



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

SUBCOMISSÃO PERMANENTE DO PAC E DO PMCMV
– SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E
CONTROLE DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DAS OBRAS DO
PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) E DO PROGRAMA
MINHA CASA MINHA VIDA (PMCMV) –

**RELATÓRIO DE VISITA TÉCNICA ÀS OBRAS DA BR-487,
TRECHO CAMPO MOURÃO – CRUZEIRO DO OESTE, E ÀS
OBRAS DO CONTORNO NORTE DE MARINGÁ,
NA BR-376, AMBAS NO ESTADO DO PARANÁ**

Relator da Subcomissão: **Deputado Nelson Bornier**

29/09/2011



CÂMARA DOS DEPUTADOS

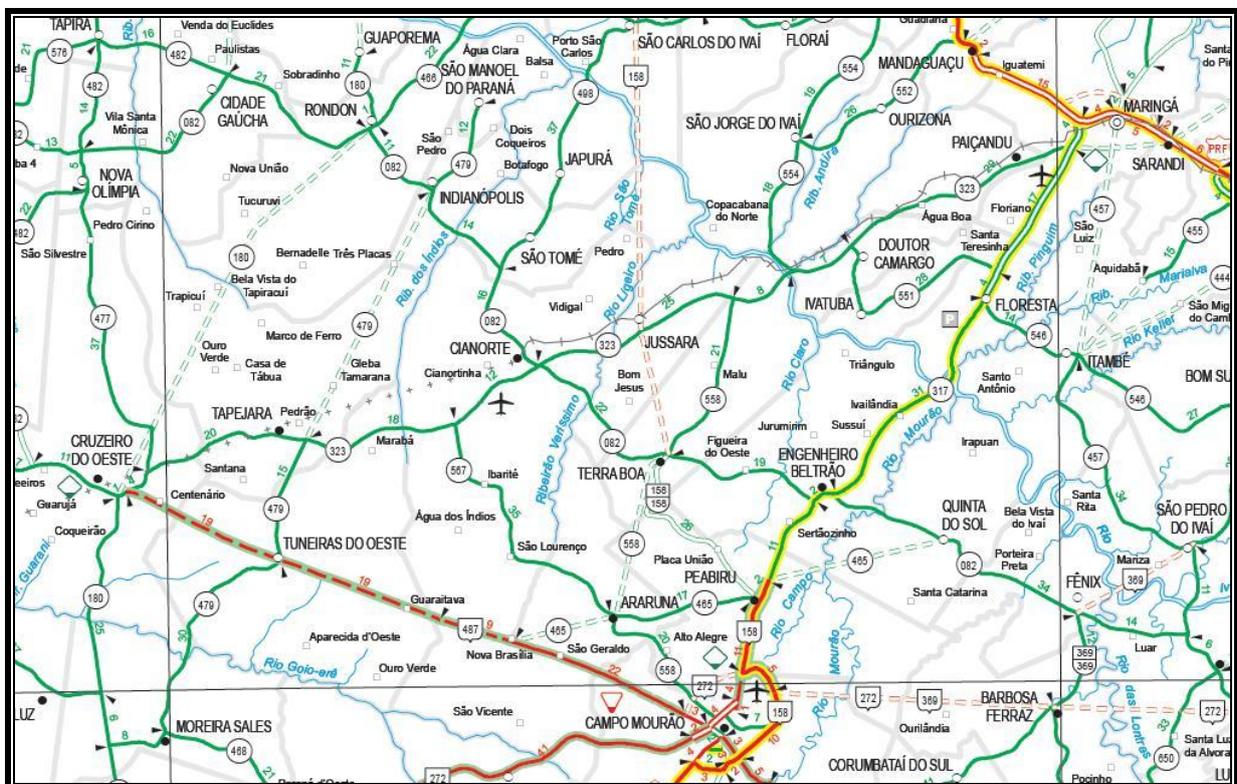
COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

