audiência, que o DNIT tem pouca musculatura, principalmente no que diz respeito a pessoal para fazer projeto. Como o Deputado João Dado disse, acho que temos de corrigir essa situação. Inclusive, Deputado João Dado, vamos colocar emenda no PPA e na peça orçamentária para garantir a contratação de pessoal por alguns órgãos que têm insuficiência de recursos humanos.

Mas a minha pergunta vai além, General. Nesse rearrumar de casa, o senhor não está pensando em mudar inclusive a forma de licitar? Sabemos da dificuldade de se fazer um projeto, depois de executar esse projeto e de fazer os aditivos, em face das suas incongruências. O senhor está pensando, ou já pensou, na contratação integral para obras no Brasil? O senhor já pensou em propor alterações na Lei nº 8.666 — muitos aqui a defendem —, essa lei que já enriqueceu muitas empreiteiras e que causa a suspensão de várias obras? O senhor já pensou em fazer o que a Bahia tem feito o Governador Wagner, que, ao licitar a construção de uma estrada, obriga sua manutenção por 5 anos? Alguém disse que isso exige qualidade da empreiteira. Se a empreiteira faz uma estrada e tem a obrigação de mantê-la por 5 anos, a tendência é fazê-la de boa qualidade, para não gastar com a manutenção. O Governador Wagner já está experimentando isso em algumas estradas, inclusive estrada que deu problema, levantado pelo TCU.

E aí eu queria dizer, Liliane, que não conheço o trecho que você citou, mas tenho alguma experiência em relação a áreas que precisam de drenagem. A estrada Jacobina-Miguel Calmon, com manutenção de 5 anos, já afundou exatamente onde havia terra encharcada. Na estrada que liga Cruz das Almas a Santo Antônio que já foram feitas diversas obras: tira, raspa, repavimentação, e ela afunda.

Ou seja, essa solução apontada, de pegar o material lateral, porque é mais barato, não pode ficar mais caro? Essa prática de o Governo primar pela obra mais barata pode levar a torná-la mais cara, pela refeitura constante, principalmente de alguns trechos específicos. Em Santo Antônio de Jesus, por exemplo, a estrada, que



tem mais de 20 anos, é feita e refeita, mas continua afundando, por causa de infiltrações no terreno.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Deputado Amauri Teixeira.

Concedo a palavra ao Deputado Carlos Magno.

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - Sr. Presidente, eu gostaria de fazer algumas perguntas e uma observação. Nós fizemos parte da Subcomissão das obras do PAC e, nas visitas que fizemos *in loco*, constatamos que algumas obras estavam paralisadas. O que aconteceu foi relatado pelo Deputado João Dado, da Subcomissão da Comissão de Fiscalização e Controle desta Casa.

Depois de analisar o relatório, eu gostaria de fazer algumas perguntas ao General Jorge Ernesto. A obra da BR-429, em Rondônia, está paralisada, em vista de algumas irregularidades observadas pelo DNIT. Primeiramente, não sei a posição do Tribunal de Contas da União, se está acompanhando as irregularidades que há nessas obras.

Temos o Contrato nº 673, de 2010, no valor de 98 milhões, sobre o qual eu gostaria de um esclarecimento, em referência à construção da Presidente Médici-Costa Marques, BR-429.

Em outro relatório, observamos que o valor total da obra é de 367 milhões de reais — o mesmo contrato da BR-429. Portanto, um relatório apresenta o Contrato nº 673, de 2010, de 98 milhões, e um segundo relatório, referente à BR-429, no valor total de 367 milhões de reais.

Eu gostaria de obter esclarecimentos a esse respeito.

Quanto à situação processual referente à identificação do dano causado ao Erário, no valor de 60 milhões, eu gostaria de saber se diz respeito aos 44% executados ou se seria a todo o projeto técnico analisado.

É o esclarecimento que eu gostaria de obter.

Aproveito a ocasião para fazer outra pergunta ao General com relação à BR-364. Trata-se de uma rodovia com mais de 10 anos, com vida útil e condições de trafegabilidade comprometidas, sem sinalização vertical nem horizontal, sem oferecer segurança alguma, tendo em vista o volume de carretas que nela trafegam



— é o único meio de ligação rodoviária não apenas para o Estado de Rondônia, mas também para o Acre, para o Amazonas e para Roraima.

Essa rodovia tem ceifado diversas vidas, e nós esperávamos, com muita expectativa, o início da reconstrução da BR-364. A BR-364 não aceita mais recuperação, não há como ser recuperada. A propósito, o ex-Deputado Eduardo Valverde faleceu em um acidente violento nessa BR no ano passado, fato que motivou a manifestação de toda a bancada. Tínhamos a promessa de que neste ano de 2011 seriam iniciadas as obras de reconstrução da BR-364.

Portanto, eu gostaria de saber qual a atual situação da rodovia, se existe algum projeto, se já foi aprovado, se realmente haverá licitação em 2012, enfim, se podemos contar com a reconstrução da BR-364, no trecho Cuiabá-Rio Branco.

Estas as minhas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço a V.Exa., Deputado Carlos Magno.

Para dar agilidade aos trabalhos, passo a palavra aos representantes do TCU para que respondam às indagações.

Deixo, desde logo, a palavra franqueada à Dra. Liliane Galvão Colares e ao Dr. Luiz Ricardo Filgueiras quiserem fazer alguma pergunta na fase dos debates.

Na sequência, passarei a palavra ao General Jorge Ernesto para responder as perguntas e, se quiser, fazer questionamentos aos representantes do TCU.

Solicito a todos que sejam o mais objetivo possível, porque já extrapolamos, e muito, o tempo e temos que dar continuidade aos trabalhos.

A SRA. LILIANE GALVÃO COLARES - Sr. Presidente, respondendo ao Deputado Fábio Ramalho, gostaria de esclarecer que o DNIT — o general corrija-me se eu estiver errada — deve ter aproximadamente 1.500 contratos em vigor. O Tribunal fiscalizou 63 obras; de total, temos o indicativo de paralisação de cinco obras apenas. Então, não existe uma grande quantidade de obras paradas por conta do Tribunal de Contas da União.

A maioria das falhas encontradas são falhas de projeto, de escolha de soluções antieconômicas e não justificadas.



Aproveito a oportunidade, Deputado Amauri Teixeira, para dizer que nunca primamos pela solução mais barata. Não é esse o objetivo da engenharia. A engenharia é escolher, atendido os requisitos técnicos, a solução mais barata.

No caso da BR-429, de Rondônia, são quatro lotes contíguos. Em dois lotes, está se adotando uma solução muito mais barata que a dos lotes seguintes. A explicação requerida pelo Tribunal é: por que não foi adotada a solução mais barata nos lotes seguintes, 3 e 4? Ou, então, a solução adotada nos Lotes 1 e 2 está errada. Se assim for, a obra não deve continuar a ser feita. É uma questão de incompatibilidade da escolha. Quero explicar que são projetistas diferentes responsáveis por esses projetos.

A BR-429, em Rondônia, não está paralisada. A recomendação da unidade técnica, ainda de deliberação do Tribunal, é que seja paralisada a execução apenas desse serviço de substituição dos solos inservíveis.

Gostaria de ressaltar também a importância que tem a forma como se contrata hoje em dia a execução de obras. Tecnicamente, eu entendo também que seria razoável que o responsável pela construção da obra, o construtor, fosse responsável por todo o ciclo de vida do projeto. O custo do ciclo de vida do projeto compreende o custo de construção e o custo de manutenção. Ocorre que hoje, no Brasil, uma empresa é responsável pela construção e outra, depois, pela manutenção. E o que agrava ainda mais essa situação é que a Lei nº 8.666 só permite que os contratos tenham vigência de 5 anos.

Sobre a proposta de alguma alteração, embora a pergunta tenha sido feita ao general, vou aproveitar a oportunidade para dizer que seria interessante que, como a lei de PPP permite hoje em dia, os contratos pudessem ser mais longos, pelo menos os contratos de serviço continuado. E, aí, sim, poderíamos casar o tempo de vida útil do projeto de engenharia, que é de aproximadamente 10 anos, com o tempo de vida da vigência dos contratos. Hoje, uma empresa fica responsável pela manutenção por 5 anos. Só que ela é contratada para dar uma solução de 10 anos e só fica responsável por um período de 5 anos. Quando os problemas vão aparecer — e esses problemas crescem exponencialmente ao longo do tempo de vida útil do projeto —, ela não é mais responsável pela manutenção daquele trecho da rodovia.



Creio que aí está alguma explicação para a falta de cuidado na construção das rodovias.

Sobre a BR-376, Deputado João Dado, a unidade técnica do TCU encaminhou ao Relator a proposta para que seja decidido pela assinatura do contrato, já com as correções efetuadas, desde que verificado, se feitas essas correções, haveria alteração da ordem de classificação das licitantes. Acreditamos que não, porque o sobrepreço verificado corresponde a 10% do valor do contrato, enquanto os descontos foram de 1% no máximo — é o que tem acontecido. Então, cremos que isso não vá ocorrer.

A controvérsia é se deve obedecer ao princípio da vinculação do instrumento convocatório? Mas, se essas alterações vão ser realizadas após a assinatura do contrato, por que não fazê-las logo? Quer dizer, o interesse público, do nosso ponto de visto, seria mais importante do que vinculação a um instrumento convocatório.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO – Liliane, só uma observação. Se o DNIT fizesse essa análise técnica para ver se interfere na ordem de classificação das participantes do processo licitatório, em não havendo essa tese, cai por terra a possibilidade de alguém recorrer judicialmente, dizendo-se preterido pelos critérios previsto no edital básico, considerando preço cheio, vamos dizer assim.

Então, penso que a solução que o TCU sugere o DNIT poderia observar plenamente, fazer os cálculos, fazer um relatório e promover a mudança nos preços anteriormente à assinatura do contrato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) -. Com a palavra o Deputado João Magalhães.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, só uma observação, complementando o que a Liliane disse. A Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara, por meio da Subcomissão de Acompanhamento de Obras do PAC, esteve visitando o Contorno de Maringá. Está muito próximo de um acordo. A empresa já aceita desconto; o TCU, a princípio, já aceita o acordo.

O que está pendente é simplesmente o contrato, uma vez que, para fazer o desconto, o Superintendente do DNIT quer uma autorização do TCU, que diz simplesmente que se tem de tirar o sobrepreço. Mas, se tirar, vai cair o preço em quase 10%. O Superintendente do DNIT disse que não pode assinar o contrato, uma



vez que pode ser até acionado judicialmente por ter dado um desconto, tendo em vista que houve outros concorrentes.

Acho que está muito próximo do acordo; acho que uma autorização do TCU ao DNIT resolveria o problema.

A comitiva da Câmara esteve lá, acompanhada do TCU, do DNIT. Trata-se de uma obra de grande importância para Maringá. A metade já está pronta. A BR corta o meio da cidade. E todo o tráfego vai ser desviado para o Contorno, que está quase pronto, falta pouca coisa.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) – Agradeço ao Deputado João Magalhães.

Dando sequência, o Sr. Luiz Ricardo gostaria de fazer uma pergunta do DNIT.

O SR. LUIZ RICARDO FILGUEIRAS - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu gostaria de aproveitar a oportunidade, já que o general tocou na importância de o DNIT investir na área de projetos, de saber que — eu considero um outro pilar da cadeia para haver uma boa execução de obra — quais são as ações que o DNIT pretende investir na área de fiscalização?

Na minha opinião, esse é outro ponto importante nesse processo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Gostaria de agradecer ao Sr. Luiz Ricardo Filgueiras.

Já passo a palavra ao general Jorge Ernesto Pinto, para que responda às perguntas e, se quiser, faça algum questionamento também ao TCU.

Então, com a palavra do Sr. Jorge Ernesto Pinto.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Vamos tentar, então, trazer um pouco mais de luz ao debate.

Eu entendo que repactuar os preços e assinar é uma sequência lógica. Essa análise mais detalhada, se a repactuação do preço vai mexer no segundo lugar do processo licitatório, é uma coisa simples. Isso é feito num dia. E, ainda no meu entender, o Superintendente do DNIT não tem que pedir autorização, porque o TCU já se manifestou sobre isso, disse qual é a idéia. Nós temos de fazer a nossa parte e pronto. Não temos de ter medo de fazer o que é melhor para o Erário e para a população.



Então, temos de tentar o pacto urgentemente. Até sábado, estarei com o Tiago, Superintendente do DNIT no Paraná, e vamos apresentar ao TCU nossa proposta de contrato. Nossa relação com o TCU é de respeito mútuo. Logicamente que o tribunal é o controle e o DNIT, gestão, mas a relação é de respeito mútuo, cada um respeitando sua missão institucional.

Com relação ao problema comentado pelos Deputados, o DNIT tem que investir, sim, no seu corpo técnico. E aí eu respondo ao Deputado João Dado, ao Deputado Amauri Teixeira e ao próprio representante Tribunal. Os engenheiros no DNIT são poucos, temos que aumentar sua quantidade. Mas não é só de engenheiros, não. Pasmem os senhores: o DNIT não tem topógrafo. Acredita nisso, Sr. Deputado? O DNIT não tem topógrafo. Como que vai fiscalizar a obra sem topógrafo? O DNIT não tem laboratorista de solo. O controle de uma obra funciona mediante dois tipos de ações: de quantidade e de qualidade. Para controlar quantidade, temos que ter engenheiros e topógrafos. Para controlar qualidade — isso de maneira muito simples —, temos que ter engenheiros, topógrafos e laboratoristas. Essa é uma matéria multidisciplinar. Temos de ter laboratorista de solo, laboratorista de asfalto, laboratorista de concreto; engenheiros PhD em geotecnia e em estrutura; engenheiros hídricos, engenheiros químicos, engenheiros metalúrgicos, engenheiros florestais. Tudo que é engenharia tem de haver no DNIT, que é a casa do engenheiro.

Então, precisamos rever isso. Estamos, neste momento, num trabalho de diagnóstico. A minha diretoria tem, até o final desta semana, de apresentar o diagnóstico da instituição. O que significa? Quem são os homens e as mulheres que integram o DNIT, nome por nome e o que cada um faz, para sabermos se estamos no caminho certo ou não, e qual a nossa proposta final, porque precisamos mudar um pouco esse cenário

Viadutos em Porto Velho. Estou um pouco surpreso com o problema, mas vou apresentar um relatório ao COI. Vamos levantar em detalhe o que está acontecendo. Quanto à BR-324 para este ano, acho que os editais de mais urgência são para Minas e Maranhão, no que se refere à BR-135, e para o CREMA, conserva geral de rodovia, que é urgente. Temos de colocar na rua edital para contratar 32 mil quilômetros de CREMA — conserva pesada. Contratar 32 mil quilômetros é um



trabalho grandioso. E, além de contratar a conservação, a reparação e restauração das obras de artes dessa malha viária. Cerca de 1.500 pontes estão precisando urgentemente de uma ação nossa parte. Esse é um outro trabalho grandioso.

O Deputado Amauri Teixeira disse aí... Eu queria saber qual era o trecho que ele disse em que ocorrem muitos defeitos. Ele falou num trecho, Deputado... Jacobina e Miguel Calmon? Eu vou levantar isso aqui.

A 429, Deputado, aguarda, até o dia 20, a conclusão dos estudos do IPR, o Instituto de Pesquisa Rodoviária que o DNIT tem. Os técnicos foram mandados para lá; estão estudando. Porque eu tenho que apresentar ao Tribunal de Contas um estudo conclusivo. Se os lotes da 429, que são o 1 e o 2, estão bem feitos realmente, com aquele colchão drenante, ou se o Lote 3 tem que voltar para o 2, até porque apresentou lá um defeito prematuro; um defeito prematuro nos Lotes 1 e 2, que nós também pedíamos ao IPR para apurar a causa.

A BR-364, digamos assim, é quase que a única ligação que existe do Sul com Rondônia, Acre e dali para Roraima, passando pelo Amazonas.

Eu andei nessa rodovia em 1974. Era Cuiabá/Porto Velho, 1.524 quilômetros de lama — foi no mês de dezembro, era só lama —, num fusca que eu comprei. Comprei um fusca em Agulhas Negras e fui dirigindo até Manaus. Saí dia 7 de dezembro de Resende e cheguei dia 24 de dezembro em Manaus.

É uma rodovia muito importante, Deputado. Ela vai está no CREMA. Agora, uma nova 364, aí, não é o General que decide, não. Para melhorar, duplicar ou fazer uma nova capacitação para ela, aí nós temos que subir com o escalão. Está certo?

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - Mas, General, já há disponibilidade de...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - De restauração?

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - De restauração...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - De restauração, tudo bem.

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - Não, de reconstrução dessa BR, criando a terceira faixa, criando situações de reconstrução mesmo, porque a BR não aceita...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Esse é um assunto que vou tratar com o Ministro, sabe Deputado?



O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - Nós temos, inclusive, uma reunião da bancada com o senhor. Já foi discutido isso com a Presidenta da República...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - É.

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - ... já foi discutido isso com o Ministro anterior e, certamente, nós iremos estar no DNIT lá, para poder reivindicar. Acho que é uma situação...

Se o senhor for de fusca lá hoje, vai ter muita dificuldade de trafegabilidade, porque uma BR em que, agora, o norte do Mato Grosso coloca como logística de transporte a BR-364 até o porto de Porto Velho, toda a sua produção de grão.

Não dá para aceitar o que eu vi nesse final de semana: uma caçamba e um carrinho de mão tapando buraco na BR-364. Isso é jogar dinheiro fora, isso é atentar contra a segurança das pessoas; é um desrespeito uma atitude daquelas. Uma caçamba apenas, com dois carrinhos de mão, quatro funcionários, jogando aquilo. Não tem um rolo, não tem nada. Você passa com o carro... Cem carretas que passem ali, estará o buraco formado outra vez. E nós já estamos com 30 dias de período intenso de chuva, o que vai levar aquela BR-364 a uma condição de risco muito grande, muito grande.

Então, eu acho que...

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - A conserva pesada, tipo restauração, já deveria ter iniciado quando pararam as chuvas, Deputado. Essa é que é a questão.

O que está acontecendo? Nós assumimos o DNIT, que estava parado, Deputado, com os editais todos parados. Passou um *tsunami* ali que levou a cabeça do DNIT embora. O senhor precisa ver isso.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Estamos entendendo.

O SR. DEPUTADO CARLOS MAGNO - Então, o que está acontecendo?

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Agora, mexer na BR-364 com qualquer obra que for é inviável; é jogar dinheiro do Erário fora. Nós sabemos disso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Já extrapolamos mais de uma hora o nosso tempo.

Vou passar rapidamente a palavra para a Deputada Marinha Raupp e depois para o Deputado João Dado.



Na sequência, solicito que o General termine de responder e finalize, para que possamos passar para os outros gestores, no caso a VALEC e o Tribunal de Contas, pois já estamos muito em cima do horário.

Com a palavra a Deputada Marinha Raupp. Solicito agilidade para darmos continuidade aos trabalhos.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Sr. Presidente, nesse primeiro momento, gostaria de agradecer e saudar o Diretor do DNIT, que comparece a esta Comissão, e o Deputado Carlos Magno, Deputado do nosso Estado, da bancada Rondônia.

O DNIT tem correspondido com o Estado de Rondônia, primeiro na área de projetos. Temos que considerar que se hoje temos o asfaltamento da BR-429, isso se deve a um trabalho feito na elaboração do projeto básico, do projeto executivo.

Como tivemos a oportunidade de ter uma audiência com o Diretor General Jorge, queremos dizer que também estamos aguardando ansiosamente o relatório dos técnicos que foram à BR-429 para verificar os problemas que ocorreram.

Não sou engenheira, mas sou supervisora de trecho. Foi assim como me apresentei ao senhor. Nós, do Estado de Rondônia, percorremos todo o nosso Estado e acreditamos que esse relatório vai nos oportunizar resolver os problemas que ocorreram na BR-429. O restante dos trechos está em obras. O Ministro Paulo Sérgio esteve conosco e percorreu a BR-429 inteirinha de carro. Ele teve essa sensibilidade amazônica, e queremos agradecer por isso.

Temos certeza de que, na conclusão do relatório, teremos a oportunidade de sanar os problemas e continuar as obras da 429 por ser uma região de dificuldades. Sabemos que a população que lá mora não pode ter esse problema de paralisação de obra. Na verdade, estamos verificando o que ocorreu nesses dois trechos, 1 e 2.

Com relação à BR-364, todos nós, o Brasil todo sabe da importância da BR-364, principalmente para nós, que moramos no Estado. Como o Deputado Carlos Magno disse, e é correto, o desenvolvimento do Estado do Acre e do Amazonas passa pelo Estado de Rondônia. Estamos aguardando a licitação para construção da ponte que liga Rondônia ao Acre — até hoje, Presidente, é por balsa que nós chegamos até o Estado do Acre. A saída do Pacífico está pronta, porém ainda temos essa pedra no meio do caminho, que é a ponte.



Com relação à recuperação, à restauração da BR-364, estamos no aguardo, General, justamente da conclusão das licitações. Alguns trechos já foram licitados, outros não.

O Deputado Carlos Magno tem razão quando diz que essa é uma obra que já está no PAC, e nós queremos agradecer por isso. A restauração da BR-364 já está no PAC. Se não estivesse, aí sim teríamos muitos problemas, porque haveria, como aconteceu até agora, tapa-buraco na BR-364.

Nós sabemos a situação em que se encontra o DNIT, a responsabilidade que o senhor tem com a nova equipe de concluir o processo licitatório e tão logo dar início às obras de restauração, inclusive a construção da segunda e terceira faixa, o que está contemplado nesse processo de licitação.

