



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO EXTERNA - OBRAS DO GOVERNO FEDERAL			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0736/16	DATA: 28/06/2016	
LOCAL: Plenário 14 das Comissões	INÍCIO: 14h54min	TÉRMINO: 16h22min	PÁGINAS: 29

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
STANLEY RODRIGUES BASTOS - Coordenador-Geral de Supervisão de Obras e Diretor Substituto do Departamento de Obras Hídricas do Ministério de Integração Nacional, representando o Sr. Rodrigo de Mendes, Secretário de Infraestrutura Hídrica do Ministério da Integração Nacional. ROGER DA SILVA PÊGAS - Coordenador-Geral de Rodovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, representando o Sr. Hailton Madureira de Almeida, Secretário do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC. LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Secretário-Executivo do Ministério das Cidades.

SUMÁRIO
Identificação das principais obras paralisadas custeadas com recursos do Orçamento Geral da União e levantamento de medidas para retomada dos empreendimentos e mitigação do risco de novas paralisações.

OBSERVAÇÕES



O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª Reunião Ordinária da Comissão Externa da Câmara dos Deputados destinada a acompanhar as obras do Governo Federal lastreadas com recursos do Orçamento Geral da União em andamento no País — CEXOBRAS.

Encontra-se à disposição dos Srs. Deputados cópia da Ata da 2ª Reunião, realizada no dia 31 de março, de 2016.

Pergunto se há necessidade da leitura da referida ata.

O SR. DEPUTADO JULIO LOPES - Não, Sr. Presidente. Sugiro a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Atendendo a requerimento do Deputado Julio Lopes, fica dispensada a leitura da ata.

Indago, também, se há alguma necessidade de retificação da ata. *(Pausa.)*

Como não há necessidade de retificação da ata, solicito que os Deputados que a aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

A ata está aprovada.

Comunico o recebimento do aditamento ao Ato da Presidência da Câmara dos Deputados, em 8 de abril, designando o Deputado Julio Lopes, do PP do Rio de Janeiro, para compor a referida Comissão.

Vamos dar início aos nossos trabalhos.

Quero agradecer a todos os componentes desta Comissão, aos Srs. Parlamentares, especialmente aos nossos convidados para esta segunda audiência pública.

A audiência pública de hoje tem como objetivo identificar as principais obras paralisadas, custeadas com recursos do Orçamento-Geral da União, e o levantamento das medidas para a retomada desses empreendimentos e a mitigação do risco de novas paralisações, atendendo ao Requerimento nº 3, de 2016, de nossa autoria.

Agradeço a presença dos expositores e os convido a tomar assento à Mesa. Convido o Sr. Stanley Bastos, Diretor-Substituto do Departamento de Obras Hídricas do Ministério da Integração Nacional, representando o Sr. Rodrigo Mendes, Secretário de Infraestrutura Hídrica do Ministério. Convido também o Sr. Roger Pêgas, Coordenador-Geral de Rodovias da Secretaria do Programa de Aceleração



do Crescimento — PAC, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, representando o Sr. Hailton Madureira, que é o Secretário do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC do Ministério. E estamos aguardando a chegada também do Sr. Luciano Oliva Patrício, Secretário-Executivo do Ministério das Cidades.

Bem, senhoras e senhores, neste momento nós estamos com a nossa audiência pública sendo transmitida, em tempo real, pela Internet. E quero, mais uma vez, destacar que o objetivo desta nossa Comissão Externa é, primeiro, identificar todas as obras do Governo Federal, ou seja, todas as obras com recursos do Orçamento-Geral da União, que se encontram paradas ou paralisadas.

No plano de trabalho desta Comissão, nós temos seis blocos. O primeiro já foi realizado, com o Tribunal de Contas da União e com o Ministério Público. Esse é o segundo bloco. E teremos os outros blocos, para os quais nós convidaremos os órgãos federais, os Ministérios, a iniciativa privada, os órgãos de controle e também órgãos e entidades ligados à gestão. Depois, nós pretendemos ter um horizonte do volume das obras que estão paradas ou paralisadas.

O Tribunal de Contas da União, por exemplo, na primeira audiência pública, já nos trouxe aqui que 63,6% das obras do DNIT estão paralisadas por diversas causas. Quanto à Caixa Econômica Federal, de 45 mil operações, apenas 7% encontram-se com o seu curso normal.

Depois desses seis blocos, nós queremos propor uma revisão do arcabouço legal brasileiro, principalmente fazendo um casamento entre planejamento e orçamento, para evitar essa descontinuidade das obras e também um caderno de boas práticas. Todo o nosso relatório será apreciado nesta Casa e encaminhado a todos os componentes que nos ajudaram nesta Comissão, e também ao Poder Executivo para que tomem as medidas que sejam necessárias e que venham a reduzir os prejuízos causados aos cofres públicos, à Nação e especialmente a toda a população brasileira.