I – Relatório

I – 1 Introdução

Com fundamento no Requerimento nº 119, de 2011, de autoria do digno Presidente desta Subcomissão permanente, Deputado Carlos Brandão, e deste Relator, foram aprovadas por esta Comissão um rol de visitas técnicas a serem efetuadas com o objetivo de “*averiguar com profundidade possíveis irregularidades apresentadas nestas obras, verificadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU).*”

Dentre essas obras, encontram-se trecho rodoviário da BR-487, entre Campo Mourão e Cruzeiro do Oeste, e o Contorno Norte de Maringá, na BR-376, ambas no Paraná, que no entender do Tribunal de Contas da União, apresentavam irregularidades graves.



Fonte: DNIT, Mapa Multimodal 2009

Mapa da região visitada no Estado do Paraná (norte-noroeste).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Participaram das visitas técnicas os seguintes Parlamentares: o presidente desta Subcomissão, Deputado Carlos Brandão, este Relator, além dos Deputados Fernando Francischini, João Magalhães, Cida Borghetti, Luiz Nishimori e Zeca Dirceu.

I – 2 Trecho rodoviário da BR-487, entre Campo Mourão e Cruzeiro do Oeste

Após viagem entre Brasília e Maringá/PR na noite de 28/9/2011, o grupo de Parlamentares que participou da visita técnica, acompanhado de assessores da Câmara dos Deputados, técnico do Tribunal de Contas da União, além de servidores do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Departamento de Estrada de Rodagens do Paraná, saiu de Maringá na manhã de quinta-feira, dia 29, com direção ao trecho inconcluso da BR-487.

De Maringá, o grupo seguiu pela estrada estadual PR-323 em direção a Cianorte, por cerca de 100 km de rodovia asfaltada. Esse trecho apresentava naquela manhã tráfego intenso de caminhões com cargas, especialmente de grãos, o que tornava difícil a ultrapassagem em muitos pontos da rodovia.

Os Parlamentares da região, bem como as autoridades locais que os acompanhavam, sustentaram que aquele tráfego será reduzido quando o trecho ainda inacabado da BR-487 for concluído.

Após passar próximo à sede do Município de Cianorte, a comitiva, já acrescida de autoridades locais, tal como o Prefeito do Município de Cianorte, Edno Guimarães, tomou a rodovia estadual PR-567 em direção à localidade de São Lourenço, distrito de Cianorte, a cerca de 20 km da PR-323. De lá seguiu grupo por estrada em leito natural, em torno de 10 km, até a BR-487.

Esse trecho da BR-487 possui parte concluída que contrasta com a súbita interrupção, em torno da localidade de Nova Brasília, e partir dali a rodovia não é mais pavimentada, tal como se observa nas imagens abaixo:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