Ressalto também a importância das travessias urbanas nos Municípios que estão no eixo da BR-364. Cito o Município do Deputado Carlos Magno, Ouro Preto, e outros, que já temos feito. O Município de Cacoal já fez, Presidente Médici só parte, Ouro Preto tem projetos, Ariquemes está sendo concluída através de um convênio com a Prefeitura.

Estamos aguardando também a aprovação do Anel Viário para contratação. Temos empenhados 12 milhões de reais, que tivemos oportunidade de despachar com o senhor. Em sendo autorizado o contrato, o Governo do Estado inicia a obra e teremos também essa oportunidade de contar com uma outra via para o escoamento da produção da nossa região, ligando Centro-Oeste ao Norte do País.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Na sequência, Deputado João Dado, para que possamos finalizar com o General.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Só para reiterar a solicitação ao DNIT e ao TCU, porque nós, do COI, não podemos saber se é preciso 100 ou 200 engenheiros e em que especialidades. Quem sabe são os senhores, dessas duas instituições. Então, por favor, mandem com urgência.

Penso que o COI deve abraçar essa causa e, através da sua concretização, ampliar a capacitação e os recursos humanos do gestor bem como do órgão fiscalizador pelo Poder Legislativo. Com isso, vamos superar e proteger o Erário em bilhões e bilhões, e de forma perene.



Penso que esta é a hora de investir e não de gastar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Com a palavra o General, para finalizar.

O SR. JORGE ERNESTO PINTO FRAXE - Srs. Deputados e a nossa fiscal de trecho, muito gentil, estou com o olho em cima do IPR, porque foi um técnico até a BR-429 para colocarmos a limpo essa questão. Isso é prioridade para nós.

Quando o senhor disse “reconstruir”, pensei que era uma estrada diferente, fazer um novo projeto. A restauração é questão fundamental para nós.

Sobre o Anel Viário, há controvérsias, e nós temos que tirar essas controvérsias. Houve um investimento inicial e agora aquele outro. Mas vou sentar com o Ministro, Deputada, e lhe dou uma resposta. Até segunda-feira que vem, se Deus quiser, teremos uma posição do Ministro sobre isso.

Fico muito feliz com o COI abraçando uma causa nossa. Isso é muito importante para nós. É um apoio *sui generis*, único e muito forte que vocês vão nos dar. Realmente, precisamos pensar um DNIT novo para um cenário do futuro, porque o Brasil não vai parar de buscar o seu desenvolvimento. Pelo contrário, agora que ele encontrou a direção, como se diz no jargão militar, que encontrou o azimute, ele vai embora, e o DNIT tem que estar pronto para responder às demandas da infraestrutura de transporte do País. Estamos pensando nisso e acho que até a semana que vem já tenho a proposta. Logo em seguida, voltarei aqui para discutir com os senhores e procurarei o COI.

Fico muito agradecido com a delicadeza e a atenção de todos, dos profissionais do TCU, que sempre tiveram muita paciência conosco e nos escutam. Com toda a certeza, todos aqui queremos o melhor para o nosso Brasil.

Obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu é que gostaria de agradecer. Muito obrigado, mesmo, General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, Diretor-Geral.

Agradeço ao TCU, em nome da Sra. Liliane Galvão Colares e do Sr. Luiz Ricardo Filgueiras. Foram muito importantes as colocações, os indícios apresentados pelo TCU. Acho que isso inclusive dará base para que possamos apresentar o relatório. Em muitos casos, obtivemos as respostas na totalidade ou



parcialmente pelo gestor. Ficamos realmente muito felizes em ver a seriedade tanto do TCU quanto dos gestores. Isso é muito importante para o povo brasileiro.

Gostaria que o General encaminhasse, o mais rápido possível, para esta Comissão, para o COI, as medidas que foram apresentadas aqui. Nas reuniões que fizemos anteriormente no COI, o DNIT, no caso, o Ministério dos Transportes, ficou de analisar as medidas que o General já colocou aqui. Vou dar um exemplo claro, a repactuação em relação à BR-050, que acho será importante para servir de elemento para que possamos fazer a análise. As várias outras colocações que foram apresentadas aqui solicitamos que sejam encaminhadas, o mais rápido possível, para o Comitê.

Gostaria de agradecer ao general, ao TCU e, na sequência, convido os representantes da VALEC e os representantes do TCU, a Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho. Houve uma alteração em relação aos representantes da VALEC, a quem já convido para ocupar a Mesa. Assim que estiver com os nomes, os anunciarei.

Convido já a Sra. Juliana Pontes Monteiro e, representando a VALEC, o Sr. Luiz Carlos Oliveira Machado, Diretor de Engenharia da VALEC, e o Sr. Antônio Felipe Sanchez Costa, Presidente interino da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. *(Pausa.)*

Dando continuidade aos trabalhos, passo imediatamente a palavra ao Sr. Antônio Felipe Sanchez Costa, Presidente interino da VALEC, que disporá de 20 minutos.

Não sei se o Sr. Luiz Carlos vai se utilizar da palavra também. Se for, os senhores se definam e dividiremos o tempo.

Então, com a palavra o Sr. Antônio Felipe Sanchez Costa, Presidente interino da VALEC.

O SR. ANTÔNIO FELIPE SANCHEZ COSTA - Bom dia aos senhores participantes da Mesa, Parlamentares, técnicos em geral, participantes, auditório.

Eu queria basicamente falar alguma coisa sobre a VALEC e sobre nossa participação nas questões que foram solicitadas no COI. Também quero ressaltar, de maneira bastante enfática, o trabalho que vem sendo feito pelo TCU, que, de maneira sempre objetiva e participativa, nos recebeu. Temos aprendido juntos a



ultrapassar todos esses obstáculos que são colocados à nossa frente pela grandiosidade das obras de ferrovia.

Iniciando a nossa participação, peço a nossa Alessandra que vá colocando ali os pontos para os quais foram solicitados esclarecimentos pela Mesa.

(Segue-se exibição de imagens.)

O primeiro ponto se refere ao Lote 13 da Ferrovia Norte-Sul, que é basicamente o mesmo conceito do Lote 14. Eles envolvem a mesma empresa e, apesar de terem valores e quantidades diferenciadas, o assunto basicamente é o mesmo.

Nesses dois lotes, em 2010, o TCU determinou uma retenção cautelar da ordem de 10%. Por liminar, as empresas garantiram a liberação de faturas sem retenção, e a sentença do mérito na Primeira Instância foi procedente em favor da empresa, determinou o cumprimento do contrato e considerou nula a decisão do TCU. A VALEC apelou à decisão do Tribunal Regional Federal, encontrando-se o recurso aguardando julgamento desde novembro de 2010.

O TCU, em 3 de agosto de 2011, solicitou uma repactuação da VALEC junto à empresa de valores tanto do Lote 13 quanto do Lote 14, e nos deu um prazo de 45 dias, o que efetivamente foi realizado. A empresa se recusou a repactuar os dois contratos, e nós encaminhamos ao TCU essa informação. Também temos conhecimento de que ela encaminhou um pedido de reconsideração junto ao TCU.

A obra do Lote 13 encontra-se 77% realizada; a obra do Lote 14 encontra-se 83,3% realizada. É evidente que a postura da VALEC com relação a esses dois lotes é a de dar continuidade a essas obras até sua conclusão, e qualquer decisão judicial, ou qualquer decisão que afete a empresa de uma maneira geral, vai ser acatada, e as responsabilidades que porventura sejam necessárias de apuração serão todas elas efetivadas, de acordo com os organismos de controle e pela Justiça.

Passemos ao Lote 15, sobre o qual também existe determinação de uma retenção cautelar de 10%. A empresa conseguiu uma antecipação de tutela e não só conseguiu a cassação dos 10% de retenção cautelar como também uma determinação de devolver as parcelas retidas anteriormente. O processo, da mesma forma que os anteriores, aguarda uma decisão de mérito desde dezembro de 2010.



Neste caso, a obra já está praticamente concluída; 99,57% concluída, em dados de setembro de 2011.

Passando aos próximos lotes, temos aqui o Lote 4, que também tem a mesma situação. Nesse caso específico, a retenção determinada pelo TCU foi de 10,35%. A empresa também fez as suas interposições junto à Vara Federal de Brasília, recorrendo ao TRF, e, liminarmente, conseguiu liberar as retenções em 20 de outubro de 2010. A VALEC também fez as suas ações junto à Justiça, e o processo encontra-se pendente de decisão definitiva quanto à liminar e mérito desde 12 de julho de 2011. Trata-se de obra também em fase final de conclusão: encontrava-se 96% realizada até setembro de 2011.

O Lote 12 teve o mesmo tipo de procedimento: retenção cautelar recomendada; a empresa, inconformada, interpôs ação ordinária na 6ª Vara Federal de Brasília, que suspendeu a retenção antecipada, determinando a devolução das quantias retidas. O processo também aguarda decisão de mérito. Obra 97% concluída.

São esses os lotes da Ferrovia Norte-Sul sobre os quais efetivamente tínhamos que dar algum esclarecimento com relação a essa parte.

Eu gostaria de esclarecer que, basicamente, todos esses lotes — recorde-me bem na VALEC — já começaram na Justiça na época da licitação, e parece-me que eles vão terminar no mesmo local. Então, nós estamos fazendo os acompanhamentos necessários. O interesse da VALEC é que essas obras sejam concluídas e, tão logo essas decisões judiciais sejam promulgadas, em qualquer situação que elas sejam definidas, nós vamos acatar e tomar as providências internas que o fato requerer.

Eu vou passar a palavra agora ao Dr. Luiz Carlos para falar sobre o processo específico com relação à Ferrovia de Integração Oeste-Leste — FIOL — na Bahia. Ele tem algumas coisas um pouco mais técnicas para que sejam esclarecidas aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu gostaria de agradecer ao Sr. Antônio Felipe Sanchez Costa, Presidente Interino da VALEC.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Carlos Oliveira Machado, Diretor de Engenharia da VALEC.



O SR. LUIZ CARLOS OLIVEIRA MACHADO - Quero primeiramente agradecer aos membros desta Comissão o convite.

As obras listadas pelo nosso Presidente estão todas em fase de conclusão. As que têm maior quantidade para ser executada, Lotes 13 e 14, estão em torno de 17% na parte de drenagem; conclusão de drenagem e conclusão de infraestrutura.

Os Deputados Brandão e João visitaram o nosso trecho e ficaram bastante admirados com a grandeza do empreendimento. Visitaram o PAC de Palmas, que tem sete linhas de seis quilômetros cada uma. A PETROBRAS, COSAN e várias indústrias estão se instalando lá. Visitaram o Lote 12, que não estava, no caso.

O pedido da VALEC é para que possamos concluir esse trecho, deixando um legado de 1.580 quilômetros, construídos no Governo Lula juntamente com o Governo Dilma. Este é o pedido para a Norte-Sul, haja vista que, nos vinte anos anteriores ao Governo Lula, foram feitos 215 quilômetros; haja vista que nem Geisel conseguiu fazer a Ferrovia do Aço, que tentou fazer. Não conseguiu fazer em tempo e ela veio a ser concluída vinte anos depois.

Quero deixar claro que projeto básico não é projeto executivo, mas a lei permite que seja licitado o projeto básico. Existe um dado muito interessante do CONFEA, a Resolução nº 361, que considera o projeto básico bom o bastante para ser executado desde que tenha confiabilidade de 15%, para cima ou para baixo.

As incongruências encontradas no projeto básico no trecho dos Lotes 5, 5-A, 6 e 7 da FIOL não representam nem 1% do que poderia acontecer. Então, o projeto básico, segundo nosso parecer, dentro da legalidade, de acordo com o que determina o CONFEA, está perfeitamente compatível com a necessidade.

Eu gostaria de esclarecer, primeiro, que algumas incongruências do projeto levaram a uma análise talvez um pouco mais rigorosa do TCU, embora eu tenha sido sempre muito bem atendido. Nós temos discutido muito e procurado atender quase sempre as determinações do TCU, sejam de ordem econômica, sejam de ordem técnica, haja vista que a licitação da FIOL foi totalmente negociada passo a passo com o SECOB-2, tanto em preço quanto em solução técnica. Hoje, obviamente, nós passamos para o âmbito da SECOB 4, que entendeu que algumas incongruências no projeto básico dos Lotes 5, 6 e 7 inviabilizariam a sua execução.



Eu quero deixar claro o seguinte: o projeto básico foi feito; posteriormente apareceram algumas solicitações de ordem técnica, ou de meio ambiente, ou social. A VALEC tem, sim, obrigação social, ela não é empresa privada. Então, algumas demandas que apareceram no projeto básico são posteriores à execução do projeto, haja vista, por exemplo, a Variante dos Índios.

Basicamente, Sr. Presidente, a incongruência no projeto básico se prende muito mais a algum problema que tinha o Lote 6 e a algumas divergências de variantes que precisam ser estudadas. Nesse caso, as variantes implicaram 1% sobre o Lote 6.

Eu gostaria de dizer que as situações em que supostamente foram encontradas irregularidades pelo TCU basicamente são focadas no projeto básico. Há algumas divergências de preço, mas são de somenos importância. Não haveria problema nenhum em elas serem discutidas com o TCU, embora já tenham sido discutidas anteriormente. De todo modo, estou aberto à discussão. Se houver algumas impropriedades na fabricação do concreto — isto é só questão técnica —, basta chegarmos lá e definirmos que vamos fazer assim, ou vamos fazer assado. Podemos mudar a sistemática. Inclusive, eu enviei uma correspondência para o TCU na época da licitação, que dizia que para as composições unitárias que tivessem alterada a sua distância de transporte nós alteraríamos as composições unitárias para mais ou para menos. E tenho, nas respostas às perguntas dos concorrentes, a confirmação de que as composições unitárias poderiam ser alteradas para mais ou para menos se depois fosse constatada diferença de distâncias maiores ou menores. Quer dizer, em relação a preço, eu não teria problema nenhum com o TCU, aliás, nunca tive.

Agora, eu gostaria de pedir uma análise mais apurada do TCU, até porque o cancelamento do projeto neste instante vai tornar muito menos viável a siderúrgica da BAMIN, porque Caetité está no trecho da siderúrgica. Ao contrário do que muitas pessoas pensam — eu não sou baiano, sou carioca —, a mineração viabiliza a ferrovia com 20 milhões de toneladas. E querem adiantar 2 bilhões de reais, querem nos vender frete futuro de 2 bilhões de reais. Só com os 2 bilhões de reais, eu faço a ferrovia até o porto.



Então, eu gostaria de pedir o seguinte: que, dentro das características do projeto básico, houvesse sensibilidade do TCU no sentido de admitir maior flexibilidade no estudo e na análise das dificuldades que temos encontrado.

Por exemplo, apareceu a demanda da Variante dos Índios depois que estava pronto o projeto básico. Para os senhores terem ideia, a Variante dos Índios implica, a menor, 1,4 milhão de reais. Então, a alteração de projeto na Variante dos Índios implica a redução de 1,4 milhão de reais.

Na Variante das Cavernas, até por questão de prazo, nós não podíamos deixar que se passasse muito tempo, porque levaria 20 meses para ser concluído o estudo total das cavernas, que ainda não foi concluído. Nós licitamos, mesmo sabendo dos riscos que haveria. Houve um estudo preliminar do nosso projeto; consultamos a diretoria, que disse que poderia haver variação de 3% no valor do empreendimento. Nós resolvemos correr o risco e autorizamos que fosse licitado com essa incongruência no projeto. Posteriormente, o estudo provou que a variante implica aumento de 2,1 milhões de reais. Nós estávamos pensando que seria muito mais alto.

Depois houve a demanda da Variante da Silvânia, de cunho social. São 260 lotes estreitos e compridos, todos com acesso ao rio. E o projetista não tem sensibilidade. Ele coloca um projeto em cima do mapa na melhor situação, na mais barata, aquela que vai acompanhando o vale. Com isso, insensivelmente, cortou 268 lotes que tinham acesso a água, o bem mais precioso do sertão. Houve demanda social, os políticos também intercederam porque não concordavam com aquilo. Nós estudamos uma variante que leva a um acréscimo de 4 milhões de reais no projeto, no Lote 6.

Estudando as três variantes — uma diminui, outra aumenta —, concluímos o aumento total de 4,7 milhões de reais, representando custo menor que 1% do valor da obra, de 575 milhões de reais.

Ora, 1%... O CONFEA entende que um projeto básico pode ter até 15% para mais ou para menos, e nos dê insegurança. Há alguns outros casos — acho que não vale a pena relatar aqui — referentes a problema de solo mole ou a algum problema de sondagem. No projeto básico, nós temos também muita dificuldade com sondagem. Nem sempre se consegue acesso às fazendas com facilidade,



quase sempre com muita dificuldade. A ferrovia, muitas vezes, não beneficia a fazenda, mas a prejudica. É diferente da estrada, que beneficia a fazenda quando a corta. A fazenda dobra de valor. No caso da ferrovia, não. O fazendeiro quer ver a ferrovia longe da sua fazenda.

Essas são as três incongruências que impactaram o projeto e levaram o estudo do TCU a recomendar a paralisação.

Há outros casos, como de insuficiência de sondagem. Segundo nosso estudo, as sondagens, no projeto do Executivo, que já está licitado e em andamento, não têm dado diferença alguma, muito pouca diferença.

Com relação ao pátio de Barreiras, há um questionamento do TCU sobre onde colocá-lo. Eu tenho a impressão de que a decisão de projeto, a decisão de colocar o pátio em determinado lugar implica três coisas: estudo técnico, estudo financeiro e estudo político. E isso tem que ser atendido. Engana-se quem diz que não têm que ser atendidas as demandas políticas. E, detalhe, isso foi feito antes do projeto básico. Então, não implicou aumento ou diminuição do preço do projeto. E está localizado em Barreiras, o centro geográfico de uma região produtora — grande produtora. Foi feito um acordo com a participação de vários Deputados, Senadores e do Governador da Bahia. Isso tem que ficar bem claro. E ficou sacramentado que o compromisso de construir os 30 quilômetros de estrada era do Governo do Estado e da Prefeitura de Barreiras.

Então, eu não concordo absolutamente com o TCU ao questionar a nossa decisão de colocar o pátio naquele lugar. Não concordo porque não compete ao TCU decidir os aspectos técnicos, mas ao Executivo. Se errarmos, vamos pagar pelo resto da vida.

Nas minhas considerações finais, há um problema de estudo de solo, de diferença de solo que considero de menor importância e pode ser discutido tecnicamente. O grande problema que eu vejo são essas três variantes e o pátio de Barreiras, que foi muito questionado pelo TCU.

Quero dizer também que minha maneira enfática de falar e às vezes até meio agressiva não quer dizer que eu seja uma pessoa mal-educada e que não tenha consideração pelo TCU. Pelo contrário, tudo eu levo para o TCU e tenho sido muito bem recebido. Também trato o pessoal do TCU com educação. Eu acho que o TCU



melhorou muito e nos ajudou a melhorar a qualidade. Quando entrei aqui, há três anos, não por deficiência nem demérito das pessoas que aqui estavam, fazia-se a ferrovia com trilho velho, sucata da Vale. Era um tempo muito diferente de hoje. Se os senhores forem ver, hoje a ferrovia é de Primeiro Mundo, nós temos linha de Primeiro Mundo. Podem ir aonde quiserem. Eu estive no Japão e na Austrália. Podem ir a qualquer lugar, não há melhor. Dentro dos nossos parâmetros, é de Primeiro Mundo. Há falhas? Sim, principalmente em geotecnia. Mas, quanto a isso, eu faço ferrovia há 40 anos e duvido que o projeto do Executivo consiga fazer a geotecnia 100% perfeita. Eu vou morrer e não vou ver isso. Faço (*ininteligível*) há 40 anos; se fizer por mais 20, vou continuar não vendo.

Então, gostaria que se levasse isso em consideração e que o Tribunal analisasse com carinho a nossa reivindicação. Se não houver verbas para darmos andamento a esse trecho da obra, nós vamos atrasar em 2 anos a ferrovia. Eu também gostaria que os Srs. Parlamentares analisassem com bastante carinho o trecho da FIOL.

No mais, estamos aqui para responder ao que for necessário.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Sr. Luiz Carlos Oliveira Machado, Diretor de Engenharia da VALEC, e já passo a palavra à Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho, Secretária da SECOB 4, do TCU, que disporá de 20 minutos para as suas colocações.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Bom dia a todos. Eu queria saudar, primeiramente, os componentes da Mesa: O Deputado Weliton Prado, Presidente da Comissão; o Sr. Romiro, Consultor da Câmara; os técnicos da VALEC. Gostaria de saudar também os demais presentes, os Parlamentares, as senhoras e os senhores.

Eu me chamo Juliana, sou Técnica do Tribunal de Contas da União, trabalho na Secretaria de Fiscalização de Obras nº 4. Na SECOB 4 cuidamos de ferrovias, portos e hidrovias e de obras hídricas.

Para iniciar a apresentação, eu gostaria de esclarecer o que é uma irregularidade grave, a famosa IGP, que todo o mundo comenta. Às vezes quem é de fora não consegue perceber o que é uma IGP. Muita gente tem dúvida.



A LDO 2012, em seu art. 91, define claramente o que é uma irregularidade grave com recomendação de paralisação. Vejam que o nome é “recomendação de paralisação”. Por quê? Porque o Tribunal, quando vai fazer as suas fiscalizações e se depara com atos e fatos que recomendem a IGP nos ditames da LDO, ele manda uma lista ao Congresso Nacional. Cabe ao Congresso a palavra final sobre se a obra vai ser inserida no quadro de bloqueio da LOA ou não.

O indício de irregularidade grave são atos e fatos que têm que ser materialmente relevantes em relação ao valor total contratado, têm que ter potencialidade de ocasionar prejuízos ao Erário ou a terceiros e têm que ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato ou configurar desvios relativamente aos princípios a que está submetida a administração pública.