Quero agradecer toda a equipe da Casa, especialmente a nossa equipe, que nos assessora nesta Comissão Externa, e também todos os Parlamentares que nos ajudam nesta empreitada de levantar esse ponto que é tão fundamental.



Antes de passar a palavra aos nossos convidados para suas apresentações, peço a atenção dos Srs. Deputados, pois cada um dos expositores terá 20 minutos para sua exposição, não podendo apartes. Finda a exposição, será concedida a palavra aos nossos Parlamentares, no prazo de 3 minutos, para fazer as suas considerações e formular os seus questionamentos.

Serão permitidas a réplica e a tréplica pelo prazo de 3 minutos improrrogáveis. E a lista de inscrição para o debate encontra-se à disposição dos Deputados na mesa de apoio.

As apresentações dos expositores estarão disponíveis na página da Comissão, no Portal da Câmara dos Deputados: www.camara.leg.br/cexobras.

Dando início a esta nossa audiência pública, passo a palavra agora ao Sr. Stanley Bastos. V.Sa. tem o prazo de 20 minutos para a exposição.

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - Boa tarde. Sou Stanley, do Ministério da Integração Nacional. Trouxe uma apresentação breve, sucinta, a respeito das nossas obras hoje, especificamente das obras do Programa de Aceleração do Crescimento — PAC, que é a carteira mais emblemática que temos, e que são geridas pela Secretaria de Infraestrutura Hídrica.

Este é o resumo da nossa carteira hoje, a carteira das obras do PAC. Temos 102 obras em execução, somando-se quase 20 bilhões; em execução normal, temos 41 obras, em torno de 12 bilhões; paralisadas, 36 obras, 1,2 bilhão; em execução lenta, são 25 obras, 6,1 bilhões.

Esses são valores das obras dentro da carteira. Isso não significa recursos transferidos ou a transferir. São os valores dos empreendimentos que estão hoje sob a gestão da Secretaria de Infraestrutura Hídrica — SIH, dentro da carteira do PAC.

Essa é uma visão das obras que temos hoje, que estão em execução lenta. Então, das 25 obras de execução lenta, temos 17 obras com problemas orçamentários e financeiros, que somam algo em torno de 5,5 bilhões.

Sobre o orçamentário e financeiro, consideramos o seguinte para poder fazer essa classificação: os planos de trabalho são pactuados com o Ministério, visando à execução de uma determinada obra. Em determinado momento da execução os entes parceiros entram com pedido de readequação ou de plano de trabalho, são avaliados pela nossa equipe técnica e, uma vez aprovados, faz-se necessária a



suplementação orçamentária para que a obra dê sequência. Então, passa a ser um problema orçamentário e, por consequência, um problema financeiro, porque as duas coisas andam casadas.

Na sequência, temos obras com problemas contratuais. Temos quatro obras nessa situação, o que dá 365 milhões. Consideramos obras com problemas contratuais aquelas que ainda não foram licitadas ou parte da obra que ainda não foi licitada ou contratos que foram rescindidos ou que houve alguma paralisação por alguma situação contratual. Então, esse é um problema mais dos nossos parceiros, que nos afetam também, porque somos interessados na execução da obra. Mas é um problema mais dos nossos parceiros, porque são eles os responsáveis pela execução das licitações e dos contratos.

Quanto aos problemas de projetos, nós temos duas obras nessa situação, o valor é de 99 milhões. O problema de projeto é um passo anterior do problema orçamentário, é quando o ente parceiro entra com o pedido de readequação do plano de trabalho, ele nos expõe quais os motivos, os aditivos necessários que foram executados no contrato. Esses processos ainda estão sob avaliação da nossa equipe técnica.

Quanto à questão da propriedade de terra, nós temos uma obra nessa situação no norte de Minas. É uma obra que já está 95% executada, mas infelizmente há uma dificuldade grande de comprovação de propriedade de terra, porque são comunidades muito isoladas, povoados, e a questão de cumprir a legislação é algo um tanto quanto complicado.

Quanto aos órgãos de controle, nesse caso específico, há uma obra que sofreu uma ação da Polícia Federal, é uma obra de 8,6 milhões, é uma obra que está em execução, foram prestados os esclarecimentos, mas a operação da Polícia Federal ainda não foi concluída. Nós não sabemos exatamente o que eles vão apontar. Não é um problema específico dessa obra; é um problema de várias obras da região que já foram noticiadas inclusive em órgãos de imprensa.

Obras paralisadas. Nós temos 14 obras paralisadas pela força da natureza. São obras que estão no Norte, na Amazônia. A Amazônia sofre um problema muito grande de variação do nível dos rios. Essas são obras que, em determinado momento, tiveram um ritmo menor de repasses financeiros, as obras não puderam



ter a logística adequada na época e hoje estão aguardando uma situação mais favorável do rio para seu prosseguimento.