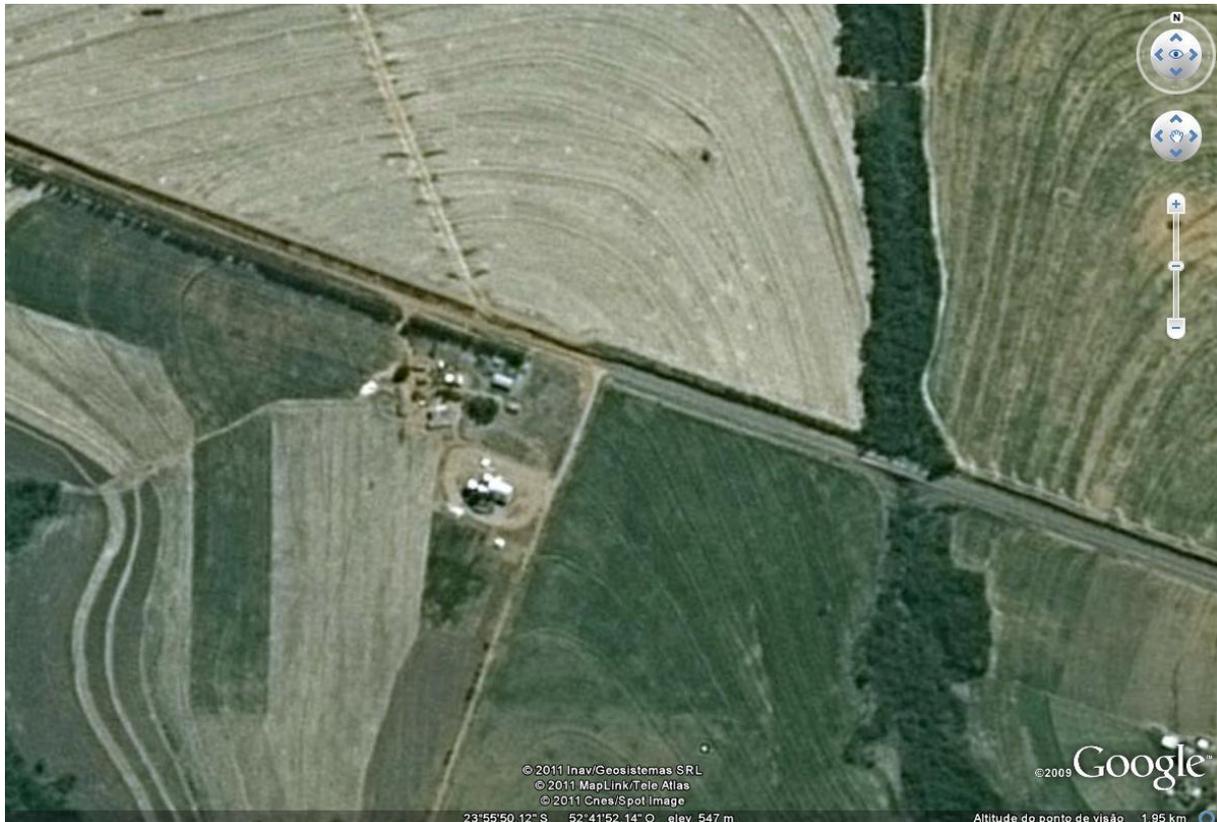


Trecho da BR-487, próximo a Nova Brasília e Tuneiras do Oeste/PR. As duas fotos são do mesmo ponto: a de cima no sentido Campo Mourão e a de baixo no sentido Cruzeiro do Oeste.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE



Vista aérea da passagem do trecho pronto para o trecho inacabado da BR-487 (à direita para Campo Mourão, à esquerda para Cruzeiro do Oeste) (Fonte: Google Earth)

Tudo indica, de fato, que a pavimentação do trecho não concluído deverá reduzir bastante o tráfego que hoje passa pela PR-323, trecho que, de acordo com as autoridades locais, possui nível elevado de acidentes.

A BR-487, denominada naquele local como Estrada Boiadeira, não tem indicação pela paralização por parte do TCU. Devido a necessidades do projeto, o DNIT divergiu do Tribunal quando ao uso de determinada percentual adicional de cimento em uma das camadas da rodovia, acréscimo esse que repercute no valor do quilômetro construído.

No local onde se dá o início da parte inconclusa, puderam os Parlamentares desta Subcomissão e dos demais que participavam dessa missão, sob o questionamento intenso da mídia local, debater a situação da rodovia com representantes do DNIT, TCU e DER/PR.

De acordo com o auditor do TCU, Felipe Gustavo Peñaloza, o Tribunal já havia advertido o DNIT sobre a ausência de justificativa técnica que fundamentasse o valor acima das referências habituais do DNIT.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Para o superintendente do DNIT no Paraná, José da Silva Tiago, o órgão encaminhará em breve ao TCU a justificativa técnica levantada pela empresa projetista, a qual, segundo ele, tem muita experiência em obras rodoviárias e que é contratada há mais de quinze anos pelo DNIT. Trata-se, segundo Tiago, da adição de cimento que promoverá maior resistência à uma determinada camada da rodovia e o conseqüente aumento de sua vida útil.