Esclarecida essa etapa inicial — muita gente não conhece a sistemática de fiscalização do Tribunal —, eu vou iniciar exatamente pela ferrovia sobre a qual o Sr. Luiz Carlos acabou de falar, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, na Bahia, a FIOL.

A FIOL, atualmente, se estende de Ilhéus até Barreiras. Ela tem a previsão de encontrar a Ferrovia Norte-Sul. O trecho que vamos comentar agora e foi fiscalizado durante o FISCOBRAS 2011 é o trecho entre Caetité e Barreiras. Vejam que a Lei Orçamentária, quando estabeleceu a fonte dos recursos, distribuiu em dois PTs, um que vai de Ilhéus até Caetité e outro que vai de Caetité até Barreiras. Nós vamos tratar do trecho que vai de Caetité até Barreiras.

Quais são os objetos que estão com IGP no trecho Caetité-Barreiras? O Lote 5, o Lote 6, o Lote 7 e o Lote 5-A, que é a construção de uma ponte. Os Lotes 5 a 7 tratam da construção da ferrovia propriamente dita.

Quanto à Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a IGP é classificada por conta de projeto básico deficiente. O problema verificado é deficiência no projeto básico.

A primeira coisa que eu gostaria de argumentar aqui com os senhores e considerar é que a resolução do CONFEA é anterior à Lei nº 8.666, de 1993. Eu tinha uma série de considerações na resolução do CONFEA. Ela dizia que a estimativa de um projeto pode variar por volta de 15%. Isso eu não posso nem chamar de erro. Seria exatamente porque, entre o que você projeta e o que você executa, existe uma diferença. Vemos isso exatamente quando vamos reformar a nossa própria casa. Existe realmente uma diferença entre o que projetamos e o que



vamos executar. O tribunal em nenhum momento diz que não pode haver alteração no projeto. O que o tribunal entende e o que a Lei nº 8.666 define no seu art. 6º, em que ela considera tudo o que deve ser um projeto básico, é que o que era previsível e o que eu deveria ter feito da maneira adequada, antes de licitar, não pode ser considerado fato imprevisível, isso não pode ser considerado erro de projeto, vamos dizer assim. Erro de projeto até que poderia ser considerado — eu deixei de verificar uma coisa que era previsível naquela fase.

Agora, o que vemos na FIOL — e eu gostaria de enumerar para os senhores, a título ilustrativo — é a existência de estudos para a alteração, após a contratação da obra, de 48,25% do traçado relativo ao Lote 6.

Voltando à história do CONFEA, que eu não concluí, a Lei 8.666 não recepcionou a Resolução CONFEA. Ou seja, eu não posso, hoje, haja vista tudo o que a Lei 8.666 exige no seu art. 6º para um projeto básico, considerar 15% de alterações na estimativa do meu projeto.

Entre os problemas que o Sr. Luiz Carlos listou para nós estão as variantes. Veja que, no Lote 6, do traçado inicialmente levantado no projeto básico, 48% foram modificados depois da contratação. *“Ah! Entendo. Apareceu uma pequena comunidade agrícola no traçado? Apareceu. Apareceram comunidades indígenas no traçado? Apareceram. Apareceram índios, pequenos agricultores e cavernas”*. O Sr. Luiz Carlos não falou das cavernas, mas há também uma variação por conta da presença de cavernas. Todas essas questões poderiam ter sido avaliadas quando da elaboração do projeto.

Eu vou enumerar para os senhores, por exemplo, a questão dos pequenos agricultores. Nós olhamos, pelo Google *Earth*, a localização dessa colônia de agricultores e percebemos que seria possível até para um cidadão que acessa o computador e que tem conhecimento disso saber que naquele traçado existia essa pequena colônia de agricultores, que seria prejudicada por conta do traçado da ferrovia.

A presença de cavernas naquela região, outro motivo da mudança do traçado, também podia ter sido considerada. Por quê? Porque todo mundo sabe que a região de São Desidério possui alto índice de presença de cavernas. Isso deveria ter sido estudado também.



Sobre a variante dos índios, outra questão que foi abordada por ele, em que pese o fato de que também poderia ter sido antecipadamente estudada essa situação, o Sr. Luiz Carlos menciona o seguinte: *“Mas vamos ter uma redução do traçado e uma redução no valor da ferrovia”*. Para essa variante dos índios.

O que eu gostaria de considerar é que não tenho como afirmar no momento se essa redução de valor de fato vai se consumir. Por quê? Raciocinem comigo: tenho um projeto que foi elaborado, ou seja, fiz estudos de sondagens, estudos geotécnicos, estudos preliminares de localização de jazidas, para saber por onde aquela ferrovia ia passar; de repente, eu mudo todo esse estudo. Não adianta calcular somente quanto vai reduzir, quanto vai aumentar, para poder afirmar com certeza se vai ser econômico ou não. Eu tenho que fazer uma nova análise de jazidas, eu tenho que fazer uma nova análise geotécnica, para ver se, quando mudar o meu traçado, não vou me deparar com um solo mole ou com outro tipo de subsolo que encareça aquela solução.

Eu até entendo, pelo que ele falou, as três variantes, que correspondem a 48,25% de variação, de mudança do inicialmente previsto, ou seja, do licitado e contratado, que poderiam ser inexpressivos os 4 milhões, dentro do valor total da ferrovia. Mas eu acho que é preciso fazer feitos estudos mais pormenorizados para poder afirmar que de fato serão 4 milhões.

Em relação à SECOB-2 e ao fato de ele ter mencionado que os problemas de projeto não foram identificados quando da análise do edital de licitação, eu gostaria de comentar com os senhores o seguinte: na época em que nós fomos analisar — eu falo “nós” porque a SECOB é uma só; apesar de serem quatro, ela é uma só — o edital da FIOL, em 2010, o nosso escopo era um: analisarmos o preço. Geralmente uma fiscalização de edital demora menos tempo. Olhamos o projeto, sim, mas não da forma como olhamos as questões de preço. E chegamos à FIOL, nesse momento, durante a fase de elaboração do projeto executivo. Vejam que o projeto básico estava pronto quando fomos lá, em 2010, mas agora eles estão na fase de elaboração do projeto executivo. Isso nos deu mais liberdade e mais consciência para poder avaliar realmente os problemas de projeto.

Então, não é que a SECOB-4 contradisse o que a SECOB-2 avaliou. Foi uma mudança de circunstâncias, foi uma mudança de momento que possibilitou.



Chegamos à fase de elaboração do projeto executivo, depois da contratação da obra, agora em 2011, e tudo isso nos possibilitou encontrar problemas que não tínhamos encontrado anteriormente.

Eu queria listar para os senhores as várias deficiências que encontramos no projeto básico da FIOL, no trecho Caetité-Barreiras. Da primeira eu já falei, que é a mudança de quase 50% do traçado do Lote 6; a segunda, de que o Sr. Luiz Carlos também falou, é a ingerência do Tribunal de Contas, que tentou determinar o traçado mais apropriado para o Lote 7 da FIOL. Vejam que em nenhum momento o tribunal pediu à VALEC que mudasse o seu traçado.

O que nós identificamos, também durante a fiscalização, é que havia duas soluções para o Lote 7, duas soluções aventadas pela própria VALEC — estavam lá nos estudos da VALEC. Uma das soluções era a da linha reta — foi o que nos chamou a atenção; e a outra solução era a de uma espécie de cotovelo, que foi a solução licitada e contratada.

Em nenhum momento o tribunal entende e a Secretaria de Obras entende que não tenha que haver uma análise política da situação. A única coisa que achamos bem pertinente constar dos estudos e dos elementos que nos foram apresentados durante a fiscalização foi uma análise da viabilidade técnica e econômica dessa escolha. Por que escolher o traçado que faz um cotovelo e não o traçado que seria o mais apropriado, em termos visuais, para a ferrovia? Em nenhum momento falamos que o traçado A é melhor ou pior do que o traçado B. O que queremos é que haja um estudo, até porque o gestor público tem discricionariedade para escolher entre o traçado A e o traçado B, mas ele tem que motivar seus atos. Vejam que não há nenhum estudo que me diga, por exemplo, que, ao escolher o traçado que escolheu, a VALEC teria que implementar um viaduto, duas pontes e ainda teria que pavimentar um trecho de rodovia — que, aliás, não está no objeto do contrato —, para poder chegar até o pátio. O usual, em ferrovias, é que o pátio esteja localizado perto de uma rodovia, por questões logísticas. Nesse traçado que a VALEC escolheu, o pátio não está próximo a nenhuma rodovia. Ou seja, o Governo da Bahia, pelo que eles nos disseram, terá que construir uma rodovia pavimentada, para que haja acesso ao pátio.



Eu entendo. Pode ser uma decisão política. Eu não tenho como afirmar porque não havia nos documentos que nós analisamos. Agora, os atos administrativos precisam ser fundamentados, até as decisões políticas. Eventualmente, se eu colocar um pátio ali, a região vai se desenvolver.

Em nenhum momento o tribunal disse à VALEC que ela deveria ter escolhido o pátio A ou o B. Ele só queria uma justificativa para, como eu disse aos senhores, motivar a análise técnica, econômica e política, de que o Sr. Luiz Carlos falou. Só queríamos uma motivação.

Em relação às outras questões tratadas, cito por exemplo a insuficiência de sondagens para a caracterização dos materiais de primeira, segunda e terceira categorias e de solos moles. Ele nos falou que existe uma dificuldade para realizar sondagens, por conta das fazendas da região etc. Eu entendo isso também, entendo que deve ser uma limitação. Mas há questões que realmente não conseguimos entender. Por exemplo: a equipe foi até o Lote 5 e percebeu que, na planilha orçamentária, havia a presença de solo mole. O solo mole é argiloso, compressível, e geralmente o custo da execução desse serviço é muito oneroso porque é difícil trabalhar com esse solo. E a equipe percebeu que, na localização em que deveria haver solo mole, não há solo mole. É um solo de primeira categoria. Por quê? Porque não basta o aspecto de solo mole. É preciso que ele seja argiloso e compressível.

No Lote 7, a equipe percebeu que não havia material de terceira categoria. O que é material de terceira categoria? É um material de mais difícil desmanche. Geralmente, você usa um processo a fogo para desmontar esse material. Não havia esse material na planilha orçamentária. Qual foi a surpresa da equipe? Numa pequena amostra, ali, numa visita, deparou-se com um material de terceira categoria.

Como eu disse aos senhores, o projeto básico foi analisado pelo tribunal quando da licitação; chegamos agora à SECOB-4, e já estava sendo realizado o projeto executivo. Pois bem. Nas sondagens do projeto executivo, que estão sendo executadas agora, já descobriram solo mole, nesse mesmo lote de que estou falando para os senhores, no Lote 7, na altura da ponte do Rio das Fêmeas — são



duas pontes. Com certeza, vai ser preciso fazer aditivos para inserir essa quantidade de solo mole na planilha.

O que eu queria deixar bem claro também, aproveitando o gancho e esclarecendo a diferença entre projeto básico e projeto executivo ao Sr. Luiz Carlos e aos demais presentes, é que o tribunal não recomenda, em nenhum momento, a contratação de uma obra com projeto executivo. O que queremos de fato são bons projetos. Nunca alguém do tribunal falou assim: *“Olha, vocês têm que licitar a obra com projeto executivo”*. O Governo Federal tem adotado, ultimamente, a postura de achar que é o mais adequado. Eu acho a iniciativa muito boa, mas queria ponderar, primeiramente, que não é uma orientação do tribunal. Temos uma posição formada sobre isso — no caso, a minha unidade técnica. Eu penso o seguinte: pode-se licitar com o projeto executivo. A lei faculta licitar com projeto executivo. Só que vamos ter outro problema, de que sempre falo: em vez de acharmos no tribunal um projeto básico deficiente, corremos o risco de achar um projeto executivo deficiente.

Então, em nenhum momento o tribunal exige que o projeto executivo tenha que existir antes da licitação. O que eu acho prudente, para o bem do País, para o bem da execução das obras — as obras são importantes —, é que os projetos sejam bem feitos, previamente à licitação. Não dá para improvisar depois da licitação. E sabemos o que gera um projeto básico ou executivo, qualquer que seja, malfeito. O projeto básico ou executivo malfeito, a meu ver — é uma opinião minha —, acaba sendo às vezes pior do que o sobrepreço. Por quê? Porque, quanto ao sobrepreço, eu consigo mensurar, pelo menos ali, estimativamente, qual é o prejuízo de uma obra. Agora, quanto ao projeto básico — e isso foi um exercício que nós fizemos na FIOLE —, eu não consigo sequer mensurar quais serão todos os prejuízos que poderão advir dos aditivos que com certeza serão apresentados.

E o que observamos? Observamos inclusive alguns trechos da Ferrovia Norte-Sul. Muitas vezes, eu não tenho mais folga. O que é folga? Os 25% foram extrapolados. Não há mais como lançar mão de alterações contratuais. O que eu faço? Acabo contratando um remanescente de obra. E o que isso gera? Primeiro, um conflito no próprio princípio da competitividade previsto na lei. Se eu orço uma obra, antes da licitação, com aquele projeto, muitas vezes, ao final, observo que a empresa que ganhou a licitação não ficaria no primeiro lugar. Há casos até em que



ela ficaria no último lugar, a depender do número de participantes. Eu já me deparei com isso. Ou seja, o princípio da competitividade e o princípio da vantajosidade para a administração não existem nesse tipo de circunstância.

Eu gostaria de chamar a atenção dos senhores para o que pode custar para os cidadãos uma obra que continua com o projeto básico malfeito, que continua sendo executada com aquele projeto malfeito. Essas ocasiões são a “porta aberta” para algo chamado de “jogo de planilha”. Não estou dizendo que isso vai acontecer na FIOL e não estou afirmando que eles têm intenção de fazer isso. Em nenhum momento. O que eu quero dizer aos senhores é que o projeto básico malfeito e os sucessivos aditivos nos dão margem a um desequilíbrio do contrato e a uma série de prejuízos. Por quê? Porque eu posso diminuir, a meu bel-prazer, os itens que estão com preços abaixo dos de mercado e posso aumentar os itens que estão com preços acima dos de mercado.

Então, vejam que o projeto é realmente o ponto crucial numa obra. Eu não sei estimar hoje, mas posso dizer, por alto, que o que nós conseguimos fazer, na ponta do lápis, foi algo em torno de 21 milhões de reais. Agora, posso dizer aos senhores que o prejuízo do projeto é de 21 milhões de reais somente? Não, eu não tenho como dizer aos senhores, porque o subsolo não foi investigado em 48% do traçado do Lote 6. O que eu vou encontrar lá embaixo? Ah! Eu posso encontrar um solo ótimo, mas posso encontrar também uma situação que demande um aditivo de mais de 25%. E aí vou ter que fazer o quê? Digam-me os senhores.

As outras questões de que gostaria de tratar, também em relação ao projeto, são a falta de detalhamento de solução estrutural das armaduras de concreto e das fundações das obras de arte especiais — não vou me delongar —; insuficiência de estudos para definição de jazidas de areia e brita; e inclusão na planilha orçamentária de serviços por administração.

A Distância Média de Transporte de uma jazida é às vezes um ponto muito importante para a definição do projeto porque ela tem um valor considerável nesse tipo de obra. Por que ela tem um valor considerável nesse tipo de obra? Tanto em rodovia quanto em ferrovia há obras de terraplenagem. E na ferrovia ainda há extração de brita para lastro, para colocar perto dos dormentes e dos trilhos. Então, muitas vezes é preciso extrair areia e brita para fazer o concreto.



O que nós reparamos? Eu vou falar bem sinteticamente: reparamos que vários estudos de jazida, que deveriam ter sido feitos previamente à contratação da obra, não foram feitos de forma adequada. Um exemplo, só para ilustrar: salvo engano, no Lote 7, a brita para lastro, a brita da jazida que apontaram como sendo a escolhida no projeto, não está passando nos testes, ou seja, ela não tem as características ideais para ser colocada na obra.

Isso não poderia ter sido feito antes da licitação, antes da contratação da obra? Poderia. E o que isso vai ocasionar? Eu tinha previsto que ia ser utilizada essa jazida, que tem uma Distância de Transporte até o eixo da ferrovia; agora, provavelmente, vou ter que escolher outra, e essa distância vai ser alterada.

Eu entendo o que o Sr. Luiz Carlos diz, comprometendo-se a fazer, havendo qualquer alteração de DMT, uma alteração na planilha do contrato. Seria muito bom que isso acontecesse. O que nós observamos é que, geralmente, as DMT são superestimadas na fase do projeto. Quando eu chego lá, descubro que a brita, por exemplo, que tem uma Distância de Transporte de 42,75 quilômetros, pode ser fabricada do lado do canteiro. Ou seja, a DMT vai diminuir muito nesse caso.

E ele se comprometeu, no caso da FIOL, a fazer essa alteração. Eu gostaria muito que isso acontecesse em todos os contratos. O que observamos? Eu superestimo a DMT, chego lá e descubro que há coisa mais perto e nunca altero o contrato por conta disso. Agora, se fosse o inverso, se eu tivesse uma DMT menor no projeto e, ao chegar lá, visse que não teria como extrair dali e que teria que extrair de uma distância maior, será que eles não pediriam um aditivo para fazer essa compensação?

Eu gostaria que isso fosse uma prática, que sempre que houvesse uma DMT maior no projeto e se verificasse, durante a execução da obra, que ela é menor, que fosse corrigida.

As medidas corretivas, para esses problemas que eu enumerei, passam por várias alterações de projeto. Por óbvio, não vou enumerar para os senhores. O folheto foi distribuído, e os senhores podem olhar depois. Essas medidas corretivas, na verdade, só traduzem o que deveria ter sido feito antes da licitação e não foi feito.

Qual é a situação processual da Ferrovia de Integração Oeste-Leste lá no tribunal? Nós fizemos a fiscalização e foi prolatado um acórdão, que está em fase de



medidas saneadoras. O que são medidas saneadoras? Estamos fazendo a análise das audiências dos responsáveis e a oitiva da VALEC. De todo modo, o tribunal já comunicou ao Congresso a recomendação da inclusão dessa obra no quadro-bloqueio, até que a VALEC corrija as deficiências de projeto levantadas.

Outra coisa que eu gostaria de colocar é que essa obra está aproximadamente 1% executada — fase de canteiro. Esse trecho ainda não tem licença de instalação. Ou seja, a VALEC tem tempo, sim, para resolver os problemas, ela tem tempo para solucionar essas questões. E acho que nós todos temos muito a ganhar. Por quê? Porque, se a obra já começa com tudo certo, a probabilidade de haver problemas depois, de termos que lançar mão de aditivos no meio da obra, às vezes até de tirar serviços considerados menos importantes para colocar outros que apareçam e são mais importantes, e aí acabar prejudicando a conclusão da obra como um todo... Acho que o momento de corrigir isso é agora.

Eu vou passar para a Ferrovia Norte-Sul, no Tocantins. Essa ferrovia tem cerca de 19 contratos de obra, salvo engano. Deve ser um pouquinho mais porque deve haver alguns túneis. Desses contratos da Ferrovia Norte-Sul de que falei, a parte de Tocantins, só os Lotes 12, 13, 14 e 15 é que tiveram indicativo de paralisação pelo tribunal.

Como bem lembrou o Sr. Antônio Felipe, sobre dois contratos — os Lotes 13 e 14 — o tribunal já prolatou o mérito. O que é o mérito? O que está bloqueando essa obra? O tribunal está recomendando o bloqueio dessa obra por conta de sobrepreço. Todas as questões de sobrepreço levantadas nos Lotes 13 e 14 já foram avaliadas pelo tribunal, e houve um acórdão que determinou à VALEC que adotasse medidas com vistas à repactuação desses dois contratos.

Como ele bem lembrou, são dois lotes da mesma empresa. E qual é a situação processual desses lotes, desses contratos, no tribunal, hoje? Eles estão em fase recursal, porque a contratada apresentou pedido de reexame contra o aludido acórdão.

Vejam os senhores que os prejuízos até então levantados são sobrepreço de cerca de 16% em um contrato e de 18% em outro. Isso depois de o tribunal analisar vários argumentos trazidos pela VALEC, trazidos pela própria contratada.



O Sr. Felipe também nos trouxe a informação de que eles não concordam com a repactuação determinada pelo tribunal. A questão de fato está na Justiça, mas essas duas obras, os dois contratos desses lotes — um tem 77% de execução, pelo que ele atualizou aqui, e o outro tem 83% de execução — têm previsão de finalização, pela VALEC... Esses dois contratos foram estendidos até abril do ano que vem. Isso é previsão: até abril do ano que vem.

Mas o que chama a atenção é que o problema dessa obra poderia, sim, ser solucionado — e teríamos tempo hábil para isso. Ao que parece, ainda que a obra seja finalizada, não existe até o momento ideia de qual será o modelo de exploração desses dois trechos da ferrovia. Ou seja, por mais que seja preciso finalizá-la urgentemente, por uma questão de logística ou por ser uma obra importante para o País, eu entendo que ainda podemos chegar a um entendimento sobre o que seria mais adequado para a solução dessa obra. Ainda que ela seja finalizada em abril, a VALEC não tem, até o momento, o modelo de exploração. Ou seja, eu teria uma obra concluída e não utilizada.