Nós temos nove obras paralisadas por motivos contratuais, e eu já expliquei qual a definição que nós adotamos, temos sete obras paralisadas por conta de projetos; cinco obras paralisadas por limitações orçamentárias e financeiras e uma obra paralisada por órgão de controle. Esta é uma obra que foi paralisada no Rio Grande do Sul, ficou embargada durante muito tempo, por conta de uma operação da Polícia Federal, da Justiça Federal. Agora, ela está sendo retomada também. Nós não temos obras paralisadas por questão de propriedade de terra nesta carteira.

Nós fizemos um resumo sobre os problemas que temos e sobre o que entendermos ser pelo menos um rumo para que as obras retomem o ritmo e para que os problemas não venham a ocorrer em outras obras.

Há os problemas relacionados com a macroeconomia, é a questão do orçamento que nós temos hoje, da economia de hoje. Isso está fora do nosso alcance técnico, mas é algo notório.

Nós temos uma carteira extensa de obras *versus* recursos escassos. Nós vemos que talvez uma avaliação mais criteriosa das obras a serem financiadas pelo recurso do OGU — Orçamento Geral da União evitasse uma carteira tão extensa, com o comprometimento de recursos tão altos, e nós poderíamos priorizar obras que tivessem com um *status* técnico mais avançado, que tivessem uma garantia de que seriam executadas, uma garantia maior de execução.

Há grande quantidade de aditivos contratuais. Nós vemos que hoje a nossa carteira é 100% formada por obras que foram licitadas pela Lei nº 8.666, de 1993. A Lei 8.666/93 é uma lei de licitações muito ampla, abrange muitas áreas, inclusive a parte de engenharia. Para as obras de edificações, talvez ela até seja mais viável, mas, para obras de infraestrutura, como as nossas, que são obras lineares extensas, em que nós estamos trabalhando o tempo inteiro com a incerteza do substrato do solo, existe uma variação muito grande, a Lei 8.666/93 é impraticável.

Então, seria interessante que as obras mais importantes, obras que foram carimbadas pelo PAC tivessem a obrigação de ser licitadas por RDC — Regime Diferenciado de Contratações Públicas, por contratação integrada, para evitar que



um número tão grande de adjetivos influenciasse no andamento das obras. Com os aditivos vem a questão da análise dos projetos que foram alterados, recursos orçamentários, recursos financeiros, tudo vai sendo encadeado.

Outro problema orçamentário-financeiro pelo qual passamos no dia a dia é a questão da falta de previsão de pagamento de reajustes. Seria interessante que, quando os Estados nos apresentassem os projetos, a fim de que sejam pactuados para a execução das obras, já viesse um cronograma com uma previsão ou um estudo, de acordo com os índices históricos, dos reajustes que seriam necessários para os próximos anos.

Acaba que, pelo menos uma vez por ano, a gente tem que fazer uma readequação de plano de trabalho para podermos contemplar esses reajustes. São obras em parcerias, e a gente entende que essa é uma responsabilidade compartilhada. Seria interessante que esses valores dos reajustes, que são itens contratuais, sejam previstos também nas pactuações.

Os problemas técnicos, problemas de projetos e problemas contratuais. Projetos de baixa qualidade. Seria interessante um maior investimento na parte de estudos e projetos — estudos de viabilidade técnica, de viabilidade econômica, de viabilidade ambiental, projetos mais bem elaborados, com um nível de detalhamento maior dentro da lei que a gente trabalha hoje.

Então, se a gente partir para trabalhar pelo RDC — Regime Diferenciado de Contratações Públicas, com contratação integrada, que haja um estudo de viabilidade ou um projeto básico bem elaborado. Se continuarmos com a metodologia de licitação de hoje, que os projetos sejam mais bem-elaborados e, já casando com o segundo item, mais atualizados.

Então, a gente vê até projetos que são bem feitos, mas que, na hora da execução, são projetos antigos. Aquela realidade que existia à época da elaboração do projeto já não existe mais. Isso encadeia uma série de repactuações, de aditivos, por limites legais de aditivos, problemas com órgãos de controle. Isso vem desencadeando toda uma série de fatos que acarretam obras lentas e obras paralisadas.

A questão da necessidade excessiva de adequações contratuais — os temas são praticamente encadeados — passa pela questão dos projetos de melhor



qualidade. Um item que também a gente tem sentido muito lá dentro do Ministério é a questão das obras que são executadas por meio da Portaria nº 130, que regula os repasses de recursos.

Essa portaria prevê que as análises técnicas, as análises de projeto, as análises orçamentárias, fiquem *a posteriori* da execução do objeto pactuado. A agente entende que, se fizéssemos a análise prévia, isso evitaria muitas dores de cabeça que acontecem posteriormente, durante a execução dos planos de trabalho.