Tanto o superintendente do DNIT quanto o representante do Diretor Geral do órgão, Luiz Guilherme Melo, atual Coordenador Geral de Construção, da Diretoria de Infraestrutura, afirmaram que aquela obra deve ser iniciada o mais breve possível, já existindo recursos previstos no orçamento da União para isso.

Mesmo assim, membros desta Subcomissão e outros Parlamentares presentes prometeram se reunir com o Diretor Geral do DNIT e com o Ministro do Tribunal de Contas da União, relator do processo de auditoria da BR-487 com o objetivo de fazer com que as obras sejam iniciadas e concluídas.

Pôde-se verificar, de acordo com o testemunho de Parlamentares da região e das autoridades locais, que a pavimentação da Estrada da Boiadeira é obra fundamental para o escoamento da produção do oeste paranaense e proveniente do Estado do Mato Grosso do Sul. Além disso, é aguardada há décadas, tendo sido adiada sua conclusão diversas vezes.

Após realizada a inspeção naquele local simbólico, a comitiva seguiu para Tuneiras do Oeste, onde ficou mais algum tempo. Nessa oportunidade, os participantes puderam examinar mais detalhes e debater sobre a retomada da pavimentação daquele trecho da BR-487.

Entre Nova Brasília e Tuneiras do Oeste, puderam todos observar que obras já realizadas pelo DNIT foram parcialmente perdidas, em virtude de as chuvas terem destruído serviços que antecedem a pavimentação em si, tal como a drenagem daquele trecho.

Merece atenção e cautela também a passagem da rodovia, nesse intervalo, ao longo de importante Reserva Ecológica das Perobas, com mais de 8.000 hectares de mata virgem.

De Tuneiras do Oeste o grupo seguiu pela rodovia PR-479 e em seguida novamente pela PR-323 até a sede do Município de Cianorte, onde os participantes foram acolhidos pelo Prefeito daquele Município, Edno Guimarães, para um almoço.

I – 2 – 1 Orçamento da União:

Há recursos previstos no orçamento para a execução das obras que se encontram paralisadas. Para 2011, a programação 26.782.1461.7K23.0041, que atende ao trecho entre Porto Camargo e Campo Mourão, e, portanto, não apenas aos trechos visitados, contém R\$ 29.750.000,00, tendo sido empenhados até o dia 24/9/2011 em torno de R\$ 11.750.000,00, perto de 40%.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Para 2012, o Governo Federal encaminhou projeto de lei orçamentária com recursos de R\$ 106.100.000,00, valor esse que ainda poderá ser alterado pelo Congresso Nacional.

Quanto a este trecho da BR-487, entre Campo Mourão e Cruzeiro do Oeste, em se tratando de obra da Rodovia, paralisada há diversos anos, o que pese tratar-se de obra importante para o escoamento da produção do Oeste paranaense e proveniente do Mato Grosso do sul, sendo aguardada há décadas, somos de parecer que o Tribunal de Contas da União reveja todo o processo licitatório e se for o caso, exija do DNIT revisão dos valores pactuados no certame licitatório, uma vez que houve divergências de datas à análise do processo pelo TCU até o final do certame por parte do DNIT.

I – 3 Visita Técnica ao Contorno Rodoviário Norte de Maringá, na BR-376

Após o almoço, o grupo se dirigiu de Cianorte para Maringá, onde seria inspecionada a segunda obra da programação prevista naquele dia: o Contorno Norte de Maringá, na BR-376, obra também a ser executada pelo DNIT. Trata-se da segunda etapa de construção do Contorno, tendo sido a primeira etapa já praticamente concluída.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Imagens do Contorno Norte de Maringá/PR. A imagem à esquerda, embaixo, mostra trecho já danificado pela descontinuidade das obras; à direita, embaixo, mostra viaduto construído fora do alinhamento do Contorno, como levantado pelo TCU (item 9.2.1 do Acórdão 1.531/2011-P)

Para essa segunda etapa, novamente saiu vencedora a mesma empresa contratada pelo DNIT para realizar a primeira etapa, a Construtora Sanches Tripoloni Ltda.