Uma das possibilidades aventadas inclusive em outros trechos da Ferrovia Norte-Sul é a da apresentação de garantias. Por que eu falo da apresentação de garantias, em que pese o tribunal ter apreciado o mérito da questão? Tendo em vista que estamos na fase de recursos — o tribunal está analisando no momento um recurso interposto pela contratada — e que a obra precisa ser finalizada, acho muito interessante a VALEC estudar a possibilidade — um dos relatores da Norte-Sul já ofereceu essa possibilidade à VALEC — de apresentar, em vez da retenção cautelar, uma garantia. Essa questão não está pendente por conta da apreciação do recurso. Então, seria uma boa alternativa para a obra continuar em andamento, para o tribunal — quando digo “tribunal”, refiro-me à administração pública, ao País — não perder esse recurso e para que, ao final, quando da decisão, do trânsito em julgado da questão, pudéssemos chegar a um acordo.

Sobre a etapa da obra eu já falei. Gostaria de falar agora sobre os outros dois objetos: o contrato do Lote 12 e o contrato do Lote 15. Esses dois contratos têm a classificação de IGR porque têm retenção cautelar associada. Também são da Ferrovia Norte-Sul, em Tocantins. E, conforme disse o Sr. Felipe, o Contrato nº 38



também tinha uma retenção de 10% do valor. Os valores já foram liberados, por decisão judicial.

Com relação ao Lote 12, Contrato nº 35, no qual também havia retenção de 10% de sobrepreço, houve pedido de liberação da retenção cautelar. Uma decisão judicial suspendeu a realização das retenções e liberou os valores retidos, após o que nova decisão, em sede de agravo, deferiu efeito suspensivo à decisão agravada, o que motivou o retorno das retenções. A VALEC peticionou ao Juízo acerca da forma de como proceder em relação aos valores então liberados. Ou seja, no Lote 12 está havendo retenção.

Nesse ponto em especial eu gostaria de falar sobre o andamento processual dos Lotes 12 e 15. Eles estão em fase de análise de aprofundamento do sobrepreço. Por quê? Porque essas fiscalizações, em que houve a recomendação de IGP, pelo tribunal, para a Ferrovia Norte-Sul, foram realizadas em 2008. Entretanto, nós do tribunal buscamos sempre receber e analisar todos os documentos que nos são entregues, passo a passo. Na maior parte das vezes, consideramos o que foi entregue. O valor do sobrepreço vai caindo por conta disso. E estamos exatamente nessa análise de aprofundamento do sobrepreço, por conta de outros elementos que foram apresentados.

Em relação à Ferrovia Norte-Sul, em Goiás, eu tenho cinco contratos com IGR, a irregularidade que recomenda a retenção cautelar para que a obra possa continuar em andamento.

Como bem disse o Sr. Felipe, todos esses contratos já se encontram em fase de conclusão. O que percebemos é um grande número de liminares interpostas na Justiça — em alguns casos, até já se chegou ao mérito —, recomendando que a retenção não seja efetuada.

Quanto à situação processual da Ferrovia Norte-Sul, nós já tínhamos feito a análise de todo o processo, já tínhamos proposto o mérito ao gabinete do Ministro-Relator, mas a contratada de um dos lotes entrou com uma complementação de esclarecimentos, e estamos na fase de análise desses esclarecimentos.

Quanto à FICO — vou ser bem breve porque meu tempo está acabando e estou falando muito —, a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, o tribunal fez



essa fiscalização e encontrou uma IGP na contratação do projeto executivo, no edital do projeto executivo, entre o trecho Campinorte e Água Boa.

O que percebemos na contratação desse projeto executivo? Primeiro, eles estavam contratando o projeto executivo sem sequer o projeto básico, que tinha sido também realizado, elaborado e aprovado. Ou seja, eu iniciei a elaboração de um projeto básico, não concluí, não o aprovei e iniciei a contratação de um projeto executivo.

Quando nos deparamos com o projeto executivo, a título ilustrativo, nós percebemos o seguinte: o detalhamento de toda a parte estrutural das obras de arte especiais estava sendo levado para o contrato. Ou seja, eu fiz um projeto básico, não terminei, não aprovei esse projeto básico, parti para o projeto executivo e, quando cheguei ao projeto executivo, passei para o contratado a possibilidade de detalhar coisas que deveriam ter sido detalhadas no projeto executivo, quiçá no projeto básico. Ou seja, a parte estrutural.

Outra questão que nos chamou a atenção: havia uma ponte lá, mas, por ocasião do projeto executivo, não havia sondagem em nenhum ponto da ponte. Havia nas duas cabeceiras, onde começava a ponte, e onde terminava.

Estou ilustrando essas duas situações para dizer aos senhores que esse edital já foi revogado. A VALEC já revogou, houve perda do objeto; não há mais IGP. O tribunal, por esses dias, vai prolatar um acórdão reclassificando a IGP dessa obra, da FICO.

E, para finalizar, gostaria de dizer que os problemas de projeto se repetem. Não é só na Norte-Sul, não é só na FIOL, e agora é na FICO, que sequer começou — está em fase de elaboração de projeto — e apresenta os mesmos problemas.

Então, se a VALEC investir em projetos, se melhorar a parte de projetos, acho que todo mundo tem a ganhar. Nós do tribunal, a população brasileira e a própria VALEC. Ela deve investir nisso. Como eu disse aos senhores, o projeto acaba sendo pior do que o sobrepreço; a deficiência do projeto.

A FICO ainda não foi iniciada, e de fato o edital para a contratação do projeto executivo foi revogado. Não há nenhuma pendência mais.

Agradeço a todos e peço desculpas por ter-me estendido tanto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu agradeço à Dra. Juliana.



Vou passar a palavra agora aos Deputados. Concedo a palavra ao Deputado João Dado, para fazer suas considerações e suas perguntas.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, um aparte.

Eu falava há pouco com o Deputado João Dado que o pessoal da VALEC me informou que teria aqui um pequeno vídeo que nos foi apresentado quando da nossa visita a Palmas. Acho que seria interessante exibi-lo, para vermos como está o andamento das obras, para visualizarmos a fase de acabamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - O vídeo tem duração de quantos minutos?

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Acho que são 5 minutos. É rápido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Vamos ter que acelerar, porque extrapolamos o tempo.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, podemos ficar aqui até a meia-noite, não há problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Não tem jeito porque vai haver reunião da Comissão, e temos de entregar o plenário às 13h30min.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - A reunião da Comissão de Orçamento está marcada para as 14h30min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - E vamos ter que ouvir ainda os representantes do Ministério das Cidades, da Secretaria de Saneamento, sobre mobilidade urbana, e da FUNASA...

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, pela ordem.

Se não for possível hoje, marcamos outra reunião para amanhã, outra para sexta-feira, outra para segunda-feira. Aqui não adianta correr. Vamos fazer devagar e bem feito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - É lógico.

Consulto a Assessoria sobre se há possibilidade, dentro do tempo, de assistirmos ao vídeo. Vou consultar, fazer a análise e pedir que seja dado encaminhamento aos procedimentos. Depois vamos ouvir os Deputados, que farão os questionamentos; os gestores, que já ficam à vontade para fazerem alguma indagação ao TCU; e o TCU, da mesma forma, pode fazer alguma indagação aos gestores, a fim de encaminharmos para a fase final.



Podemos assistir? (*pausa*) Então, vamos assistir ao vídeo. São 5 minutos? Acatamos a solicitação do Deputado João Magalhães e vamos assistir ao vídeo. Na sequência, passarei a palavra ao Deputado João Dado.

(*Exibição de vídeo.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Deve ter tido um problema técnico.

Enquanto isso, vou passar a palavra ao Deputado João Dado, para a sua mensagem final.

Peço aos senhores o máximo de celeridade possível, para que possamos, com todo o respeito, ouvir os representantes do Ministério das Cidades e da FUNASA. Caso contrário, não vai dar tempo de fazermos a reunião ordinária da Comissão.

Com a palavra o Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Eu penso que, nesta audiência, o que estamos discutindo é o seguinte: vivemos ou não sob o império da lei. O que diz a Lei nº 8.666? Que é preciso transparência. Ela tem esse conceito da transparência, da correção, da checagem, da fiscalização.

O que estamos observando nesse trecho da FIOL é que a VALEC entende que pode mudar 48% do traçado, desde que o preço fique o mesmo e diminua em 4 milhões de reais. E não é assim que diz a lei. A lei não diz isso. A lei diz, primeiro, que o dinheiro não é da VALEC; o dinheiro é público, é de cada brasileiro e brasileira; segundo, ela é gestora do dinheiro público. E, por este motivo, que é o mais importante, tem de dar transparência. Equivale dizer que não basta dizer que a obra custa 10 milhões e que vai ser feita uma obra dessa natureza, e a VALEC decida que passe por aqui, que passe por ali, mude o traçado, e desde que não haja aumento de custo ou não haja grande significado econômico-financeiro na obra. É importante dizer que o que for feito tem de estar descrito, para que o público possa checar se o que foi feito foi a preço de mercado, se o que foi modificado gerou lucro ou prejuízo para a empresa executora e, portanto, para o Erário. É disso que estamos tratando na questão dessas obras sob a gestão da VALEC.

Quando o TCU, que é o braço técnico da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, define, quando vai lá, checa e define que, por exemplo, o projeto



básico não está em conformidade com a realidade dos sítios de materiais de primeira, segunda e terceira qualidade, só isso já gera temeridade no que será feito em termos de redução ou ampliação de custos. É por isso que a lei diz que precisa haver um projeto básico que seja suficientemente adequado para espelhar o custo e espelhar o valor que vai ser licitado e, portanto, vai levar ao cumprimento do princípio da competitividade entre as empresas que vão participar da licitação.

Por esse motivo, dou minha opinião de que, em relação à FIOL, está correto o TCU, está absolutamente correto. Concordo com tudo o que foi dito. Nos meus estudos de Engenharia Civil — sou engenheiro civil, tenho algumas especialidades em Estrutura —, não consigo compreender como um projeto pode ser licitado sem se saber o que vai de ferragem, de concreto e em que traço. Eu não consigo. Para mim é absolutamente inadequado, impróprio, temerário e, o pior, contrário aos interesses públicos e do Erário.

Entendo que nós do COI temos de agir de maneira basilar, paradigmática e evitar que haja prejuízos ao Erário por essa obra da FIOL, uma obra importante para o País. Mas a sua importância não pode tirar o espírito da lei, o império da lei. E a lei diz que tem de haver transparência, controle e fiscalização por parte daquele que é o maior Poder político desta Nação, o Congresso Nacional, cujos membros foram eleitos para isso.

Com relação à obra da Ferrovia Norte-Sul e esses trechos que estão aqui declinados, existem sobrepreços identificados pelo TCU. Em todas as reuniões das quais participei nesta CMO sempre houve argumentação técnica acerca do que o TCU trouxe. Não foi o que eu ouvi da VALEC. A VALEC não fez apresentação técnica, apenas disse: *“Não, os pequenos produtores não deixaram passar”*. O interesse público é prevalente sobre o interesse particular. E, portanto, sob força policial, seria perfeitamente possível fazer as pesquisas de campo e de subsolo para verificar o que seria importante. Isso é básico, é o império da lei. É o império da lei sobrepujando o interesse particular. Portanto, novamente, concordo com a posição do TCU e entendo que esse braço técnico do Congresso Nacional está a demonstrar — e não foi contraditado tecnicamente pela VALEC — que existem problemas insolúveis nesse contrato.



Gostaria de sinalizar que, no caso da FIOL, aproximadamente 1% é executado. Se com 1% executado temos esses problemas, teremos mais 99% de prejuízo ao Erário e ao interesse público.

Quanto à Ferrovia Norte-Sul, as decisões judiciais estão interferindo no processo, estabelecendo prejuízos ao Erário. Essa é a realidade. Eu penso que a análise técnica por parte do TCU tem de ser respondida tecnicamente, nesta Comissão, pela VALEC. As decisões políticas podem ser assumidas, mas têm que ser assumidas e demonstradas tecnicamente à população do País, para que haja transparência, para que não haja prejuízo ao Erário.

Então, não identifico a resposta técnica, como identifiquei em muitas outras reuniões das quais participei nesta Comissão.

Entendo também e dou razão plena, geral e irrestrita ao TCU nos casos da análise desse trecho da Ferrovia Norte-Sul, em Goiás.

No que diz respeito a essa modificação de obra paralisada para IGR, que é outro conceito de irregularidade, que pressupõe perspectiva de entendimento, eu queria perguntar à Dra. Juliana, que disse que foi feita uma sugestão à VALEC para que não houvesse retenção. É isso? Não sei se eu entendi bem, mas queria fazer essa pergunta para depois concluir.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Nos trechos da Ferrovia Norte-Sul/Goiás houve, por iniciativa do Relator, uma sugestão de substituição da retenção cautelar, que seria o quê? Retenção dos valores de cada pagamento. Houve a sugestão de alteração de substituição da retenção cautelar pela apresentação de uma outra garantia.

Vejam: o Tribunal não impõe. Nesses casos, ele faculta ao gestor essa possibilidade. Parece-me — realmente eu não posso responder pela VALEC — que, por conta das reiteradas decisões e liminares interpostas na Justiça, eles perderam o interesse em fazer essa substituição.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k. Obrigada, doutora.

Então, eu penso que nós do COI devemos agir e municiar o Congresso Nacional de informações.

Eu observei, na apresentação anterior, que duas decisões de novembro de 2010, ou melhor, ausência de decisão judicial provocou um dano ao Erário. Então,



sobre esse tema eu penso que o COI deveria se debruçar um pouco e também estabelecer como controlar o Poder Judiciário, para que ele satisfaça o interesse público e dê as decisões, porque, ao não oferecer a decisão em sede de mérito e não em sede liminar, ele prejudica, porque a obra continua, não existem as retenções, e nós temos um grave prejuízo ao Erário. Então, o Poder Judiciário tem que ser responsabilizado pela ausência de decisão em questões que tenham uma temporalidade, uma tempestividade que tem de ser satisfeita para o atendimento do interesse público.

Com relação à Ferrovia de Integração Centro-Oeste, importantíssima, como vimos no vídeo, gostaria de mencionar que são 6,4 bilhões de reais — dinheiro público, dinheiro que não é da VALEC, nem é deste COI, nem é do Congresso Nacional, mas é do povo brasileiro, e tem que merecer, sem dúvida nenhuma, transparência, tecnicidade, para que possa haver o controle do uso do recurso público.

E quando eu observo que o TCU, o nosso braço técnico, diz para o Congresso Nacional que a licitação foi realizada sem contemplar os requisitos mínimos — mínimos! — exigidos pela Lei nº 8.666, penso que a VALEC tem de responder à questão e dizer em que medida o TCU está errado ou certo. Nós do Congresso Nacional, por decisão política, mas fundamentada no nosso órgão técnico, devemos então apreciar a matéria.

Mas, neste momento e concluindo, penso que a VALEC não nos trouxe análises técnicas sobre os temas levantados pelo TCU. E, por este motivo, estou plenamente concorde com a decisão do TCU e vou encaminhar o meu voto no sentido da paralisação das obras, para que sejam saneadas, sanadas as irregularidades comprovadas, constatadas pelo nosso órgão técnico do Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Deputado João Dado.

Consulto o Deputado João Magalhães se deseja fazer uso da palavra.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - É só para pedir um esclarecimento à Dra. Juliana referente à página 25. O Deputado João Dado acabou de falar aqui: *“licitação realizada e sem contemplar os requisitos mínimos exigidos pela Lei nº*



8.666, de 1993, baseado em projeto básico não aprovado”. O que é projeto básico não aprovado?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Veja que a própria LDO, quando há não só o projeto, mas uma planilha orçamentária de uma obra, seria ideal que houvesse um RT associado, um responsável por aquele projeto. O que enfrentamos hoje em dia? Sabemos que o grande problema das obras hoje é o projeto básico deficiente. Só que na hora de responsabilizar, Deputado, nós não conseguimos encontrar a quem responsabilizar, porque não se sabe quem é o responsável por aquele projeto.

Então, à questão da FICO, que o senhor me perguntou, eu gostaria de enfatizar que a própria VALEC já revogou o edital que contratava a elaboração do projeto executivo. Eles já tomaram as medidas cabíveis. Entretanto, eu trouxe esta questão, primeiro, porque na lista de obras constava a FICO, segundo para apresentar para os senhores mais um exemplo de que, infelizmente, mais uma ferrovia está para ser iniciada e mais uma vez sem estar com o projeto adequado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço-lhe.

Dando prosseguimento, vamos entrar na fase dos debates. Vamos passar a palavra aos representantes da VALEC, Sr. Luiz Carlos Oliveira Machado e Sr. Antônio Felipe. E já deixamos aqui em aberto para responder. Se quiserem fazer alguma pergunta à Dra. Juliana, representante do TCU, podem ficar à vontade. Da mesma forma, já nas respostas da Dra. Juliana, se quiserem fazer alguma indagação aos representantes da VALEC, fiquem à vontade. Eu só peço que sejam sucintos, porque nós ainda temos que ouvir três convidados, os representantes do Ministério das Cidades, a Secretaria de Saneamento, a Secretaria de Mobilidade e também os representantes da FUNASA. E aí nós estouramos totalmente o tempo.

Com a palavra o Sr. Antônio Felipe, Presidente Interino da VALEC.

O SR. ANTÔNIO FELIPE SANCHES COSTA - Eu queria só prestar alguns esclarecimentos, principalmente relacionados com a parte da Norte-Sul, vinculada ao Estado do Tocantins. Houve uma manifestação do TCU sobre, principalmente, os lotes 12 e 13, que inclusive foram visitados pela Subcomissão. A informação que o TCU passou, a forma como foi dita, é que realmente não há nenhum tipo de problema em terminar a obra, porque ainda não fizemos a nova modelagem de



subconcessão. Isso é uma meia verdade. Não temos ainda a forma definitiva que está sendo discutida com a ANTT, mas nada impede — nada impede, volto a dizer — que outro tipo de licitação seja feito enquanto essa outra nova modelagem não seja concluída.

Esperamos que essa nova modelagem esteja pronta no máximo até fevereiro ou março do ano que vem. Essa é a nossa expectativa. Os trabalhos estão todos sendo conduzidos junto à ANTT para que isso aconteça. Caso não aconteça, temos a alternativa de que a ferrovia não seja inaugurada para ficar parada. Isso não vai acontecer. Quero deixar isso bem claro.

Em uma ferrovia que faltam 10% ou 15% para ser concluída, dentro de um período em que ela não corra risco de perder o que já foi feito, entendo que o simples fato de não termos uma forma preestabelecida de uma nova modelagem não significa que ela tenha de ser paralisada. Apenas com relação a isso gostaria de prestar este esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradecemos.

Sr. Luiz Carlos de Oliveira.

O SR. LUIZ CARLOS OLIVEIRA MACHADO - Pedimos dilação de prazo para entregar a nossa defesa ao Tribunal, que vence dia 20. Portanto, estamos apresentando defesa ao Tribunal nesse dia sobre a obra do lote 5, 6 e 7 e a ponte 5A. No dia 20, entregaremos a defesa, e gostaria que isso fosse levado em consideração.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Gostaria de agradecer-lhe.

Passo a palavra à Dra. Juliana para que possa responder. Se alguém quiser fazer alguma pergunta, fique à vontade.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Com relação aos lotes 12 e 13, quando mencionei que não existia ainda um estudo para saber como se daria a subconcessão do trecho da obra, ou seja, que a obra seria finalizada e não entraria em operação, de fato, as informações que tínhamos eram de que essa modelagem ainda não estava definida. Ele mesmo nos disse que, em que pese a modelagem não estar definida, pode lançar mão de outra alternativa.



Isso nos deixa muito felizes, porque, na verdade, desconhecíamos essa informação. Entendo que construir uma ferrovia para depois não ser operada não seria o mais adequado.

Com relação às obras estarem em fase de finalização e não se poder fazer mais nada para recuperar o prejuízo, sinto que daqui até abril ainda se pode fazer alguma coisa.

Estamos falando de prejuízos que, em 2008, somavam 82 milhões. Se formos de fato avaliar o que foi executado, o que foi medido e faturado e pegar os valores atualizados desse sobrepreço que foi avaliado a preço de 2007 e trazer para 2011, o prejuízo ainda é maior.

Penso que, como o ilustre Deputado comentou, se trata de dinheiro público e alguma coisa deveria ser feita, a fim de que, daqui até abril, esse dinheiro seja recuperado.

Estamos em uma situação em que o andamento processual dessa questão está em subfase recursal. O Tribunal já prolatou o mérito e disse: “VALEC, promova ações para repactuação do contrato”. Todos os que tinham de ser ouvidos e todas as análises já foram feitos pelo Tribunal. A decisão está suspensa devido ao recurso. Entendo que existe uma questão processual que acaba atrasando de certa forma o andamento da obra, que é importante, mas sinto que algo tem de ser feito até abril. Os contratos se estendem até abril. Então, alguma coisa ainda pode ser feita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu lhe agradeço.

Há ainda alguma observação a fazer? (*Pausa.*) Não.

Vamos, então, dar prosseguimento aos trabalhos.

Agradeço ao TCU na pessoa da Dra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho; ao Sr. Antônio Felipe Sanches Costa, Presidente Interino da VALEC; ao Sr. Luiz Carlos Oliveira Machado, Diretor de Engenharia da VALEC; aos Srs. Deputados João Dado e João Magalhães, e cumprimento o Vereador Gilmar Prado.

Convidamos os representantes do Ministério das Cidades, Sr. Leodegar da Cunha Tiscoski, ex-Deputado desta Casa — é uma satisfação tê-lo aqui conosco —, e Sr. Eduardo Nery Machado Filho, que representa o Tribunal de Contas da União perante a Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades.



Na sequência convidamos os representantes do Ministério das Cidades em relação à mobilidade urbana.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, solicito cópia dessa apresentação em Power Point para podermos analisar. Com ela ficou fácil acompanharmos a exposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Já solicitamos à Assessoria que providencie e faça a distribuição.