Então, essa portaria é muito boa, trouxe uma celeridade para os repasses de recursos, simplificou muito, principalmente a questão das prestações de contas parciais. Agora, ela tem este viés de análise técnica *a posteriori*, o que tem gerado entraves durante a execução das obras.

Sobre a última, eu já acabei falando durante os outros tópicos. Trata-se da obrigação de ser feita a licitação por meio de RDC contratação integrada.

Há outro tópico, outro problema, que a gente sente que é muito forte, é o problema de deficiência de pessoal. Como eu disse antes, as nossas obras são realizadas em parceria com os Governos Estaduais e Municipais, principalmente com os Governos Estaduais. A gente sente a necessidade de que os nossos parceiros tenham uma capacidade técnica maior.

Então, todos os técnicos que são envolvidos nas execuções das nossas obras são pessoas muito capazes e muito dedicadas, mas são poucas. Essas pessoas são absorvidas por um grande número de obras, o que faz com que não possam dar a devida atenção para cada uma das obras que fiscalizam e fazem a gestão. Essa ampliação e a capacitação do corpo técnico dos nossos entes parceiros são muito importantes.

A gente sente também grande dificuldade em relação aos técnicos do Governo Federal que fazem o acompanhamento das obras. A categoria de infraestrutura, os analistas e os especialistas em infraestrutura também precisam ter uma atenção maior do Governo Federal. Vou fazer um detalhamento. Pode avançar todos aí, porque fica mais simples.

Então, dentro do Governo Federal, até aproveitando dentro do requerimento do Deputado que abordou esse tema, sobre essa questão dos gestores de infraestrutura, a gente sente uma grande dificuldade com relação à gestão dos



analistas e dos especialistas de infraestrutura. A gente tem uma dificuldade muito grande de mobilidade dos técnicos, apesar de ser uma carreira transversal, uma carreira gerida pelo Ministério do Planejamento, o deslocamento de um técnico de um órgão para outro, que é uma das características principais da categoria de infraestrutura, isso é muito difícil, é muito complicado, é a base de permutas entre técnicos. Então, de repente, determinado técnico estava num órgão participando de um projeto, esse projeto se encerrou e, para poder fazer o deslocamento do técnico desse órgão para outro órgão, é muito difícil, é muito complicado.

E, também, tanto os analistas como os especialistas prestam concursos por áreas de competência. A gente verifica que essa especificidade de cada um não foi muito observada na hora das distribuições que foram feitas dentro dos Ministérios. Então, era importante uma gestão mais efetiva, mais eficaz, mas eficiente da carreira de infraestrutura.

A gente tem uma grande dificuldade, também, com relação à remuneração. Foi criada uma carreira com remuneração compatível com as outras carreiras do Executivo e que hoje ganha muito aquém de carreiras de agências, as próprias carreiras do Ministério do Planejamento.

Isso gera uma grande evasão. O técnico vai para lá entusiasmado, empolgado, batalha para poder participar das obras, para que as obras saiam do papel, mas ele não vê uma retribuição em contrapartida e vê que um outro técnico que desempenha uma função semelhante à dele tem uma remuneração muito menor. Então, isso gera uma grande evasão e aumenta muito o número de processos por analista. A saída dos técnicos acaba gerando uma descontinuidade no acompanhamento dos processos.

Isso tudo implica em quê? Em lentidão nas ações de acompanhamento dos termos, porque ações que a gente poderia executar em paralelo acabam tendo que ser executadas em série, por causa do grande número de processos que cada técnico gera; e uma impossibilidade de atuação preventiva.

Então, os técnicos são muito absolvidos pelas rotinas do dia a dia e falta um tempo que, talvez, servisse para poder ajudar os técnicos dos entes parceiros na sua capacitação para que as obras ocorram da melhor forma e sejam evitadas paralisações nas obras em ritmo lento.



Também uma questão que julgamos importante, dentro do que eu já tinha dito antes a respeito da seleção das obras que vão compor a carteira, é uma visão mais abrangente, uma visão mais estruturante quanto à participação também dos técnicos nas avaliações dessas carteiras.

Então, acho que esse aí era o que a gente tinha para poder mostrar, para poder somar aqui na Comissão. Gostaria de agradecer aos senhores pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Agradeço ao Sr. Stanley pela apresentação.

Já está compondo a Mesa de trabalho o Sr. Luciano Oliva Patrício, Secretário Executivo do Ministério das Cidades, a quem nós também agradecemos.