Pôde-se observar que no caso do Contorno Norte a divergência entre o Tribunal de Contas da União e o DNIT é mais complexa. Isso porque o TCU identificou sobrepreço de cerca de R\$ 10,6 milhões (base março de 2010) no edital de cerca de R\$ 130 milhões, mas a empresa não aceita a repactuação a ser feita antes de firmar o contrato.

De acordo com relatório constante no Acórdão 1.531/2011-P, de 08/6/2011, o DNIT concordou com sobrepreço de apenas R\$ 5,4 milhões.

O caso parece simples, quando se considera o fato de o contrato ainda não ter sido assinado entre as partes. No entanto, há alguns aspectos que torna difícil a adoção da solução proposta pelo TCU.

O Tribunal orientou o DNIT a repactuar as bases do contrato, reduzindo-o em cerca de R\$ 10 milhões, antes da sua assinatura. O DNIT, por meio do Dr. Tiago, alega, por outro lado, que a Comissão de Licitação da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Paraná é soberana e, na opinião dele, o DNIT agiria contra a lei caso alterasse o resultado da licitação, objeto do Edital nº 499/2010-09, *a posteriori*.

O Superintendente do DNIT esclareceu ainda:

“A Comissão de Licitação fez o resultado final e publicou. Quando ela publicou, ela tem a vencedora com seus preços unitários e seu preço global. Entende a Procuradoria Jurídica (da União) que não se pode agora formalizar um contrato inicial diferente do julgamento da licitação.”

Quanto à análise do contrato pelo TCU, afirmou:

“O TCU começou essa verificação do projeto em janeiro e concluiu por volta do dia 15/2/2011. Coletou todos os dados do DNIT e levou para analisar. A nossa licitação já estava quase na fase final. O resultado foi publicado no dia 22/2/2011. O Acórdão do TCU saiu no dia 15/6/2011. E quando o Acórdão diz para corrigir na fase de licitação, a licitação já estava concluída. Então a linha de ação proposta pelo DNIT foi assinar o contrato, consultei a empresa e a ela dia que concorda, mas com um detalhe: preservando o direito de recorrer. E aí faz o aditivo. É a minha proposta: fazer um aditivo reduzindo o valor do contrato. Mas o Ministro disse que isso não atende ao Acórdão.”

E prosseguiu:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

“Não estou contra o TCU. É sobre fatos, a tempestividade das coisas. Se o Acórdão tivesse chegado lá e a licitação não tivesse sido concluída, era uma coisa, aí poderíamos fazer as correções dentro, determinar a Comissão (de Licitação), mas depois que encerrou não tem como. A Comissão é soberana e não tem como retificar tudo.”

A proposta do DNIT apresentada ao TCU incluiria a assinatura do contrato com o valor total, nele se somando o sobrepreço localizado pelo TCU, para depois ser feita revisão contratual ajustando-se os parâmetros sugeridos pelo Tribunal. Essa hipótese não foi aceita, ainda, pelo TCU.

O Acórdão 1.531/2011, de 08/6/2011, determinou que o DNIT pela continuidade ou não do processo licitatório, desde que respeitados os valores máximos indicados pelos técnicos do Tribunal. Além disso, o Tribunal comunicou à Comissão Mista de Orçamento sobre a possibilidade de dano ao erário e que sua assinatura pode ensejar nulidade de procedimento licitatório o de contrato (LDO 2011, art. 94, §1º, a).

Sobre a possibilidade de o processo licitatório ser cancelado, o Superintendente do DNIT no Paraná informou que haveria atraso significativo na execução das obras.