Quero combinar os procedimentos. Vamos diminuir o tempo de cada um para 15 minutos. Precisamos ser mais objetivos porque é preciso entregar o plenário às 13h30min.

Passo a palavra ao Sr. Leodegar da Cunha para que faça sua explanação.

O SR. LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI - Saúdo o Deputado Hélio Prado, Coordenador do COI da Comissão Mista de Orçamento, os Srs. Deputados presentes, o Dr. Eduardo, representante do TCU, a Assessoria da Comissão, enfim, todos os senhores.

Vamos tentar objetivamente fazer uma introdução. O nosso gerente, Hélio Freitas, que está na coordenação da máquina, vai detalhar as informações, Deputado Weliton, na tentativa de esclarecermos todas as pendências que existem no contrato de Porto Velho.

Esclareço principalmente aos Srs. Deputados que a Secretaria de Saneamento, vinculada ao Ministério das Cidades, não licita nem contrata obras. O que a Secretaria de Saneamento executa são, primeiro, as políticas de saneamento no Brasil e, segundo, busca recursos do Orçamento da União e de financiamento, principalmente com recursos do FAT e do FGTS, para repassar aos Estados, aos Municípios e às companhias estaduais. Quem efetivamente licita e executa obras são os Estados, os Municípios e as companhias estaduais e municipais.

Um detalhe, Deputado Weliton, é que hoje nós temos contrato no PAC 1, com obras quase 100% iniciadas, 1.722 contratos. No PAC 2 temos mais 800 contratos. Então, já estamos com algo em torno de 2.500 contratos. A única pendência que temos é essa de Porto Velho.

Então, de 2.500 contratos que temos na Secretaria de Saneamento, que hoje ultrapassam 50 bilhões de reais, a única pendência é essa Porto Velho, que já



surgiu no apontamento de 2010. Eu diria que a maior obra de saneamento no Brasil é esse contrato de Porto Velho. Quando foi lançada, em 2007 no PAC ela tinha o objetivo de universalizar o esgoto em Porto Velho. Porto Velho praticamente dobrou de população nos últimos anos. Em 2007, quando foi selecionada a primeira etapa dessa obra, ela visava à universalização, ou seja, que todo domicílio de Porto Velho passasse a ter seu esgoto coletado e tratado. Então, por aí, vemos a relevância dessa obra para o saneamento e para a qualidade de vida da população de Porto Velho.

Quando o empreendimento foi selecionado em 2007, como não havia um projeto final de engenharia, havia um pré-projeto, o Governo, à época, licitou a obra baseado nesse pré-projeto. Paralelamente a isso, o Governo Federal disponibilizou recursos da ordem de 9 milhões de reais para a elaboração do projeto de engenharia e também recurso para licitação da obra. São contratos que temos: um do Orçamento da União para projetos; dois contratos para obras; mais um de financiamento, no valor de 117 milhões de reais, perfazendo um total de... 554 milhões é o valor total do empreendimento, sendo 526 milhões e 500 mil do Governo Federal, que seriam do financiamento e dos repasses de recursos do Orçamento da União.

Houve uma série de percalços em todo esse processo, com encaminhamentos e reencaminhamentos por parte do Governo do Estado à época: CGU, TCU. Hoje, estamos retomando esse assunto com outra ótica. Sob a coordenação do PAC no Ministério do Planejamento, decidiu-se juntamente com o Governo do Estado, após reunião que ocorreu em dezembro na Comissão, em que o novo Governador eleito do Estado de Rondônia, à época, o ex-Deputado Confúcio Moura, assumiu compromisso de início do governo de decidir quais seriam os encaminhamentos... E com a coordenação do Ministério de Planejamento essa obra passou a ser motivo de preocupação por parte do Governo Federal no sentido de que fosse executada e pudessemos salvar esses recursos e, acima de tudo, que essa obra se transformasse em realidade, beneficiando toda a população de Porto Velho.

As providências são para que possamos ter um novo projeto de engenharia. Para isso o Estado já lançou o edital com a coordenação do Ministério do



Planejamento. O Ministério das Cidades acompanha também. O Estado está seguindo esse rito muito precisamente para que possamos ter um novo projeto de engenharia — o edital já foi lançado — e possamos salvar o recurso do projeto e também salvar os recursos da obra.

Então, Sr. Presidente, é isso, muito resumidamente, o que tinha a dizer. Pediria ao Sr. Hélio Freitas, nosso gerente, que detalhasse mais a questão, para que os Srs. Deputados e presentes pudessem entender todo esse mecanismo. Não temos mais muito tempo. Segundo o Presidente, temos mais 10 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Welinton Prado) - Tem a palavra o Sr. Hélio Freitas.

O SR. HÉLIO FREITAS - Primeiramente, gostaria de saudar os componentes da Mesa, o Deputado Welinton Prado, os Deputados e demais presentes.

Falarei rapidamente sobre esse empreendimento. Vou passar a todos uma ideia muito rápida sobre esse empreendimento.

Como o nosso Secretário já falou, ele vai universalizar o serviço de esgotamento sanitário em toda a capital, em todo o distrito-sede de Porto Velho. Trata-se de obra de grande porte, haja vista o valor dos recursos envolvidos, como já mostramos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Então, na última versão desse projeto apresentado para nós e à Caixa a concepção dele chegou a essas duas sub-bacias. Os Estudos feitos apontaram para isso. É uma sub-bacia que atende ao lado norte da cidade com uma estação de tratamento e uma sub-bacia que vai atender à área sul também com uma estação de tratamento. É mais ou menos como mostra aqui.

O que será construído em cada uma dessas duas sub-bacias? Na sub-bacia norte vai-se construir uma Estação de Tratamento de Esgoto — ETE com capacidade de 600 litros a 650 litros por segundo de tratamento. Ela será composta de reatores anaeróbios UASB, seguidas de filtros biológico percolador. Então, o que está previsto atualmente são 572 quilômetros de redes nessa bacia, 2,7 quilômetros de coletores, pequeno emissário, 27 estações elevatórias, 23 quilômetros de linha de recalque, mais de 40 mil ligações domiciliares e intradomiciliares para as famílias de menor renda dessa região.



Na bacia sul, nas mesmas bases da norte, vai ter uma ETE com o mesmo sistema de tratamento, com capacidade de aproximadamente de 650 a 650 litros, 512 quilômetros de rede, 4,2 quilômetros de coletores-tronco e interceptores, 5,7 quilômetros de emissário, 17 estações elevatórias, 13,3 quilômetros de linha de recalque, 36 mil ligações domiciliares e intradomiciliares aproximadamente. (*Falha na gravação.*) do porte dessa obra. É uma obra de grande relevância para Porto Velho, sem dúvida.

Conforme o Secretário falou, no início, não existia um projeto básico. Então, essa foi uma das poucas obras do PAC que o Ministério das Cidades, além de financiar a obra, como era de praxe, financiou também a elaboração do projeto. Houve problemas na elaboração do projeto, tanto que, por duas vezes, já foi cancelado o contrato com o executor do projeto. Estamos na terceira licitação. Conforme o Secretário afirmou, agora estamos com um grupo de trabalho, com o Ministério do Planejamento, com o Ministério das Cidades, com a Caixa Econômica Federal. Estamos acompanhando muito mais de perto a elaboração desse terceiro edital e também da concorrência. Enfim, a ideia é finalizar o projeto, que é o que precisamos de fato para tocar essa obra.

Pessoal, em setembro de 2010 recebemos esse acórdão do TCU — o Acórdão nº 2.572. Esse acórdão é resultado da primeira auditoria que o Tribunal fez na concorrência e nos contratos de repasse que temos firmado com o Estado de Rondônia. Nessa época foi apontado um sobrepreço em relação aos preços de mercado de 120 milhões de reais. Apontaram que havia cláusulas que restringiam a competitividade na realização da licitação.

Foi alertado o Governo de Rondônia da possibilidade da anulação desse contrato devido a essas irregularidades. Também foi determinado, ao mesmo tempo, que o Ministério das Cidades não repassasse recursos até que houvesse decisão em relação à questão, decisão de mérito, ou a inclusão no quadro de bloqueio.

Por essa razão, tem um (*ininteligível*) do período deste ano em que o Estado apresentou também uma certa defesa. E agora, em agosto, o TCU soltou um novo acórdão, o Acórdão nº 1.997, de 2011, no qual foi constatado que não houve progresso em relação ao que havia sido apontado em 2010.



Então, o que foi feito? Foram reiteradas todas aquelas determinações do acórdão do ano de 2010, inclusive a indicação para o quadro de paralisação.

É bom que se frise que essa obra está paralisada. E hoje a empresa desmobilizou, não temos obra lá, não temos nada. Os recursos de hoje, do Ministério das Cidades, por determinação do TCU, não estão sendo desbloqueados; portanto, não temos obra lá.

As providências que nós tomamos foram as seguintes: suspensão dos desbloqueios no ano passado; participação nesse grupo de trabalho composto pelo Ministério do Planejamento, pelo Ministério das Cidades, a Caixa e o Estado — estamos acompanhando muito mais proximamente o que está sendo feito nesse projeto agora; participamos da elaboração do termo de referência da minuta do edital — por decisão do grupo, submetemos esse edital prévio à CGU para colher as sugestões dela para já encampar e não ter problemas com futura auditoria, caso viesse a ocorrer; encaminhamos as sugestões da CGU ao Estado de Rondônia e recebemos, mais uma vez, nesta semana, uma nova manifestação da CGU, que estamos encaminhando hoje para o Estado de Rondônia.

Ao longo desse ano, foram essas as ações que nós fizemos. E no final do ano passado o Estado entregou a sua defesa ao TCU, a última versão, que é essa cujos números eu passei para V.Exas. e para a Caixa. A análise da Caixa indicou que ainda está tendo problemas, quer dizer nós precisamos adequar esse projeto.

Quando o Estado, nessa nova etapa, agora no Governo novo, começou a exigir da empresa contratada que cumprisse os prazos e que atendesse a essas solicitações da Caixa, a empresa não conseguiu atender. Por conseguinte, o Estado cancelou esse contrato e por isso estamos fazendo nova licitação para tocar esse projeto.

Então, foi feito agora o edital. Ele está na praça, e interessados já estiveram visitando o local e conhecendo várias empresas. No dia 31 agora vão ser abertas as propostas. Esperamos que haja contratação para o término desse projeto.

Enquanto isso, estamos aguardando também o julgamento de mérito dessa auditoria de 2010 do TCU. A defesa do Estado está entregue, nós estamos aguardando. Em parte, pessoal, o Estado alega que não tem muita resistência em anular essa licitação. Mas ainda não tem uma determinação firme do TCU. Ele



apenas recomendou e acautelou. Se tivermos essa recomendação firme, até para evitar causas na Justiça com o executor, ele cancela a licitação, aguarda os trâmites normais e faz nova licitação. Mas até lá ele não está tendo como tomar essas providências.

Nas conclusões aqui não temos muito a acrescentar. Precisamos terminar os projetos para realizar a obra. O Estado está finalizando a licitação do término do projeto, e a informação que tínhamos era de que no final do mês de outubro haveria o julgamento de mérito, mas há apenas o encaminhamento. Talvez fique mais para o final de novembro, de fato, esse posicionamento do TCU sobre o mérito.

E muito brevemente era isso.

O SR. LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI - Sr. Presidente, posso concluir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Dado) - Pois não. Passo a palavra a V.Sa.

O SR. LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI - Sr. Presidente, apenas reforçando o que falou o Hélio, em alguns aspectos, diria que a obra está paralisada, não há repasse de recursos. O que está sendo feito é um mutirão, coordenado pelo Ministério do Planejamento e pelo Ministério das Cidades, principalmente com a participação muito positiva do Governo do Estado, para corrigir as distorções. Claro que sempre seguindo a orientação do Tribunal de Contas.

O nosso apelo é para que não incluíssemos essa obra no Anexo 6, porque realmente temos perspectivas de chegar do outro lado com uma boa solução, com a obra concluída e cumprindo com todos os requisitos legais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado João Dado) - Muito bem. Agradecemos ao Dr. Leodegar e também ao Dr. Helio, que fez a apresentação complementar.

Passamos a palavra ao representante do TCU perante a Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades, Dr. Eduardo Nery Machado Filho, por 20 minutos.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Boa tarde a todos. Cumprimento a Mesa, o Exmo. Sr. Deputado João Dado, presidindo neste momento a Mesa; o Sr. Romiro, Consultor da Câmara dos Deputados; o Sr. Leodegar, Secretário Nacional de Saneamento; e o Sr. Hélio, também da Secretaria de Saneamento.



Vou tentar ser o mais breve possível, dado ao adiantado da hora. Vou fazer um breve retrospecto dos problemas que foram detectados nas auditorias realizadas pelo Tribunal.

(Segue-se exibição de imagens.)

Dados gerais da obra. Esta obra já apresenta, até o momento, efetivamente contratados, 541 milhões. Parte desses recursos são do Orçamento Geral da União, cerca de 407 milhões, e 117 milhões de recursos provenientes do FGTS, recursos do próprio Estado, adquiridos por meio de financiamento.

Essa obra foi licitada num lote único, em dezembro de 2008, quando foi feita, inicialmente, uma pré-qualificação; e em março de 2009 foram efetivamente apresentadas as propostas de preços.

Apenas para ilustrar, com relação às variações que esta obra foi apresentando em seu orçamento ao longo do tempo, esse quadro que está ali apresentado mostra que em novembro de 2008 o valor previsto para execução de todas as sub-bacias era de 46 milhões. Quando foi lançado, em dezembro de 2008, o edital de pré-qualificação, esse valor, apenas das bacias norte e sul, atingia 398 milhões. Cerca de 3 meses depois, quando foram apresentadas as propostas de preços das contratadas, esse valor já era 200 milhões, superior ao valor previsto na pré-qualificação.

Em maio de 2009, esse valor, atingindo apenas as bacias norte e sul, já se apresentava em 645 milhões. Se for considerada a data entre o tempo transcorrido, entre o resultado da pré-qualificação e o lançamento do edital para apresentação das propostas de preço, houve uma majoração de mais de 200 milhões no valor da obra.

Isso é apenas para ilustrar o que representam os achados encontrados e o que fundamentou a recomendação de bloqueio pelo Tribunal.

Conforme foi colocado pelo Sr. Hélio, foram quatro indícios de irregularidades que fundamentaram a proposta de IG-P: projeto básico inadequado; restrição à competitividade, decorrente de cláusulas consideradas restritivas; sobrepreço; e ausência de parcelamento do objeto.

Sobre a importância dessas irregularidades, é que nós vamos ver que elas, quando analisadas de forma global, ganham força. E acho que isso reforça as



necessidades de saneamento, e tudo indica — como vamos ver ali —, da anulação da licitação.

Quanto ao projeto básico inadequado, aquelas variações que foram apresentadas no valor da obra já mostram ali a precariedade do projeto básico.

Há 1 ano estivemos aqui. Esse quadro que está sendo apontado agora foi encontrado há 1 ano, quando já se tinha observado que, entre o projeto licitado, em março de 2009, e a versão do projeto de fevereiro de 2010, foram feitas mudanças significativas. Havia uma discussão entre o Ministério das Cidades e o Governo de Estado quanto a premissas básicas de um projeto. No caso, era a própria vazão que serviria de base para dimensionamento das tubulações. Um entendia que o coeficiente a ser utilizado deveria ser menor — no caso do Ministério das Cidades — do que o que estava sendo adotado pelo Governo de Estado. Isso é só uma questão de premissa.

Mas para ilustrar essas alterações do projeto, observamos que, entre o projeto licitado e o projeto de fevereiro de 2010, já tinha sido feito o redimensionamento das tubulações. Inicialmente a tubulação seria uma linha com determinado diâmetro que passaria no centro das avenidas. Num segundo momento, decidiu-se que não, que o mais adequado seriam duas linhas de diâmetro menor, passando nas laterais das ruas, das calçadas.

Enfim, teve uma atuação do Ministério Público Federal. Mas o que se discute não é nem essa questão. É que o projeto não tinha ainda essa discussão, esse grau de maturação suficiente para que pudesse ser licitado.

Outras alterações também foram mudanças na concepção da rede coletora, mudança até na própria definição do método de tratamento de esgoto.

Entendemos que essas mudanças ali acarretam alterações significativas. Prova disso foram os aumentos. A obra que inicialmente estava prevista em 400 milhões, quando foi feita a pré-qualificação e se exigiu que as empresas detivessem um certo grau de experiência, que tivessem requisitos de quantitativo de serviços executados para que se mostrassem aptas para ser contratadas, foi totalmente alterado para o que vai ser efetivamente executado. Quer dizer, a obra custava 400 milhões para as três sub-bacias e 2 anos depois, ela já estava estimada em 736



milhões para ser executado 67% do inicialmente previsto. Isso ilustra o grau de alteração do projeto.

Com relação à restrição da competitividade, vou dar alguns dados que embasam também a tese de restrição. Foram 41 empresas que retiraram o edital e, dessas 41, apenas quatro participaram da pré-qualificação. Observou-se que a própria empresa que foi contratada não seria, não deveria ter sido habilitada, caso seguisse a jurisprudência do TCU, para mostrar ali o possível rigor quando se estabeleceram essas cláusulas editalícias, o que entendemos afastou boa parte dos licitantes.

Uma dessas cláusulas que restringiram foi a questão da estação de tratamento de esgoto. Exigia-se que cada licitante deveria possuir atestados que comprovassem que a empresa já tinha operado pelo menos duas estações de tratamento de esgoto com capacidade maior ou igual a 400 litros por segundo. Fazendo um levantamento, observa-se que poucas empresas ali teriam condições de apresentar esse tipo de atestado de operação de uma rede de esgoto. Não que se quisesse colocar em segundo plano a relevância da questão da operação de esgoto, mas porque o objeto ali era a construção de uma rede de saneamento e não operação. Essa operação do sistema representava 2,24% do valor da obra, e ela foi um item determinante para que as empresas pudessem participar da licitação.

Outro item que também restringiu a licitação foi que das estações de tratamento de esgoto seriam exigidos 100% do que efetivamente seria executado. Houve exigência de que a empresa já tivesse executado pelo menos 60% das estações elevatórias previstas.

Outra cláusula que também chamou a atenção foi a exigência de um certificado de regularidade de obras do Departamento de Obras do Estado de Rondônia. Esse certificado implica que apenas empresas que já tivessem executados obras no Estado de Rondônia poderiam participar da licitação. Estamos falando de uma licitação de 800 milhões. Então imaginem, empresas de grande porte que já tivessem feito obras em outras regiões do País estariam afastadas por não terem participado ou executado obras no Estado.

Um exemplo de como isso afeta a questão da pré-qualificação. Quando da pré-qualificação, a empresa deveria ter comprovado que já teria assentado, em



obras anteriores, 240 mil metros de tubulação de PVC em rede coletora de esgoto. No entanto, depois da assinatura do contrato, houve mudança do material de PVC para PAD. Ou seja aquela exigência que serviu para pré-qualificar as empresas foi na verdade desnecessária.

Quer dizer, a própria pré-qualificação e o projeto... Além de as alterações de projeto terem modificado totalmente e descaracterizado o objeto que vai ser licitado e contratado, o próprio processo de qualificação ficou prejudicado.

Não bastasse isso, ainda foi verificado um indício de sobrepreço de 120 milhões em relação ao contratado. Com base nisso, analisou-se os preços do SINAPI, comparou-se os preços do SINAPI com os ajustes necessários e chegou-se a 120 milhões de sobrepreço. A própria Caixa já havia detectado o sobrepreço de 31,6 milhões. O TCU, fazendo a análise, chegou à conclusão de que esse valor era maior. No caso, essa diferença entre o que o TCU apurou e a Caixa levantou, explica-se porque, à época, a Caixa utilizava um normativo que permitia uma variação de até 20% nos preços unitários em relação ao SINAPI. Só que esse normativo da Caixa já era conflitante com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, que, naquela época, já definia que o teto seriam os custos do SINAPI. Então feitos esses ajustes haveria a necessidade de uma redução de mais 88 milhões no valor da obra, além do que a Caixa havia determinado.

Apenas como ilustração de alguns itens ali que apresentam sobrepreço, temos o caso do tampão de ferro fundido. Ele tinha um custo de contrato, sem BDI, de 723 reais. O SINAPI apresentava um custo para esse mesmo material de 273 reais.

A SABESP, agora em junho de 2011, por meio da ata de registro de preço ali indicada, comprou esse mesmo material por 172,50 reais; a Prefeitura de Maringá pagou 185 reais; a Prefeitura de São Paulo, agora em janeiro de 2011, 200 reais. Ou seja, por mais que saibamos que a Região Norte tem um custo de transporte, estamos vendo a diferença de 200 reais, quase quatro vezes o valor que está sendo pago em São Paulo para o valor que está sendo pago nessa obra. Apenas esse item representaria um sobrepreço de mais de 6 milhões de reais.

Um outro exemplo é o fornecimento e execução de tubo ARMCO, com diâmetro de 1,20m. O preço do contrato é de 6 mil reais a unidade. O SICRO, no



Estado de Rondônia, apresenta um preço de 2 mil e 200 reais. No caso, o sobrepreço alcançaria mais de 12 milhões de reais.

Uma outra referência para esse mesmo serviço foi uma contratação recente, agora de 2010, do DR-DF, que apresenta um preço de 3 mil e 800 reais. Mas observem que o diâmetro é maior do que o diâmetro do que está sendo contratado nas obras de Rondônia. Se analisarmos o preço pago pelo DF com o preço do SICRO-Goiás, vamos perceber que há uma coerência. O preço para um diâmetro de 2 metros para o Estado de Goiás, no caso do SICRO, é 4 mil reais, ou seja, um preço próximo do preço pago pelo DF para um diâmetro inferior.