Quero, com a chegada do Sr. Luciano, mais uma vez, falar dos nossos objetivos, com esta Comissão Externa, de avaliação das obras paralisadas ou paradas do Governo Federal: nós dividimos aqui o nosso trabalho em 6 blocos. Para o primeiro bloco, convidamos o TCU, a CGU e o Ministério Público Federal. O segundo bloco é o que está acontecendo. Para o terceiro bloco, que nós já aprovamos, estão convidados o FNDE, o Ministério da Justiça e o Ministério da Saúde. O quarto bloco: os gestores do DNIT, Secretaria de Portos e a Secretaria da Aviação Civil. O quinto bloco, para o qual nós estamos chamando os convidados, é o denominado mercado, com SINAENCO — Sindicato da Arquitetura e Engenharia, SINICON — Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada e CBIC — Câmara Brasileira da Indústria da Construção. E, para o sexto e último bloco, estamos convidando, para aquilo que nós chamamos de controle social e também para a área de gestão, o Movimento Brasil Competitivo e o Movimento Contas Abertas.

E assim nós esperamos, ao final desses 6 blocos, com as nossas audiências públicas, obtermos um horizonte de obras que estão paradas ou paralisadas, até porque o Governo Federal não tem um lugar onde se possa encontrar a situação de todas as obras com o Orçamento Geral da União.

E, também, a partir desse trabalho, nós queremos identificar as principais causas da paralisação dessas obras, o porquê de elas ficarem paradas e, também, identificar aquelas obras que tiveram êxito na sua execução. Estaremos, assim, propondo uma revisão no arcabouço legal.



Vejo aqui que o Dr. Stanley apresentou muitos pontos críticos, desde a questão da carreira e a Lei nº 8.666 até, também, essa questão de tramitação entre Estado e União. Então, nós esperamos propor uma revisão do arcabouço legal e, também, um caderno de boas práticas.

Nesse sentido, nós já protocolamos, na semana passada, o Projeto de Lei nº 5.564, em que se propõe a criação do Sistema de Obras Públicas. Este, na verdade, seria um cadastro único de todas as obras do Governo Federal, o que poderia permitir maior controle social, um acompanhamento com mais transparência dos recursos gerais da União e de como eles estão sendo aplicados.

Nós conhecemos o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e sabemos que ele já tem um sistema implantado nos últimos 2, 3 anos. O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE tem um sistema interessante. Nenhum deles, entretanto, está integrado, o que não se permite ter uma visão geral da execução, da situação dessas obras e, também, um maior controle social.

Em seguida, dando prosseguimento a esta audiência pública, quero agradecer ao Deputado Augusto Carvalho, do Solidariedade do Distrito Federal. É importante a participação de S.Exa.

Em seguida, quero passar a palavra ao Sr. Roger Pêgas, que é o Coordenador-Geral de Rodovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. S.Sa. está representando o Secretário do PAC, o Sr. Hailton Madureira. S.Sa. tem 20 minutos para a apresentação.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS - Obrigado. Exmo. Sr. Deputado Zé Silva, Coordenador da Comissão Externa para acompanhar obras do Governo Federal, lastreadas com recurso do Orçamento Geral da União, em andamento no País — CEXOBRAS.

Agradeço pelo convite, em no nome do nosso Secretário, da Secretaria do PAC.

Hoje, os principais jornais do País anunciam o pedido do Presidente interino, Michel Temer, para priorização das obras inacabadas e para retomada urgente das



obras paralisadas no País. A maior parte das reportagens cita isso como forma de melhor gerir ou melhor cuidar dos recursos do povo brasileiro.

Com essa missão, após reunião, ontem, a maior parte dos Ministérios se fechou. Eles foram fazer o seu dever de casa, elaborar um levantamento da realidade atual das obras. Esse levantamento é importante para dar sequência a um novo trabalho de planejamento, num momento em que, com o pacto de uma nova meta fiscal com o Congresso Nacional, novos recursos, novos aportes irão ocorrer, o que dará condições de normalidade a essas obras.

Nós vivemos hoje outra realidade, após quase 10 anos de Programa de Aceleração do Crescimento. Este foi iniciado em 2007, após 30 anos de desinvestimento em infraestrutura no País, ou seja, desde os anos 80. O Programa de Aceleração do Crescimento começou em 2007, com algumas centenas de projetos. E, no segundo balanço do PAC, em dezembro de 2015, havia 36 mil projetos, 36 mil empreendimentos.

Por meio de levantamentos, verifica-se o seguinte: 53 empreendimentos em aeroportos; 424 empreendimentos em cidades históricas; 5.282 empreendimentos em creches e pré-escolas; 29 empreendimentos em ferrovia; 622 empreendimentos em geração de energia elétrica; 46 empreendimentos em hidrovias; 94 empreendimentos em petróleo e gás natural; portos, 56 empreendimentos, fora as TUPs — Terminais de Uso Privado; 344 investimentos em rodovias; 4.940 investimentos em saneamento.