Este Relator e o presidente desta Subcomissão, apoiado pelos demais Parlamentares, se propuseram a promover reuniões com o Ministro Relator do processo no TCU com vistas a esclarecer essa questão e tentar vencer o impasse que foi criado.

I – 3 – 1 Orçamento da União:

Há recursos previstos no orçamento para a execução das obras do Contorno Rodoviário. Para 2011, a programação 26.782.1461.7M91.0041, específica para o Contorno Rodoviário, contém R\$ 30.340.750,00 tendo sido empenhado o valor total até o dia 24/9/2011, sem ter valor algum liquidado. A rubrica no orçamento não especifica se o recurso será destinado também às obras da primeira fase, que se encontra em conclusão.

Para 2012, o Governo Federal encaminhou projeto de lei orçamentária com recursos de apenas R\$ 1.000.000,00 (hum milhão de reais), valor esse que também poderá ser alterado pelo Congresso Nacional.

Quanto à obra do Contorno Rodoviário Norte de Maringá, na BR-376, somos favoráveis ao início da obra, contudo preservando os interesses da União, ou seja, repactuando as bases do contrato, reduzindo-se em cerca de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), antes da efetivação da assinatura do contrato por parte do DNIT; fazendo-se com isso a revisão contratual sugerida pelo TCU.

É o relatório



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

I – 4 Obra de Prolongamento de Trecho de Rebaixamento da Linha Férrea no Município de Maringá

A comitiva teve a oportunidade de conhecer, de passagem, as obras de rebaixamento da linha férrea que corta a cidade de Maringá, que também é uma obra do PAC. Trata-se de obra de grande porte, como se vê na foto a seguir, que está sendo feito por meio de convênio entre o DNIT e a Prefeitura de Maringá.

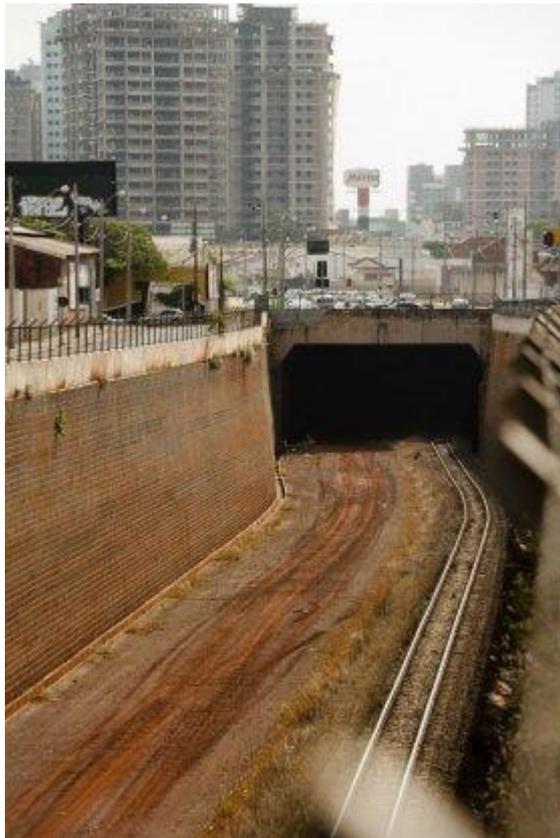


Foto: Gazeta do Povo/Fábio Dias

Obra do Rebaixamento de Linha Férrea – Maringá/PR

A Comissão em seguida para que remeta cópias do referido relatório aos seguintes órgãos:

- 1) TCU (Tribunal de Contas da União).
- 2) CGU (Controladoria Geral da União).
- 3) MPF (Ministério Público Federal).
- 4) CMO (Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização), da Câmara dos Deputados.
- 5) DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), do Ministério dos Transportes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

Sala da Comissão, Brasília, 25 de outubro de 2011.

Deputado Nelson Bornier
Relator

A Sua Excelência
Deputado **SÉRGIO BRITO**
Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle
Câmara dos Deputados
Brasília – DF