Apenas algumas considerações finais acerca do sobrepreço. Obviamente essa análise serviu para embasar a recomendação de bloqueio, porque havia graves problemas no projeto básico de restrição à competitividade e, além disso, um sobrepreço. No entanto, essa discussão em torno do sobrepreço tornou-se secundária, porque não se sabe nem ao menos quais serviços serão executados. Como já foi adiantado pelo Secretário de Saneamento, o projeto básico ainda não está concluído, e vamos ver aqui que está um pouco longe de ser concluído. Então falta definir o projeto básico, definir os serviços que serão realizados. Aí, sim, se poderia fazer uma análise definitiva em relação a sobrepreço. Neste momento, ele é só ilustrativo.

Sobre a questão da ausência de parcelamento, é porque foi uma obra que, ao final, já está somando cerca de 800 milhões, a execução das três sub-bacias; só o valor desse contrato é de 645 milhões. e não foi feito um parcelamento. Uma possibilidade seria separar, pois já são três subsistemas. Poder-se-ia separar em sub-bacias e se adjudicar por lotes; esta era uma possibilidade. Isso não foi feito, e não foi apresentada nenhuma justificativa técnica que demonstrasse que a opção pelo não parcelamento seria a mais indicada. Esse foi um outro ponto que foi questionado.

Apenas a título de exemplo, no Município de São Luís, no Maranhão, uma obra de 111 milhões foi licitada em 5 lotes. O sistema de esgotamento sanitário de São Luís, de 110 milhões, foi licitado em 5 lotes. Essa obra de Rondônia, do total de 800 milhões, está sendo licitada em um único lote. Vimos aqui o exemplo até da VALEC, sem querer. Sabemos que cada obra apresenta sua particularidade, mas,



pelo exemplo da VALEC, vimos quantos lotes ali foram divididos, na contratação do FIOL.

Entre as medidas corretivas apresentadas elenca-se: a anulação das concorrências; a declaração de nulidade do contrato; a conclusão de um projeto básico adequado; e a realização de um novo processo licitatório. Essas foram as medidas saneadoras determinadas no Acórdão nº 2.572, aqui mencionadas também pelo Ministério das Cidades.

No ano passado, quando a obra não foi incluída no quadro “bloqueio”, houve inclusive um compromisso. A fundamentação da Comissão, do COE e da CMO, foi de que, acatando solicitação do gestor, da Casa Civil e também do Governador eleito para o quadriênio 2011/2014, a obra não seria incluída no Anexo 6, mas caberia ao gestor dar cumprimento ao Acórdão nº 2.572, de 2010.

No mesmo relatório do ano passado, estabeleceu-se que o pressuposto básico era o compromisso assumido formalmente pelo Ministério das Cidades também, que suspenderia os desbloqueios dos repasses até a aprovação do projeto de engenharia e o julgamento de mérito do processo pelo TCU.

Então já sabemos que o Ministério das Cidades realmente está cumprindo, não suspendeu os repasses. No entanto, o projeto ainda não foi concluído, e até então, ele aguarda essa conclusão. E vamos ver que o julgamento de mérito do TCU ainda está em vias de ser concretizado.

Então, neste ano, voltamos a campo, agora em 2011. Num primeiro momento, nossa preocupação maior era de avaliarmos e nos certificarmos se tinham sido cumpridas as medidas saneadoras. A equipe voltou, agora em junho de 2011, à obra. Voltamos e verificamos que as medidas não tinham sido cumpridas, não tinha sido anulada a licitação, não tinha sido concluído o projeto básico, elidido o sobrepreço. E a proposta foi de manter a recomendação de bloqueio, que foi acatada pelo Plenário do TCU, o que ensejou novo acórdão, recomendando o bloqueio e ratificando as medidas saneadoras.

O Governo do Estado, como já foi dito, rescindiu o contrato para elaboração do projeto básico, e, agora, em 15 de setembro, publicou um novo edital para conclusão do projeto básico. A previsão é de que esse projeto seja concluído em 18 meses.



Então, senhores, lembro que, no ano passado, o Governo do Estado de Rondônia até questionou, disse que a obra foi licitada com projeto básico. Mas argumentávamos que não bastava ter um projeto básico, um documento com nome de projeto básico para legitimar uma licitação. É necessário que haja um projeto básico que atenda aos preceitos da lei e tenha um nível de detalhamento mínimo para que a obra possa ser licitada. A nossa conclusão é de que aquele projeto básico era uma peça de ficção, não atendia aquele pressuposto e que, por isso, a licitação deveria ser anulada. Foi o primeiro posicionamento.

Passados 18 meses, vimos que, passado já um ano do compromisso assumido pelo Governo do Estado de Rondônia, o projeto ainda não está concluído, e o horizonte é de mais de 18 meses ainda para esse projeto ser concluído, uma vez que ainda vai ser efetivada a contratação. E só depois da contratação, ainda a 18 meses. Isso apenas confirma que realmente, 1 ano atrás, 2 anos atrás, quando essa obra foi licitada, não havia a mínima condição de aquele projeto ser licitado. Se formos analisar tecnicamente, aquela contratação é nula de pleno direito, uma vez que houve uma contratação sem projeto básico, já que é um fato que o projeto básico ainda está em elaboração. Se o projeto básico ainda está em elaboração é porque aquela contratação foi feita sem o projeto básico.

E, concluindo, diria que as medidas continuam pendentes, quais sejam, anulação das concorrências, declaração da nulidade do contrato, conclusão de adequação do projeto básico da obra e realização de novo procedimento licitatório.

Essas medidas foram determinadas no Acórdão nº 1.997, de 3 de agosto, agora.

Apenas um esclarecimento. O Ministério das Cidades informou que aguarda um pronunciamento definitivo do TCU quanto à anulação do contrato. Num primeiro momento, a nossa preocupação foi avaliar se as medidas tinham sido adotadas. Não foram. Nesse momento, estamos concentrando esforços para que possa haver uma manifestação quanto à anulação ou não. Essa análise já esta em fase adiantada na unidade. É possível que o Tribunal já se manifeste, no mérito, até o final do ano. O trâmite do tribunal vai sair da unidade técnica, vai ao Relator, que vai submeter ao Plenário. Mas é bastante viável. Ainda que haja esse compromisso do TCU de obviamente dar uma resposta rápida, é bom frisar que só daqui a 18 meses, no



mínimo, ou mais de 18 meses, é que essa obra poderia ter condição de ser retomada, uma vez que depende da conclusão do projeto básico.

Ainda que o TCU tenha esse compromisso e que haja essa urgência, está longe ainda de ser essa obra retomada. Essa definição não está interferindo na continuidade da obra.

Eu gostaria de agradecer a todos a oportunidade e me coloco à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço.

Vamos dar continuidade aos trabalhos, passando a palavra ao Deputado Danilo Forte, a quem solicito a compreensão de tentar ser o mais rápido possível, porque temos de ouvir ainda a Secretaria Nacional de Mobilidade, do Ministério das Cidades, e também a FUNASA.

Com a palavra o Deputado Danilo Forte.

O SR. DEPUTADO DANILO FORTE - Agradeço, Sr. Presidente. Sr. Presidente, Deputado Weliton Prado, Sras. e Srs. Deputados presentes, o que me comove ao participar dessa audiência é a preocupação que tenho com um País como o Brasil — com as dimensões continentais que temos, com a diversidade intelectual, cultural e social — que hoje caminha para se transformar em um grande canteiro de obras inacabadas. Não há um Estado no Brasil em que não haja problemas de obras paradas no tempo, em função do acúmulo que tivemos com a preocupação da prestação, do acompanhamento e da fiscalização e, paralelo a isso, um despreparo com relação ao planejamento, aos projetos e à execução das obras.

Acho que todos nós precisamos — com todas as instituições aqui presentes, e o Leodegar, que é um grande conhecedor da área de saneamento básico do País, grande companheiro — é fazer um grande pacto nacional, porque alguém vai ter que ser responsabilizado. Como é que Porto Velho, uma capital de Estado, não tem esgotamento sanitário? Como é que um Estado, que tem malária, que vai ter agora as maiores fonte de geração de energia do País, com acesso a desenvolvimento grande, não tem um metro de esgotamento sanitário? Eu estive lá. E quem é responsável pelas pessoas que estão sofrendo com a malária, muitas vezes até chegando à morte?

A dengue campeia no País. O Brasil é campeão em dengue, e a cada ano o volume aumenta. E sabemos que a dengue tem relação direta com o problema da



falta de saneamento. Os aterros sanitários são uma vergonha. As cidades brasileiras hoje não têm mais onde colocar o lixo. São Paulo não tem mais onde colocar lixo. Daqui a pouco vamos estar, como os países do Primeiro Mundo, tentando exportar lixo. Não se consegue aprovar uma licença para um aterro sanitário. Estive na Alemanha em julho vendo o aproveitamento de 100% de lixo com relação a energia, e nós aqui não podemos sequer avançar na aprovação dos aterros sanitários. Imaginem transformar isso numa usina de energia!

Então, nós estamos chegando a um gargalo sem precedentes na história. Vejamos a situação do metrô, e está aqui o exemplo de São Gonçalo. O Rio de Janeiro tem 1 milhão e 200 mil habitantes, é a cidade brasileira mais conhecida do mundo, e sua população não tem como se locomover. Aí todo mundo reclama do engarrafamento, da falta de mobilidade nas grandes cidades brasileiras. Nós não temos transporte de massa. Todas as capitais do Brasil que entraram na linha dos metrôs... O metrô da minha cidade já completou 15 anos em construção e ninguém consegue concluir.

Então, o que eu proponho — inclusive tenho levado esta discussão para dentro da Comissão Mista de Orçamento — é que partamos para fazer uma pactuação. Primeiro, chamar as escolas de engenharia. Porque os problema estão nos projetos. Não há uma obra de porte hoje no País que não tenha problema de projeto. Todas, sem exceção, têm problemas de projeto. Depois, tem o problema dos procedimentos licitatórios. O argumento usado pelo Tribunal de Contas sobre o tampão de ferro fundido é ridículo. Eu trabalhei um tempo em construção civil, passei 25 anos fazendo saneamento no País, e houve época em que um saco de cimento no Amazonas custava 2,5 vezes o que custava em Fortaleza. A SABESP é a quinta companhia do mundo. Não se pode comparar o valor de compra da SABESP com o valor de compra de uma obra em Rondônia, que ninguém sabe se será concluída.

Então, eu acho que realmente preço unitário também atrapalha. Eu acho que nós temos de partir para o preço global, fechado. Contrata a obra e tem de fazer. Agora, têm de ser rigoroso na execução e com a qualidade do projeto, porque isso dá muita deturpação. Quem trabalha com engenharia sabe que muitas vezes somos obrigados a fazer compensações na planilha de preços. Isso é natural. Tem um item



que se compra mais barato, tem outro que se compra mais caro, dependendo da forma de comprar, do poder de compra, da capacidade e do local da entrega.

Então, eu acho que seria importante — e vou defender isso na Comissão de Orçamento — que chamemos os órgãos de controle, principalmente, junto com os setores do Executivo e possamos construir uma pactuação. Porque está chegando um momento tal que está impossível construir. Não veem essa preocupação que temos agora com a Copa do Mundo? Está difícil. Vai chegar um momento em que não vamos conseguir fazer nem as obras de mobilidade. E somos um País que precisa que essas obras sejam executadas.

E também precisamos ter uma responsabilidade social do outro lado, porque vai travar o desenvolvimento. As estradas brasileiras são uma vergonha. Semana passada, eu estive no Ceará. Na BR-222, depois de protesto feito pelo Governador do nosso Estado, as obras começaram, mas pararam, as empresas simplesmente abandonaram o trecho, não têm responsabilidade nenhuma, ninguém se responsabiliza. Quando ligam para o DNIT, falam que é problema de projeto. Quando ligam para a empresa, dizem que o problema é pagamento. Ligar para quem agora? Para Deus? Então, nós estamos chegando a um momento muito crítico.

E eu tenho uma preocupação muito grande. O Brasil, que hoje é a sétima economia do mundo, ascendendo para a quinta posição, com esse potencial e que tem sobrevivido a todas essas crises internacionais, está chegando a um momento de estrangulamento da sua capacidade construtiva. E olhem que já fomos exemplo de construção. As empresas brasileiras conseguiram ser prestigiadas, homenageadas e fazer inclusive grandes intervenções em âmbito internacional.

E nós estamos nos moldando por um modelo, com o qual não conseguimos avançar. Isso é muito preocupante.

Então, eu deixo aqui a minha preocupação e quero aqui exarar a sugestão de que todos os órgãos executores e fiscalizados possam fazer uma pactuação com relação a isso. Se não, não vamos conseguir romper esses gargalos.

A dificuldade de execução está muito grande. Neste ano, a execução dos orçamentos dos Ministérios está uma vergonha. Até setembro, em relação à verba de investimento do Ministério das Cidades — está aqui Leodegar, que pode me



corrigir —, não passava de 11% o que foi investido em saneamento básico no País. Em setembro, no nono mês do ano, faltando 90 dias para acabar o ano, o Ministério ainda não tinha conseguido executar 12% do orçamento.

Acho que todos nós temos que ter preocupação também com o lado fragilizado dessa situação, que é a população. A população tem o direito de ir e vir, a população tem o direito a um atendimento de qualidade na área da saúde, a população tem direito a uma política de investimento do Governo, mas fica à mercê hoje desse imbróglio que foi gerado entre a nossa capacidade de execução e a capacidade de fiscalização — uma não está acompanhando o ritmo e o desenvolvimento da outra.

Muito obrigado, Presidente Weliton.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Deputado Danilo Forte e concedo a palavra à Deputada Marinha Raupp.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Eu gostaria de dizer, Sr. Presidente, que desde o ano passado nós estamos acompanhando a posição desta Comissão e do TCU, bem como do Governador eleito Confúcio Moura. E tivemos a oportunidade de participar de várias audiências com representantes do Ministério das Cidades e do Ministério do Planejamento, da Secretaria do PAC e da Caixa Econômica Federal. A nossa preocupação estava justamente em evitar que o Estado de Rondônia e que a cidade de Porto Velho, a Capital, fossem prejudicados.

Nós todos sabemos da importância dessa obra, porque implica saúde. As colocações do ex-Presidente da FUNASA, do meu colega Deputado Danilo, mostram a preocupação que devemos ter, sim, com a Amazônia, com a Região Norte, com o Estado de Rondônia, com a Capital Porto Velho, região em que hoje estão sendo construídas as maiores obras do País, que são as usinas do Rio Madeira. Isso implicou aumento dos nossos problemas, na nossa capital. Se já tínhamos um problema sério, tendo em vista que a cidade conta com apenas 2% de tratamento de esgoto, imaginem com esse número de pessoas que estão morando lá.

Então, acredito que a posição tomada pelo nosso Governador Confúcio Moura foi coerente. Ele procurou esta Comissão, e estivemos juntos no TCU, onde disse que fez aquilo que de imediato cabia ao Governo do Estado. Se a empresa



contratada para a conclusão do projeto não estava cumprindo o contrato, era necessário que ocorresse não só... Nem precisava de um encaminhamento do TCU. Ele mesmo o fez. E eu acho que nós temos que enaltecer a posição do Governador do Estado de Rondônia. Ele o fez. Ele cancelou esse contrato e abriu uma nova licitação. Acho que essa informação que nós temos é altamente positiva e mostra o compromisso do Governador com a seriedade das ações a serem desenvolvidas no Estado de Rondônia.

Quanto às outras colocações aqui feitas pelos representantes do TCU, eu acho que tudo tem que acontecer no seu tempo. Primeiro, nós temos que assegurar o projeto; depois disso, o Governo do Estado tem de tomar as outras decisões. É nisso que o TCU também está se baseando. O TCU não está antecipando a sua posição no encaminhamento, para o cancelamento das obras, até porque outra ação positiva, tanto do Governo do Estado quanto do TCU, do Ministério do Planejamento, da Secretaria do PAC, do Ministério das Cidades e da Caixa Econômica é a suspensão de obras.

Se há obras suspensas e está na fase de conclusão o projeto, acho que todos nós temos que pactuar, sim, Deputado Danilo, para que o Estado de Rondônia, com o projeto em mãos, defina com o TCU, com esta Comissão e com a Comissão Especial, Sr. Presidente, qual a decisão a ser tomada. Como vamos falar sobrepreço? Sobrepreço daquilo que foi no passado averiguado, mas não sobrepreço de um projeto que ainda precisa ser concluído.

Então, como moradora de Rondônia, como Parlamentar que defende o desenvolvimento integrado deste País, sem deixar a Região Amazônica em prejuízo, defendo que temos de dar oportunidade ao Governo do Estado para que conclua o seu projeto, e, aí sim, voltemos a conversar sobre a execução da obra.

Gostaria muito de contar com o apoio desta Comissão e com a sensibilidade do TCU, para que possamos trabalhar por etapas, visto que o Governo do Estado, o Governo atual, não desenvolve nenhuma ação que venha a prejudicar ou a trazer algum prejuízo ao Erário. Eu acho que isso está claro para esta Comissão. Dessa forma, não podemos prejudicar o Estado de Rondônia. Esse é um projeto pactuado, de prioridade para o Estado de Rondônia e para a Região Norte. E que possamos continuar discutindo 2011 e assegurando uma obra como prioridade para 2012.



Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço a V.Exa. e passo a palavra ao Sr. Eduardo Nery Machado, representante do TCU, Secretário da SECOB-3, para as suas considerações finais.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Em relação ao que o Deputado Danilo falou, realmente a questão do projeto é preocupante. Juliana já havia comentado na sua apresentação que é um fato que nos preocupa muito e que vem sendo objeto de muita atenção por parte do tribunal.

Queria fazer só um esclarecimento em relação à questão do tampão de ferro fundido — apresentei um exemplo, mas talvez não tenha sido tão claro assim. O valor considerado foi o do SINAPI no Estado de Rondônia. Então, o valor do SINAPI no Estado de Rondônia era quase quatro vezes menor que o valor do custo do contrato. Nós apresentamos aquilo só para comparar. Mas o Deputado tem toda a razão: os preços na Região Norte apresentam discrepâncias em relação aos do resto do País. Mas, na nossa análise, consideramos o preço no Estado de Rondônia. Não comparamos com o preço de São Paulo. Não fazemos isso.

Em relação ao que a Deputada Marinha vem comentando, entendemos que o TCU não interferiu na rescisão do contrato do projeto. Foi uma iniciativa do Governo do Estado. Se o tribunal não se posicionou com relação a isso, entendemos como positivo. Realmente, o que o tribunal esperava era que fosse resolvida a questão da elaboração. E, se preciso foi rescindir e fixar o prazo, entendemos que isso é altamente positivo. Entendemos que é importante que haja um projeto pronto, que a obra só possa ser retomada com um projeto pronto. Entendemos que uma licitação sem esse projeto, quer dizer, que foi feita com um projeto que não guarda qualquer relação com o que vai ser apresentado, é uma situação, a nosso ver, quase insustentável.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, eu queria fazer uma observação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - A feitura do novo projeto — e parabenizando a Deputada Marinha Raupp, que falou com precisão que o Governador Confúcio Moura tomou uma decisão acertada ao fazer um novo projeto



— indicará uma nova licitação para a execução da obra. E observei que ainda não houve a anulação das concorrências para a execução da obra anterior.

Não sei se a Deputada Marinha poderia fazer essa gestão junto ao Governo, para que não remanescesse o fato que dá origem a uma possível utilização do Erário, para cumprimento ou satisfação dessa obra, e se evitasse a inclusão em anexo de paralisação. Bastaria a anulação da concorrência anterior. Estaria resolvido o assunto. Anulada a concorrência, pode haver discussão na esfera judicial ou, no mínimo, um ofício do Governador Confúcio Moura, uma pessoa de competência e reputação ilibada, no sentido de que está providenciando a anulação, para que nós aqui do COI não precisássemos obstaculizar a liberação de recursos, enfim, paralisar uma obra que não será executada.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Complementando, é justamente essa, em que pese não haja uma decisão de mérito do TCU determinando a anulação, a medida saneadora determinada para que a obra não seja incluída no quadro-bloqueio. É justamente essa medida que o senhor colocou: a anulação dessa licitação e a realização de um novo contrato, considerando o prazo. Ou seja, já faz 1 ano que a obra está paralisada por falta de projeto e há pelo menos mais 1 ano, 1 ano e meio, para a conclusão desse projeto.

Então, o aproveitamento dessa licitação, num primeiro momento, não vai resolver essa questão da obra. O que ficou, vamos dizer, emperrando a questão foi a ausência do projeto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço a V.Sa. e passo a palavra ao representante da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades, Sr. Leodegar Tiscoski.

O SR. LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI - Obrigado, Presidente.

Rapidamente, da parte do Ministério das Cidades, informo que vamos aguardar a boa vontade e a agilidade do Governo do Estado de Rondônia na elaboração do novo projeto e também a orientação do Tribunal de Contas. Cabe ao Tribunal de Contas tomar as decisões, que seguiremos. Enquanto isso, a obra está paralisada, e paralisado está qualquer repasse de recursos.

Finalmente, um comentário sobre o que disse o Deputado Danilo Forte. Realmente, dos 1.700 contratos que temos, do PAC 1, em termos de saneamento,



obras importantíssimas para o Brasil, grande parte está em ritmo lento. Algumas delas nem foram iniciadas — esta é uma delas. Ou por falta de projeto, ou por falta de regularização fundiária, ou por falta de solução ambiental. São os três entraves. E, lamentavelmente, nesses três pontos, os Estados, os Municípios, as companhias estaduais e municipais têm encontrado muita dificuldade em superar os entraves e em transformar os recursos que estão disponibilizados. Esses recursos estão disponibilizados. São recursos não contingenciáveis, são recursos do PAC. Então, tudo isso está disponível, mas, infelizmente, esses recursos não estão se transformando em obras por causa desses entraves que resumo nestes três pontos: projeto, licença ambiental e regularização fundiária.