Nos levantamentos que existem, as obras paralisadas estão próximas de 8%. Esses levantamentos foram atualizados como dados do balanço em 31 de dezembro, mas foram levantados em fevereiro e março. É claro que existia uma grande realidade de obras com ritmo lento, mas as paralisadas eram cerca de 8%.

É importante citar que a falta de recurso financeiro é uma parte da motivação das paralisações das nossas obras.

Como Coordenador-Geral de Rodovias, é óbvio que a minha *expertise* rodoviária é muito maior. Mesmo sendo membro da Secretaria, vou citar casos de obras paralisadas ou com ritmo não adequado no meio rodoviário.

Há licitações de projetos desatualizados ou de má qualidade. Esses 30 anos de desinvestimentos em engenharia cobraram um preço das nossas consultoras. A



maior parte das consultoras brasileiras hoje se restringe ao seu núcleo diretor. Aquele diretor que criou a empresa, que foi um empreendedor nos anos 70 e 80, ao longo de 30 anos, teve o quadro de sua empresa restrito a um pequeno núcleo em volta dele.

Diversas licitações tiveram obras e empreendimentos prejudicados devido a projetos desatualizados ou de má qualidade. Apesar da existência de portaria de aprovação de projetos, muitas vezes, as licitações são feitas com dados muito antigos, levantamentos muito antigos. Isso leva a revisões constantes da obra e é a causa de paralisação de obras, como foi citado pelo Stanley, do Ministério da Integração. Em situações extremas, isso pode levar até a rescisões de contrato. Esse é o caso de diversos contratos, como o da BR-116, no Rio Grande do Sul, o CREMA — Contrato de Restauração e Manutenção, segunda etapa, no DNIT, obras na VALEC.

Em relação à aprovação de projetos executivos em RDCs integrados — Regime Diferenciado de Contratação, ressalto que o RDC integrado é um excelente mecanismo, mas às vezes até o risco do controle, o risco que o servidor dos órgãos tem faz com que o servidor tenha receio de pegar a caneta para aprovar o projeto, principalmente quando essa solução que está sendo apresentada pela construtora é diferente da solução que foi inicialmente proposta pela consultora. Isso, às vezes, gera um impasse que atrasa etapas das obras por vários meses. Há vários casos assim, como o da BR-230, no Pará, e da BR-381, em Minas.

Há também atraso de liberação ambiental de trechos. Muito pior do que o atraso de liberação é a liberação picada dos trechos. Às vezes, a construtora recebe a licença ambiental de um trecho de 50 a 100 quilômetros de forma picada. Ela pode fazer 20 quilômetros aqui, 30 quilômetros adiante e, no meio, encontrar uma reserva indígena e, por conta de uma condicionante ambiental, a construtora não poderá entrar no trecho, como foi o caso da BR-230, no Pará, e da BR-386, no Rio Grande do Sul, uma obra que está praticamente pronta. Está inclusive dentro do nosso novo programa de concessões e tem hoje um trecho ou subtrecho que não tem condições de ser concluído. É o caso também da BR-101, em Alagoas, e da BR-116, no Rio Grande do Sul, que teve a licença dada nos lotes em diversas etapas, em diversos momentos diferentes.



Essa situação, muitas vezes, faz com que as construtoras percam a janela climática, o melhor momento de iniciar a obra. Pode-se perder 1 ano por conta da demora na licença do trecho, fazendo com que o início se dê apenas no final do período de chuva do ano seguinte.

O problema de demanda por desapropriações normalmente atrasa o início de obra. Isso é muito comum em travessias urbanas, em rodovias que cruzam travessias urbanas.

Outro grande problema são as grandes realocações de famílias de baixa renda. Ocorreu isso numa obra na BR-448, no Rio Grande do Sul. Na BR-381, fala-se de 3 mil famílias; na Ponte do Guaíba, mil famílias. Muitas vezes, essas realocações dependem de licitações, que vão ser feitas pelas Prefeituras. Então, determinados trechos da rodovia ficam para um segundo momento. Paralisações por fiscalização de obra de controle: às vezes, é muito simples se falar... Realmente, eu acho que, nos últimos anos, os órgãos de controle têm reduzido muito o número de determinações ou de solicitações de que se paralise obras. Mas, muitas vezes, eles indicam repactuações contratuais ou indicam valores dentro do contrato. E essas discussões sobre os problemas de projeto terminam por gerar paralisações, por longos prazos, quando não, a perda do contrato. Caso clássico: a BR-101 Alagoas, e o último lote da BR-101 Pernambuco.

E, por fim, às vezes a má seleção das empresas contratadas. Algumas empresas aventureiras, isso acontece também, com o objetivo de contratar rapidamente, mas, muitas vezes, com o objetivo de atender a órgãos de controle em determinações de editais, a administração não faz uma boa seleção de empresas, e isso termina gerando a aceitação de preços muito abaixo do mercado e, em seguida, uma série de atrasos e, às vezes, rescisões contratuais. Um caso clássico é o do Rodoanel de São Paulo, em que houve esse problema; na BR-163, Pará; e na BR-381, Minas Gerais, no Estado do Deputado.