Tenho certeza de que a Comissão Mista de Orçamento poderá dar grande contribuição, para que possamos reduzir essas dificuldades e agilizar essas obras tão importantes para o Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao ex-Deputado Leodegar e passo a palavra, para as suas considerações finais, ao Sr. Hélio Freitas, representando também a Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Deputado João Magalhães.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - O Secretário só falou sobre a obra de Rondônia. Há mais duas obras incluídas: uma no Rio de Janeiro e outra em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Sobre esse tema vai falar o representante da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, na próxima Mesa. E, logo após a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, ainda ouviremos um representante da FUNASA.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - O.k., Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Estamos em cima do horário.

Então, rapidamente, para as suas considerações finais, passo a palavra ao Sr. Hélio.



O SR. HÉLIO FREITAS - Só quero complementar essa questão de entrarmos ou não nesse quadro de bloqueio. Não sei se vocês concordam comigo, mas me parece que é uma medida até certo ponto inócua. O fato de colocarmos ou não... É muito difícil que tenhamos obra no ano que vem. É uma realidade com que temos de conviver.

O que nós queremos, nesse nosso novo projeto, é fazer por bacia hidrográfica. Então, vamos pegar uma bacia que esteja mais próxima da ETE e fazer uma obra, diria, de jusante para montante. Vamos fazer um pedaço, daquele universo que foi mostrado aqui, que tenha funcionalidade.

No caso de se julgar que é possível aproveitar a licitação, teríamos uma chance pequena, diria até remota, de termos obra no ano que vem. Se fizermos apenas uma fração correspondente a um pedaço da obra que tenha funcionalidade, caso se julgue que esse objeto guarda correlação com o que foi licitado e que se pode aproveitar a licitação, se não houver essa hipótese, não teremos obra no ano que vem. Então, vamos colocar isso no quadro de bloqueio de uma obra que não vai realmente ter desbloqueio, mesmo porque isso já está fechado com o TCU. Enquanto não houver uma decisão sobre o mérito da questão, não vamos desbloquear os recursos para a realização de obra.

É uma reflexão. Não tem muito sentido fazermos esse bloqueio. Digo isso só para pensarmos aqui.

Obrigado.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Sr. Presidente, desculpe-me, mas, depois da fala do Sr. Hélio, não posso deixar de me posicionar. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Deputada Marinha Raupp.

A SRA. DEPUTADA MARINHA RAUPP - Gostaria, então, de pedir a esta Comissão, bem como ao TCU, que estudassem essa proposta apresentada. Se algumas ações positivas podem ser agora implementadas, que isso seja feito.

Eu gostaria de contar com o Secretário Leodegar, com o próprio Ministério do Planejamento e com a Caixa Econômica Federal. Sugiro que seja retomado o funcionamento do grupo de trabalho que atua junto com o Governo do Estado e que apresentemos uma proposta ao TCU, de trabalharmos por bacias. Dessa forma, nós estaríamos avançando, e o Estado de Rondônia, o Município de Porto Velho e a



população não seriam prejudicados nessa análise de tempo que o próprio representante do TCU aqui citou.

Então, eu gostaria de propor que estudássemos em conjunto a possibilidade de acatar a sugestão feita pelo Ministério das Cidades.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Vamos dar continuidade aos trabalhos.

Agradeço a presença aos representantes do Ministério e do TCU.

Gostaria de convidar para a próxima Mesa os representantes da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e a Sra. Juliana, representante do TCU... *(Pausa.)*

Ela está em outra Mesa?

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, eu posso fazer uma sugestão?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Pode.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - São 13h30min. A minha sugestão é no sentido de agendarmos um horário — quem sabe até hoje? —, talvez no início da noite, para fazermos esse debate. Penso que em meia hora vai ser muito difícil abriremos o debate com o representante da FUNASA e fazer esse restante da parte do Ministério das Cidades. Penso que não teríamos muita proficuidade, muita eficiência nos trabalhos.

Como este espaço tem de ser liberado para a CMO, a minha sugestão é a de agendarmos esse debate para amanhã, por exemplo, logo pela manhã — pode ser num horário excepcionalmente fora dos horários normais —, para o fazermos com mais tranquilidade.

Essa é a minha sugestão, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Se o Deputado João Dado me permite, vou apresentar o que me foi passado pela Assessoria. Nós poderíamos prorrogar um pouco mais, até as 14 horas, em respeito aos representantes da FUNASA. Acho que será simples. As recomendações apresentadas pelo TCU em grande parte foram acatadas. Para os pontos mais tranquilos, inclusive em relação à FUNASA, acho que não vamos necessitar de muito tempo. Acho que conseguiremos



fazer esse debate rapidamente. E dessa forma respeitamos os convidados que vieram de fora.

Eu faço essa solicitação ao Deputado João Dado, para que a considere. Poderíamos dar continuidade a este debate. Eu acho que com a FUNASA vai ser muito rápido. E, como poderemos estender até as 14 horas, acho que daria para terminar hoje. Pode ser?

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - V.Exa. tinha mencionado que seria até as 13h30min, e agora já bateram as 13h30min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Foi a Assessoria que me passou. E a Assessoria me informou que podemos segurar até as 14 horas.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Então, vamos dar continuidade à reunião.

Convidamos para tomar assento à mesa o Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades; e, representando o TCU, a Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho. *(Pausa.)*

O Sr. Eduardo vai continuar integrando a Mesa. Fique à vontade, Sr. Eduardo.

E, atendendo à solicitação do representante do Governo do Estado do Rio de Janeiro, Sr. José Antonio Portela, Subsecretário de Infraestrutura e Integração da Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro, nós o convidamos a tomar assento à mesa. Fique à vontade, Sr. José Antonio.

Passo a palavra ao Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Antes, eu gostaria de agradecer a presença ao Prefeito de Piranguçu, Alexandre Augusto Ramos, e aos Vereadores Ricardo Martins e Vera Lúcia.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Boa tarde a todos.

Inicialmente, eu gostaria de fazer uma correção. Não sou o Secretário Nacional. O Secretário Luiz Carlos não pôde comparecer à reunião e me pediu que viesse representá-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Gostaria de agradecer a V.Sa., que está representando bem o Secretário.



O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - O.k.

Vou começar a minha apresentação. Nós vamos tratar da Linha 3 do Metrô do Rio de Janeiro, Lote 2, para termos uma visão geral do que é a Linha 3, em termos geográficos e sociais.

(Segue-se exibição de imagens.)

A pretensão da Linha 3 é o atendimento a uma população de aproximadamente 1 milhão e 800 mil habitantes. Seriam os habitantes de São Gonçalo, Niterói e cidades vizinhas — provavelmente, Itaboraí.

A previsão de transporte é de 470 mil passageiros/dia. A sua importância, para o Governo Federal, diz respeito ao COMPERJ, polo petroquímico que está sendo construído pela PETROBRAS na cidade de Itaboraí. E a ideia da Linha 3 seria também a de fazer o deslocamento dos trabalhadores dessa unidade.

Inicialmente, o Governo do Rio de Janeiro dividiu a Linha 3 em dois lotes. Foi mais ou menos em 1998, em 2000 que eles começaram a pensar nesse projeto. O Lote 1 seria exatamente a travessia da Baía de Guanabara, e o Lote 2 seria a saída de Niterói, chegando até o final de São Gonçalo, à região conhecida como Guaxindiba. Essa é a ideia dos Lotes 1 e 2.

O Lote 1 tem extensão de 5,5 quilômetros e o Lote 2 tem extensão total de 23 quilômetros.

Em 2000, o Governo do Estado do Rio de Janeiro licitou essas obras. E o resultado dessa licitação foram dois contratos: um para o Lote 1 e outro para o Lote 2. O contrato do Lote 1, por falta de aporte de recursos, já foi cancelado; e o Lote 2 é contemplado com recursos de um convênio que o Ministério das Cidades tem com o Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Agora vou comentar um pouco o convênio celebrado em 2008 entre o Ministério das Cidades e o Governo do Estado do Rio de Janeiro. Esse convênio tinha por objeto estudos e levantamentos topográficos, geológicos e geotécnicos, elaboração do projeto executivo e apoio à implantação da via elevada. Esse é o objeto do convênio celebrado em 2008.

O aporte financeiro do Governo Federal para esse convênio, através do OGU, é de 50 milhões de reais, e a contrapartida financeira do Estado é de 12,5 milhões de reais.



Vale ressaltar que, no começo de 2009, o TCU fez a primeira auditoria nessa obra, quando foi constatado o sobrepreço. Houve indicação de paralisação da obra, em 2009, no começo do convênio. Antes dessa indicação de paralisação, havia sido repassado para a conta do convênio o valor de 7 milhões de reais, por parte do concedente, e aproximadamente 3 milhões de reais, por parte do conveniente — valores depositados na conta do convênio.

Cabe ainda ressaltar que, por meio do Decreto nº 7.468, publicado em abril deste ano, os Restos a Pagar de 2008 seriam cancelados no caso de não haver execução física, medida e atestada. No caso desse convênio, foi repassado já um valor para o consórcio ganhador da licitação. Mas esse dinheiro devia servir simplesmente para pagar um custo de mobilização do projetista, e o Ministério das Cidades entendeu que isso não poderia representar execução física da obra. Então, houve o cancelamento do aporte de grande parte dos recursos do convênio, de exatamente 43 milhões de reais, os Restos a Pagar que ainda não tinham sido repassados para a execução do convênio. Isso representa 86% do aporte de recursos financeiros do convênio.

Agora vou falar um pouco das irregularidades apontadas pelo TCU.

Em 2009, conforme já havia dito, foi feita a primeira auditoria pelo TCU. Num levantamento de cerca de 30% dos itens da planilha do projeto básico, foi constatado sobrepreço. O TCU também constatou a falta de alocação de recursos relativos à contrapartida do conveniente, ou seja, o conveniente não tinha uma ação específica dentro da LOA ou do PPA estadual para abrigar os recursos de contrapartida da obra.

É uma obra de grande vulto, e o TCU tem demonstrado no acórdão que entende que deve existir previsão orçamentária na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, com relação ao Estado do Rio de Janeiro, para resolver a questão da contrapartida. Esse é um item pendente desde 2009. Falta, então, a alocação de recursos orçamentários para a obra em questão.

Em 2010, o TCU fez uma nova auditoria, que gerou um novo acórdão. O TCU estudou de forma mais aprofundada a questão do projeto básico. E foram constatadas deficiências no projeto básico. Quanto a essas deficiências do projeto



básico, o Governo do Rio de Janeiro apresentou medidas saneadoras para tentar complementá-lo.

Isso nós até chegamos a levantar aqui, no momento em que foi feita essa licitação. É uma licitação antiga, do ano 2000. Quando foi feita essa licitação, o próprio edital já não previa o fornecimento de todas as composições analíticas dos proponentes da licitação. Então, já havia um erro desde o início, que veio lá da licitação, com relação ao projeto básico. Não existia essa obrigatoriedade de a proposta técnica apresentar todas as composições analíticas que deveriam ser previstas, de acordo com a Lei nº 8.666.

Em que situação se encontra hoje em dia o convênio? Está indicada a deficiência do projeto básico. O Governo do Estado tem tentado adotar medidas saneadoras para complementar o projeto básico. É uma obra que vai completar, no final deste ano, 3 anos. E agora a perspectiva é a de que sejam incluídos somente 7 milhões de reais no orçamento — já foram cancelados 43 milhões de reais. E a obra tem problemas graves na questão do projeto básico, conforme apontado pelo próprio TCU.

Eu acho que já é possível ter mais ou menos uma ideia da situação em que se encontra o projeto.

O Governo do Estado mandou um representante. As últimas tratativas com relação à complementaridade desse projeto básico têm sido feitas entre o TCU e o Governo do Estado. O Ministério das Cidades não tem participado dessas últimas tratativas. E o próprio Governo do Estado achou por bem participar desta Mesa hoje, para poder comentar um pouco essas tratativas que estão acontecendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Sr. Ricardo Caiado e peço permissão aos Deputados e aos convidados para convidar a compor a Mesa o Sr. Gilson de Carvalho Queiroz Filho, Presidente da FUNASA, aqui representando o Ministério da Saúde.

O Sr. Gilson disse que tem uma reunião agendada com o Ministro da Saúde, às 14 horas. Então, até mesmo por uma questão regimental, pedimos permissão para conceder a palavra ao Sr. Gilson, se não teremos de marcar nova data para outra audiência pública e fazer publicar. Não se trata somente de suspender a reunião e marcar novamente. Por isso, pedimos a permissão dos senhores para



ouvir o Sr. Gilson agora. Em seguida, daremos continuidade aos trabalhos, concedendo a palavra ao Subsecretário que representa o Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Com a palavra o Sr. Gilson de Carvalho Queiroz, Presidente da FUNASA.

O SR. GILSON DE CARVALHO QUEIROZ FILHO - Boa tarde.

Muito obrigado pela deferência.

Na realidade, nós temos um prazo para fazer a seleção do PAC 2. Não só o Ministério da Saúde, mas também a SRI e a FUNASA. Nós temos de preparar todo o processo de seleção para a reunião sobre o PAC, que vai ocorrer na semana próxima.

Vou falar rapidamente dos dois casos de irregularidades graves aqui colocados. Primeiro, do convênio de Alto Paraguai, em Mato Grosso, um convênio realizado para a ampliação do sistema de abastecimento de água. Foram feitas algumas anotações pelo TCU. No caso do Município de Plácido de Castro, no Acre, é um convênio com o Governo do Estado, com execução através do Departamento Estadual de Água e Saneamento. E existe ainda uma terceira observação sobre um convênio com esse mesmo Município de Plácido de Castro, para melhorias sanitárias domiciliares.

Desse último nós não vamos tratar porque o convênio foi realizado, a primeira parcela foi repassada, e o Município até hoje não iniciou a obra. Então, não existe nenhuma irregularidade, somente a necessidade de que o Município inicie o processo. Essa é uma situação mais tranquila.

No caso específico de Plácido de Castro, dessa obra de drenagem, foram levantadas várias observações: sobrepreço, licitação pretérita. Todas as observações foram acatadas, e a FUNASA está tomando providências, ou seja, suspendeu o pagamento, o repasse das parcelas, no sentido de que haja o ajustamento por parte do conveniente e, assim, seja saneado o processo e consigamos efetivamente dar-lhe continuidade.

O caso do abastecimento de água de Alto Paraguai ocorreu da mesma forma, ou seja, foram acatadas as observações do TCU. Portanto, entendemos que, com a correspondência encaminhada ao TCU, estaríamos em condições de retomar o



repassse, o ritmo normal, assim que fossem ajustadas, por parte do conveniente, aquelas observações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Sr. Gilson e passo a palavra ao Sr. Eduardo Nery Machado, representante do TCU.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - No caso de Plácido de Castro, foi avaliada a desclassificação de uma proposta considerada irregular. Foi a desclassificação de uma proposta que apresentava falhas consideradas meramente formais. Por exemplo: a questão da unidade do serviço, que estava em desacordo. Mas era um equívoco formal, não havia erro na proposta. E a equipe considerou que diligências sanariam o processo.

A eliminação de duas empresas que apresentaram falhas formais e a classificação de uma empresa que se considerou que, se fosse adotado o mesmo critério, deveria ser eliminada, desclassificada, mas não foi, e foi considerada vencedora, teriam ensejado um sobrepreço, um prejuízo de 500 mil, já que as empresas desclassificadas apresentavam preços inferiores aos da que foi habilitada.

Então, a medida saneadora era, é claro, a anulação desse ato. Pelo que disse o Presidente da FUNASA, essas medidas já estão sendo adotadas. Do ponto de vista do tribunal, basta que seja apresentado o ato que demonstra a anulação dessa licitação, que o tribunal prontamente vai considerar saneado. Mas é importante, se a FUNASA ainda não o fez, que apresente essa demonstração.

Em relação à obra de Alto Paraguai, o principal problema foi um adiantamento de pagamentos. Eram ligações domiciliares. No caso, a CGU primeiro identificou que haviam sido executadas 172 ligações e que haviam sido medidas e pagas 642 ligações. Quando foi fazer a fiscalização, a equipe de auditoria do TCU verificou que já haviam sido executadas 211 ligações, mas havia ainda uma diferença considerável que ensejava um sobrepreço de 236 mil reais, decorrente do adiantamento de pagamento. Mas o problema era outro sobrepreço, de 85 mil reais.

Então, as medidas saneadoras eram compatibilizar o físico e o financeiro, esses 236 mil reais, e promover a repactuação do contrato. E o Presidente da FUNASA também disse que vão ser acatadas essas medidas saneadoras. Sendo acatadas, do ponto de vista do tribunal, basta que a FUNASA apresente a



documentação que comprove a adoção dessas medidas, que o tribunal prontamente vai se manifestar e rever a sua posição.

O SR. GILSON DE CARVALHO QUEIROZ FILHO - Obviamente, como são medidas que têm que ser adotadas pelos convenientes, suspendemos o repasse e solicitamos que fosse feito dessa forma. O.k.?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - V.Sa. tem mais alguma colocação a fazer?

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Só quero deixar claro que, enquanto tribunal, o posicionamento formal depende da apresentação da documentação.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, mais ou menos, nós estamos voltando àquele caso de Porto Velho, em que também remanescia uma providência efetiva no tocante à licitação anterior, que havia sido vencida em cima de um projeto ora modificado. Então, neste caso de Plácido de Castro, das duas, uma: ou não cancelaram, mas deram um redutor de 23,5%... Essa é outra possibilidade, ou seja, fazer a redução de preços em relação à proposta que foi...

Então, é possível. Precisávamos ver qual das duas alternativas teria sido acolhida.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Deputado, parece-nos que, se for declarado nulo o ato que desclassificou, a primeira colocada, de fato, fazendo as diligências necessárias, poderia ser considerada vencedora.

Foi essa a medida?

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Eu consultaria, Sr. Presidente, o representante da FUNASA sobre qual solução está sendo encaminhada.

O SR. LUÍS CARLOS MARCHÃO - Sr. Presidente, complementando, se me permite, as providências em relação às recomendações emanadas do TCU foram tomadas. Em princípio, a recomendação vai ser implementada da forma em que foi feita. Agora, é claro, foge à alçada, à competência da FUNASA executar essa recomendação. A realização da licitação e o procedimento de avaliação são de competência do órgão que recebe o recurso. A recomendação é feita, e a FUNASA vai fazer o monitoramento.



Como esse caso específico de Plácido de Castro é uma recomendação mais nova do que a de Alto Paraguai, nós fizemos. O nosso documento data de setembro — o Dr. Gilson tem cópia dele. Estamos aguardando o retorno dessa documentação para poder informar ao TCU.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, quero apenas observar que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Para ficar registrado, quem falou foi o auditor da FUNASA, Sr. Luís Carlos.

Passo a palavra ao Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, é importante que, nesses casos em que há providências sendo adotadas, antes da conclusão do nosso relatório, do COI, haja uma manifestação do TCU, conclusiva, para que possamos dizer: *“Estão sendo adotadas providências, mas ainda não foram concretizadas”*. *“Estão sendo”* — está no gerúndio. Quando chegar ao passado, o COI se manifesta. Ou, então, se ficar em tese, penso que teríamos a manutenção nos relatórios, no Anexo 6.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Deputado, do ponto de vista do tribunal, realmente nós ficamos... É claro que a sinalização da FUNASA já é um ponto positivo, já demonstra que o gestor vai procurar atender, mas, como disse, do ponto de vista conclusivo e formal do TCU, depende da chegada dessa documentação comprobatória. Aí, sim, nós poderemos nos manifestar.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Portanto, Sr. Presidente, esta audiência, neste caso, não está sendo conclusiva. Precisamos de uma nova informação do TCU a respeito da matéria, antes da finalização do relatório do COI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço.

Dando continuidade aos trabalhos, passo a palavra ao Sr. José Antonio de Melo Portela, Subsecretário de Infraestrutura e Integração da Secretaria de Obras do Estado do Rio de Janeiro.

O SR. JOSÉ ANTONIO DE MELO PORTELA - Boa tarde a todos.

O Estado do Rio de Janeiro não era parte nesse processo do TCU, apenas o Ministério das Cidades. E o Estado agora se habilitou, junto ao TCU, para fazer parte desse processo da Linha 3.



O nosso objetivo aqui é apenas o de complementar algumas informações que foram prestadas pelo Dr. Ricardo Caiado. Com relação ao acórdão anterior, relativo a sobrepreço, em dezembro de 2010 foi prolatado um acórdão em que essa questão foi dada como resolvida pelo TCU. Com relação à situação atual, o relatório de fiscalização de 2010 aponta duas medidas necessárias para a solução do problema.

A primeira é a demonstração da existência de recursos de contrapartida por parte do Governo do Estado. Isso já foi encaminhado ao TCU. Hoje existem 400 milhões de reais alocados para esse projeto, oriundos de uma medida compensatória com a PETROBRAS. E mais 400 milhões de reais já foram previamente aprovados, numa primeira análise, pelo Banco do Brasil, de um financiamento ao Estado do Rio de Janeiro e que fazem parte do espaço fiscal do Estado.

Portanto, o Estado entende que essa primeira pendência, relativa à demonstração de recursos, hoje está sanada.

O segundo item é a complementação do projeto básico. Essa documentação foi entregue ao TCU em duas etapas: num primeiro momento, em agosto de 2011; e, num segundo momento, em setembro de 2011. Nós detalhamos todos os itens que tinham sido considerados insubsistentes pelo TCU, relativamente ao projeto básico original — conseqüentemente, levantando novos quantitativos.

Foi solicitado pelo TCU que nós refizéssemos a planilha orçamentária de referência do projeto básico. Isso está sendo preparado. Provavelmente, em mais 3 ou 4 dias será entregue ao TCU.

Era isso o que eu gostaria de complementar em relação à fala do Dr. Ricardo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço e já passo a palavra à Sra. Juliana Pontes Monteiro de Carvalho, representante do TCU.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Bem, por conta do adiantado da hora, eu vou resumir em linhas gerais a situação do Lote 2 da Linha 3 do Metrô do Rio de Janeiro.

Ricardo, da SEMOB, havia mencionado que houve, em 2009, uma análise de sobrepreço no orçamento base dessa obra. Certo? O que eu queria deixar bem claro para os senhores é que esse projeto é de 2001 e que o contrato é de 2002. Por conta da impossibilidade de alocação de recursos, eles estão retomando esse



contrato agora, em 2011. Vejam que essa era uma situação que se apresentava em 2001, e, muito provavelmente, até por conta do lapso temporal, o projeto não está mais adequado à realidade.

Além do lapso temporal, a fiscalização de 2010 identificou uma série de problemas no projeto. Cerca de 50% do orçamento dessa obra estava fechado sob itens genéricos, como, por exemplo, reurbanização, metro quadrado. Não se dizia o que havia naquele item. Em que pese a, em 2009, uma equipe do Tribunal — não de uma Secretaria de Fiscalização de Obras — ter ido até o local e apontado um sobrepreço que foi elidido, eu não tenho como afirmar, em um orçamento em que 50% dos preços estavam fechados, se há sobrepreço ou não se não conseguir analisar cerca de 50% da planilha — em nenhum momento estou dizendo que a obra tem sobrepreço. O que quero dizer é que, até o momento, por conta da falta de detalhamento do projeto, não se pode dizer se ela tem sobrepreço ou não.

A segunda questão que quero destacar é que, depois da fiscalização de 2010, em abril deste ano, o Governo do Rio nos entregou um detalhamento do projeto durante a fiscalização que fomos fazer lá.. E, durante as análises, percebemos que o que eles haviam dito que seria o detalhamento do projeto não se adequava aos ditames da lei, ao que a lei exige como projeto básico.

Posteriormente, depois de a análise da unidade técnica ter concluído que o documento entregue não correspondia à medida saneadora necessária, agora, no final de setembro, eles ingressaram com um outro documento e com uma complementação denominada “Enriquecimento do Projeto”. Por óbvio, ainda estamos analisando, porque não é uma análise rápida e fácil. Atualizarmos para 2011 o orçamento de um projeto licitado em 2001 é muito complicado. Demanda um grande esforço, não só por parte do Governo do Rio, para detalhar esse projeto agora, mas também por parte do próprio Tribunal, para fazer a análise.

Eu gostaria ainda de ressaltar que, de fato — inclusive, houve até uma reunião no Tribunal —, estamos dependendo, como o senhor mesmo falou, da entrega da planilha final. Vejam: havia um projeto e foi modificado. Então, se ele foi modificado, há que ter uma outra planilha abrindo os itens que estavam fechados. E precisamos dessa planilha para fazer a análise final.



Em que pesem a todas estas considerações — vou ser breve —, gostaríamos de saber por que esse projeto também não foi entregue à SEMOB. O Relator do processo que trata dessa obra, no acórdão, dá a seguinte determinação: que a SEMOB analise qualquer modificação no projeto e encaminhe a análise para o Tribunal. Quem vai entregar o dinheiro ao Governo do Rio é o Ministério das Cidades, por meio da SEMOB. Então, entendo que o Tribunal deva analisar esse projeto, mas também a SEMOB.

Vamos, por exemplo, supor que o Governo do Estado do Rio entregue esse projeto para a SEMOB, e ela já diga que ele não está adequado — não é o que estou afirmando. Isso já pouparia, inclusive, a análise pelo Tribunal. Então, acho bastante prudente que a SEMOB também seja incluída na análise do novo projeto que nos foi entregue agora.

A outra consideração que eu gostaria de fazer, para finalizar, é que não nos parece razoável tentar recuperar um projeto de 2001. Vejam bem: isso começou em 2009/2010. A obra está no Quadro de Bloqueio. Já haveria tempo hábil de se reformular um projeto, aí, sim, de forma bem mais livre. Como é que se corrige um projeto de 2001 para 2011, preso a uma série de quantitativos e de valores que não correspondem, às vezes, à realidade?

Vou dar um exemplo: o estudo das jazidas. Quando foi feito o projeto, eles se basearam em jazidas da época dos anos 70 e 80. Hoje, o local da jazida já pode estar construído. Então, eu estou levantando uma hipótese: por que não se fazer um novo projeto e uma nova licitação? É a pergunta que faço para eles, porque, nesse tempo todo que gastamos tentando recuperar um projeto que já nasceu com vícios, o Brasil já poderia ter feito outro projeto, ter licitado a obra e assinado o contratado. E, com certeza, a região já poderia estar sendo atendida, porque a equipe que foi até a obra disse que ela é de fundamental importância, ainda mais agora com a chegada do COMPERJ, o polo da PETROBRAS.

Era só isso que eu gostaria de dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço a sua participação.



O Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga, que está representando a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, gostaria de fazer uma consideração.

Pergunto se o TCU tem mais alguma consideração a fazer.

O SR. NIVALDO DIAS FILHO - Só quero ressaltar — isso está na apresentação, mas ela foi abreviada em razão do tempo, em respeito a todos — que a execução dessa obra é nula. Praticamente nada foi executado.

Por isso, causa estranheza que se insista num projeto que foi licitado sem que houvesse possibilidade de fazer um orçamento em mais da metade dos preços. O próprio Tribunal tem essa dificuldade hoje, 10 anos depois. Imaginem as licitantes naquela época. Profundas alterações aconteceram nesse período. O projeto vem sendo adaptado pouco a pouco, sem que haja execução. Fica difícil entender por que se está amarrado a um contrato firmado há 10 anos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Agradeço ao Sr. Nivaldo Dias filho, até para registro das notas taquigráficas, e à Sra. Juliana, do TCU.

Passo a palavra para o representante do Ministério das Cidades, Sr. Ricardo Caiado de Alvarenga.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Há algumas considerações a serem feitas mesmo. Uma delas refere-se à questão que o José Antônio mencionou, de previsão orçamentária, que não ficou muito clara. A previsão orçamentária diz respeito não a ter recursos, mas a ter isso na forma da lei, dentro de uma LOA e dentro de um PPA. É claro que tem de existir a previsão, o recurso financeiro —o Governo do Estado diz que está correndo atrás —, mas também a exigência que está no acórdão, uma exigência legal, de colocar isso dentro de uma LOA, dentro de um Plano Plurianual.

Esse o primeiro aspecto que deve ser deixado bem claro.

Um segundo aspecto refere-se a sobrepreço. Eu coloquei três irregularidades e incluí o sobrepreço. Sei que saiu já um acórdão que resolvia a questão do sobrepreço. Mas o Ministério das Cidades entende o seguinte forma: no momento em que se começa a rediscutir todo o projeto básico, o preço entra como consequência. Depois de tudo aquilo que saiu no acórdão de liberação, no momento



em que se começa a tentar suprir a deficiência do projeto básico, vem à tona de novo, de uma forma direta, a questão do preço.

Então, eu encaro ainda irregular a questão do sobrepreço, porque se está discutindo o projeto básico.

Quanto a esse aspecto que a Juliana levantou — o porquê não fazer um novo projeto básico —, nós, no final do ano passado, não estivemos aqui na Comissão Mista de Orçamentos. Por que não estivemos? Porque o Governo do Estado do Rio de Janeiro, na véspera da reunião, comunicou à Secretaria que não teria mais interesse na obra e que naquele local iria construir um monotrilho. Então, no ano passado, não se teve a manifestação da Secretaria sobre essa questão. Só que, naquele mesmo ano, em face do acórdão que saiu em 2010 a respeito do projeto básico deficiente, a SEMOB contactou o Governo do Rio de Janeiro para que fosse estabelecido um prazo para ele apresentar uma medida saneadora com relação a essa deficiência do projeto básico, sob pena do destrato.

Nesse mesmo ano, em reuniões a que eu mesmo compareci, foi proposto ao Governo do Rio fazer um novo projeto básico. Essa é uma questão que questão vem à tona naturalmente. Estamos trabalhando com uma obra que praticamente não se iniciou nada, estamos trabalhando com um projeto básico desatualizado, porque, pela própria data, isso é inquestionável. A cidade é uma coisa dinâmica. Esse projeto foi concebido no ano de 2000. Depois de se passarem 10, 11 anos, pode não ser mais o projeto ideal para a cidade de agora.

Portanto, o projeto básico é algo que vimos questionando o Governo do Rio de Janeiro. Essa obra, pela documentação que eu recebi da Comissão Mista de Orçamento, estava como PAC. Mas é bom esclarecer que não é uma obra do PAC. Só que o Governo do Rio de Janeiro, num processo de seleção que está havendo na Secretaria, do PAC mesmo, colocou essa obra como uma proposta do PAC Grandes Cidades e houve discussões em nível do Grupo Executivo do PAC. Uma das questões que o Ministério das Cidades levantou foi exatamente esta: se é uma obra de tanta importância para o Governo do Estado, por que não pensar em se apoiar um novo projeto básico, cancelar o contrato existente e fazer um novo projeto básico que o Ministério das Cidades considere ser importante do ponto de vista



social, que seja viável do ponto de vista da demanda para a região. Mas insistir nessa questão ...

É como eu mencionei: já vai completar 3 anos desse convênio e não houve execução física ainda. Então, seria o caso de se fazer o cancelamento do contrato e se pensar num novo projeto básico, dentro do que preconiza a Lei nº 8.666.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Pergunto aos Deputados se querem utilizar a palavra.

Com a palavra o Deputado João Dado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Apenas para registrar que essa questão da Linha 3, Lote 2, é um projeto antigo. Eu até concordo com a Dra. Juliana, que disse é possível que o projeto não esteja mais atualizado, uma vez que construções podem ter sido implantadas ao longo do trecho.

Assim, a pergunta que eu queria fazer ao Dr. José Antônio é a seguinte: o Governo do Estado formalizou o seu desinteresse em 2010? Formalizou ou foi só uma informação oficiosa?

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE MELO PORTELA - É o seguinte: a informação foi passada. Na época, quem me informou foi o próprio Secretário Luiz Carlos, que não pôde comparecer hoje. Ele recebeu um telefonema do Vice-Governador do Rio de Janeiro nesse sentido.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k. Então, foi oficiosa a desistência, não é?

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE MELO PORTELA - Foi. Não, não temos... O que temos são relatos dos jornais em que o próprio Governador anuncia um monotrilho em Niterói-São Gonçalo. Isso aí é notícia da mídia, além de o próprio Governador ter feito declarações.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O. k.

Então, eu queria me manifestar pontualmente. Com relação a essa obra do Rio de Janeiro, penso que ela padece daquele mesmo problema que discutimos na obra da VALEC. É como alguém dizer: *“Vou te dar 1 milhão de reais e você faz a obra sem ter a possibilidade de checagem dos valores, dos preços, dos serviços*



executados, ou até do próprio trajeto da pista, no caso, da ferrovia.” – “Qual é o trajeto?” – “Não, eu mudo o trajeto; eu estou com um valor xis para gastar”.

Não é assim. O dinheiro é público, e tem que haver o controle por parte dos órgãos fiscalizatórios.

Eu quero ainda me referir, no caso, a essa obra em especial. Penso que este Comitê deve mantê-la no Anexo. Se ela não permanecer, teremos uma obra cujo processo licitatório não trouxe o detalhamento que a própria Lei nº 8.666 exige. Então, não haverá como fiscalizar essa obra por conta de os itens terem sido feitos por rubrica e não com o detalhamento previsto na Lei nº 8.666. Então, penso que nós teremos a mesma dificuldade já exposta aqui em outras reuniões.

É o registro que queria fazer, Sr. Presidente. É um registro em cima do que nos traz o TCU, órgão técnico que subsidia as nossas decisões. Sempre levamos, lógico, em consideração aquilo que a própria Secretária do TCU menciona quanto à importância, à relevância da obra. E aí voltamos a um ponto: se a obra é tão relevante, não demoraria 10 anos para ser retomado o seu processo de execução.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Para finalizar, passo a palavra para o Sr. José Antônio Portela, para suas considerações finais.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DE MELO PORTELA - Deputado, a título de esclarecimento. O traçado da Linha 3 do metrô se dá sobre uma antiga via já implantada. Portanto, não existe a possibilidade de alteração de traçado por conta do tempo decorrido. O leito está praticamente preservado. O que ocorreu nesse período é que, como a linha estava desativada, um pequeno trecho dela foi ocupado por habitações irregulares que seriam facilmente removíveis. Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é que o projeto de engenharia original dessa obra, apesar de ter 10 anos, continua o mesmo. É uma via elevada ao longo dessa região de Niterói: sai da Estação de Arariboia e vai até a Estação de Guaxindiba, e aí são duas estações em nível. Portanto, a alteração do projeto de engenharia é praticamente nenhuma. O projeto básico, hoje, seria praticamente o mesmo projeto básico inicial. As soluções adotadas seriam muito similares às soluções anteriores.

Todos os itens que no orçamento original estavam fechados foram abertos em preços unitários, utilizando-se o sistema de custo oficial do Estado do Rio de



Janeiro da EMOP. É claro que eventualmente alguns preços não constam de catálogo, e temos que fazer cotações. E alguns preços, inclusive sugeridos numa outra fiscalização do TCU, já foram adotados. Quer dizer, todas as medidas saneadoras propostas pelo TCU o Estado do Rio de Janeiro vai adotar. Essa obra vai ser medida e paga por preços unitários.

Essa obra não andou exatamente pela dificuldade de o Estado do Rio de Janeiro, com recursos próprios, desenvolver um projeto dessa grandeza. E isso só pôde acontecer após a posse do Governo Sérgio Cabral, em que as relações entre o Estado e a União se aproximaram. Só aí houve a possibilidade de recursos federais. O que nós, no Estado do Rio, queremos na realidade não é fazer o projeto básico, mas já começar a efetiva execução das obras. Nós entendemos que, ao refazer o projeto básico e relicita-lo, íamos ter resultados muito próximos ao que temos hoje. E o que, na última reunião, propomos à SECOB é que libere a obra, porque os recursos do Governo Federal neste momento serão utilizados para pagar o projeto executivo.

Essas são as colocações que o Governo do Estado do Rio fez não só ao Ministério das Cidades, como é do conhecimento do Dr. Ricardo, mas também ao próprio TCU.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Só para uma observação, Sr. Presidente, porque aí eu fiquei um pouco surpreso. O TCU, como se manifesta? O convênio é para projeto executivo e execução da obra, o.k.?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - O convênio que existe...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Foi feito em cima de um projeto básico, que não sofreu alteração no seu traçado. É um metrô de superfície.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO PORTELA - Elevado.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k. Minha dificuldade de compreensão aí nesse caso específico é a seguinte: que tipo de desatualização, porque há também a questão dos 54% de preço fechado, não há?



A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Na verdade, hoje eles já conseguiram detalhar bastante. Como eu disse anteriormente, após a terceira entrega...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Foi agora em setembro.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Isso. Não concluímos ainda a análise, mas, em conversas preliminares com a pessoa que está com a instrução, parece-me que de fato o projeto foi detalhado. O que causa certa estranheza é: como detalhar um projeto agora e os valores vão bater perfeitamente? Não sei se o senhor me entende. Vou dar um exemplo: o item reurbanização, antes do detalhamento, era de 2 milhões; agora, depois do detalhamento, ele passou para 3 milhões. Então, eu só vou poder afirmar com certeza que há certa correspondência entre a planilha licitada e contratada e a planilha...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Porque era preço fechado.

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - ... e a planilha depois do detalhamento do projeto depois dessa análise. Eu não posso avaliar neste momento.

Agora, o que eu gostaria que fosse considerado é o seguinte: se alguém participa de uma licitação em que 50% está fechado em verbas ou itens genéricos, será que naquela ocasião ele não teria a possibilidade de apresentar um preço melhor? Como garantir que o orçamento desse projeto que está sendo recuperado — quando se fala em projeto, tem-se um orçamento associado —, é o mais vantajoso para a administração? O que se tem notícia é que, de pronto, eles vão excluir algumas estações — eram 14 e vão reduzir seis, salvo engano. Eu não tenho esses números.

Então, isso nos deixa bastante apreensivos, até porque temos todo um histórico de execuções de obras em metrô no País que estão dando problemas...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Mas há uma mudança do objeto, do número de estações? Há mudança nesse sentido?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Isso não se configura no que foi entregue para nós, continuam todas as estações. Foi durante reuniões...



O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Quer dizer, então, que remanesce a opinião final do TCU para dizer se o detalhamento preserva a filosofia inicial do projeto, o número de estações, essa coisa toda. É isso?

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - O que eu considero é que, como estamos na fase de análise e a LDO inclusive nos assina prazo para essa análise depois da entrega da medida corretiva pelo gestor, seria temerário liberar essa obra. É a minha opinião. Como ainda estarmos no processo de análise da situação — e temos um prazo para entregar o resultado dessa análise —, eu não tenho como afirmar no momento que a maneira como a obra foi licitada seja mais vantajosa.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Mas o TCU vai-nos dar um posicionamento acerca desse...

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Assim que a planilha, conforme o nos foi informado...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Concluída a análise da planilhas, o TCU vai encaminhar a este Comitê um parecer a respeito dessas observações...

A SRA. JULIANA PONTES MONTEIRO DE CARVALHO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - ... para possamos, então, fazer nossa análise..

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Certo. Deputado João Dado, eu acho que procede. Inclusive aproveitando a fala de V.Exa., passo a fazer uma triangulação, para que possa fluir o debate, apesar do tempo. O Presidente já chegou, eu pedi desculpa e disse que estamos terminando.

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Sr. Deputado, desculpe-me mais uma vez, mas só a título de esclarecimento. A proposta do Estado não é de diminuição do número de estações. O que conversamos no TCU é que a ideia do Governo do Estado é inaugurar a obra em duas etapas. Numa primeira etapa, inauguramos seis estações e, numa segunda etapa, duas estações. Ao invés de inaugurarmos todas as estações ao mesmo tempo, vamos inaugurando as estações, como normalmente ocorre...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Entendi. E o valor da obra...

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Permanece o mesmo.



O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Mas é o mesmo para as 14 estações? É isso que acontece?

O SR. RICARDO CAIADO DE ALVARENGA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O TCU vai nos informar isso.

Sr. Presidente, eu estou satisfeito com a informação. Eu só pediria novamente ao TCU que nos desse a informação final.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Quero agradecer aos representantes do Tribunal de Contas da União, do DNIT, da VALEC, do Ministério dos Transportes, da FUNASA, do Ministério da Saúde, da Secretarias Nacionais de Saneamento Ambiental e de Transporte e Mobilidade Urbana o comparecimento.

Quero agradecer, de forma muito especial, aos Srs. Parlamentares o comparecimento.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Sr. Presidente, só uma observação: Guarulhos não foi tratado. Ele está relacionado e não foi tratado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Eu não entendi.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - No Município de Guarulhos, a interligação de áreas urbanas e adequação de vias. Mas, de toda forma, devido ao adiantado da hora, o TCU poderia nos encaminhar um parecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - V.Sa. pode responder rapidamente.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Com relação à obra do Complexo Baquirivu, a informação que temos é que essa foi uma obra que teve recurso do Governo Federal entre 1999 e 2002 e que a Caixa era mandatária — isso antes da criação do Ministério das Cidades, em 2003. Essa obra ainda é vigente. Só que a cargo da própria Prefeitura. Então, fica difícil de vincular essa obra ao Ministério das Cidades, porque ela...

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - Mas o TCU nos deu um parecer sobre o uso dos recursos públicos federais na época em que eles foram utilizados.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Sim, Deputado, é que, para todos os efeitos, foi um convênio firmado com o Ministério das Cidades. E, no caso, a IGP ainda se sustenta em relação a essa obra, é porque ela já está praticamente concluída. E a Prefeitura de Guarulhos informou que não teria mais interesse. A



obra, na verdade, desde 2002, já tinha sido bloqueada. Ela está no Quadro de Bloqueio. Mas ela teve continuidade com os recursos municipais. A Prefeitura de Guarulhos executou 90% obra. Faltam 10% a serem executados do que estava previsto lá no convênio. Como foi detectado sobrepreço, ainda existe um encontro de contas a ser feito. Então, a IGP ainda permanece nesse contrato, porque, em tese, ele ainda está aberto.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - E não foi feito o encontro de contas.

O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO - Não foi feito o encontro de contas.

O SR. DEPUTADO JOÃO DADO - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Weliton Prado) - Acho que cumprimos a finalidade desta reunião. Queria dizer que reconhecemos a importância do Tribunal de Contas e que os gestores também estão cumprindo o seu papel. À quase totalidade dos pontos levantados pelo Tribunal foram apresentadas respostas por parte dos gestores, as atualizações foram feitas. Então, ficamos muito felizes, embora ainda tenhamos muito que avançar.

O objetivo é que as obras realmente atendam às necessidades da população, que melhorem a vida das pessoas, que gerem emprego e renda, que garantam o desenvolvimento local, regional e nacional, mas com transparência na aplicação dos recursos. Isso é fundamental.

Então, realmente, eu fico muito feliz. Queria agradecer a todos os Deputados, a todos os gestores e aos representantes do Tribunal de Contas.

Antes de encerrar, quero agradecer também à nossa Assessoria, que faz um brilhante trabalho e muito se empenha.

Está encerrada esta reunião.