Logo se vê que a questão financeira existe, mas, por trás da questão financeira ou, às vezes, à frente da questão financeira existe uma série, uma gama de outras questões que geram paralisações em obras no País.

Eu estava conversando com um grande amigo, há poucos dias, e a gente estava citando um trabalho que fez há muitos anos sobre a maturidade dos nossos



projetos no País. Se considerarmos a maior parte da situação atual dos projetos e tivermos em conta a situação de projeto básico e executivo, anteprojeto, projeto básico e executivo, licenciamento, estudo licença-básica e licença de instalação, a maior parte dos projetos que hoje são citados como paralisados ou como que não têm prosseguimento se encontram numa situação de não ter projeto ainda e não ter licença ainda. Muitas vezes, a obra nem foi licitada; e isso hoje está dentro de carteira, dentro do programa, como parte desse programa e recebendo realmente uma pressão da sociedade para que essas obras comecem.

Isso aí vem sendo feito ao longo dos anos, mas é realmente muito importante esse trabalho que está sendo feito pela Comissão, essa participação do Poder Legislativo, esse apoio do Poder Legislativo a ações do Poder Executivo sobre a construção de uma fundação, para que a gente possa ter um melhor desenvolvimento da nossa infraestrutura em várias legislações.

O caso, por exemplo, clássico é o da nossa legislação ambiental. Uma mudança no nosso regime de concessões de licenças ambientais é fundamental.

Hoje, nos jornais, está a citação do Ministro Sarney Filho em que ele diz que a concessão de uma licença ambiental que é dada a uma refinaria de petróleo é a mesma que se dá a um posto de gasolina. São empreendimentos totalmente diferentes. Mas, muitas vezes, nós temos empreendimentos iguais: nós temos duas rodovias que têm que tirar licenças iguais, que têm que tirar situações de licenças iguais, só que eu tenho uma rodovia que é na Amazônia, e eu tenho uma rodovia que é o anel viário de Belo Horizonte, que fica dentro de uma região antropizada, e elas têm que tirar licenças semelhantes. Uma rodovia que fica em Mato Grosso, numa região em que eu tenho campos de soja, onde não há maiores impactos, e a BR-319, no Amazonas. Então, são licenças iguais, o tipo de licenciamento que vai ser dado para uma e para outra é o mesmo.

Eu tenho energias de licenças semelhantes, e aí que me desculpem estar sendo repetitivo em rodovias: numa rodovia, que é uma duplicação, em que eu tenho uma faixa de domínio delimitada, marcada, região antropizada, estou duplicando dentro dessa faixa de domínio, e uma rodovia de implantação *green field*, em que eu estou simplesmente desmatando, abrindo uma nova fronteira para poder construir uma rodovia. As licenças são iguais, ou são semelhantes. Precisamos de



uma nova matriz de licenciamento, de um quadro que preveja situações em que haja uma licença mais fácil e uma licença mais difícil. Isso é necessário, é fundamental, principalmente quando se fala do extenso programa de concessões que nós teremos, a maior parte do qual gira em torno de rodovias que já existem, pois diz respeito a duplicações, terceiras faixas e obras de arte.

Assim como o Sr. Stanley, também considero fundamental dar força a uma nova modalidade de licitação. O Regime Diferenciado de Contratações — RDC veio para ficar. É importantíssima a forma do RDC. Como todo sistema, ele tem seus pequenos defeitos, precisa de ajustes, mas não tem nem comparação com o que é uma licitação feita pela Lei 8.666/93, por exemplo, no que diz respeito aos tempos de contratação. Basta citar, como exemplo, que em 2009 o DNIT fez uma contratação de 28.000 quilômetros no Programa CREMA 1ª etapa pela Lei 8.666/93 e, em 2012, fez os mesmos quilômetros por pregão eletrônico e alguma coisa de RDC, na verdade, muito pouca coisa. Acho que nem chegou a haver RDC. Os resultados obtidos ao final, tanto de um programa como de outro, foram semelhantes, ou seja, não houve prejuízo por ser feito por uma sistemática eletrônica de contratação.

Então, a forma de licitação é muito mais ágil. É a forma que está sendo usada no mundo inteiro. O Design-Bid-Build está acabando, ou seja, está migrando para o Design-Build, isto é, para o modelo de se pegar a obra e o projeto, tudo num pacote só, *turn-key* — chave fechada —, em que eu recebo a chave do meu empreendimento. Então é importante que o Congresso nos ajude até na conversa com o TCU, para evitar mal-entendidos, para evitar que se acirrem ânimos.

Com base na experiência que tive, posso dizer que as experiências que existem com projeto executivo em obras rodoviárias não são melhores. Eu diria até que são piores na grande maioria com relação a aditivos e obras remanescentes do que as que se tem com RDC. É óbvio que é o RDC precisa de um fluxo constante de recursos, o que é importante com o PAC, mas o RDC se mostra superior à Lei 8.666/93.

Da mesma forma, é preciso melhorar a contratação de projetistas. Dizer que se vai fazer RDC não significa que não haja necessidade de uma consultoria forte no País e que não haja necessidade de bons projetos, mas é preciso melhorar a forma de fazer a contratação de projetistas no País.



O que se vê com as experiências com a Lei 8.666/93 é que a licitação por técnica e preço termina virando simplesmente uma qualificação de atestados. Ou seja, não existe a técnica, não existe a solução apresentada. Mostra-se que existe uma concentração de mercado realmente em poucas empresas, que não existe uma abertura, que dificilmente se consegue ver uma internacionalização de projetos. E uma forma, talvez, de melhorar a contratação de projetos — essa também seria uma sugestão à Comissão — seria o exemplo das *short lists* do Banco Mundial, que são pequenas listas das quais se selecionam empresas que têm uma especialidade, que têm uma *expertise* em determinada disciplina, em determinada área.

Fundamental também seria a melhoria do seguro garantia. Até pouco tempo atrás se trabalhava única e exclusivamente com a caução de 5%, que não era nem cobrada. Na realidade, o grande banco que fazia caução para o DNIT o fazia porque tinha a certeza de que ninguém iria cobrar a caução de 5% no final. Mudar o sistema de garantia de compartilhamento de riscos entre o poder público e a empresa é necessário e é fundamental para evitar, inclusive, essas descontinuidades de obras. Muitas obras são paralisadas porque as empresas terminam vivendo uma situação financeira particular ruim e muitas vezes abandonam as obras. Há dezenas de casos no DNIT.

A certificação de empresas também se inclui no cabedal de mudanças que temos que trabalhar para evoluir esse sistema para evitar ou pelo menos minimizar essas paralisações. Eu acho que vem ao encontro do desejo do Poder Executivo neste momento de retomada e de conclusão de obras.

Não poderia deixar de fazer uma observação sobre a carreira de infraestrutura. O colega Stanley, do Ministério da Integração, fez uma citação com relação à carreira de infraestrutura. Eu sou seu colega da carreira, assim como o colega do Ministério do Planejamento que está me acompanhando, Guilherme Bianco, que é Coordenador-Geral de Ferrovias e Hidrovias. Também achamos muito importante que isso seja melhor trabalhado, também com o apoio do Congresso, para melhorar de forma geral a infraestrutura, para contribuir com a melhoria da infraestrutura do País.

Era o que tinha a dizer, Deputado.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Muito obrigado, Sr. Roger Pêgas, Coordenador-Geral de Rodovias da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, representado o Sr. Secretário Hailton Madureira.

Antes de conceder a palavra ao último expositor, quero agradecer as participações via Internet que nos lembram de obras que estão paradas. Da cidade de Ituiutaba, o Sr. Gastão diz para não esquecerem a BR-154/364. De Campina Verde, o Vereador Alan lembra a ponte sobre a BR-154, próximo à cidade de Campina Verde. Da cidade de Tupaciguara, perto de Uberlândia, o Sr. Juninho PP diz que há 4,5 km no sentido Monte Alegre interditados por uma passagem de nível, e isso aumenta o trajeto em aproximadamente 15% do trecho entre Tupaciguara e Uberlândia, que correspondem a 60 quilômetros. Da cidade de Campo Florido, o Sr. Renato Soares lembra a MGC-455, que liga Campo Florido a Uberlândia.

Concedo a palavra ao último expositor, Sr. Luciano Oliva Patrício, Secretário-Executivo do Ministério das Cidades.

O SR. LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Sr. Deputado Zé Silva, Coordenador desta Comissão, é sempre um prazer retornar a esta Casa do Povo. Já faz bastante tempo que não venho nesta condição de me sentar à Mesa.

Vou começar me apresentando. Meu nome é Luciano, sou servidor público de carreira, especialista em políticas públicas e gestão governamental, também lotado no Ministério do Planejamento. Desde o início da minha carreira, desde meu primeiro concurso, em 1988, nunca saí do serviço público.

Já compareci a esta Casa com diversos chapéus. Aqui estive como Secretário-Executivo do Ministério da Previdência Social, Secretário-Executivo do Ministério da Educação, depois auxiliando o Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda e o do Ministério do Planejamento. Passei os últimos 3 anos no Ministério do Meio Ambiente. Voltei para o Ministério do Planejamento em janeiro e assumi a Secretaria-Executiva do Ministério das Cidades no início de junho.

Assim como o Ministro Bruno, nós estamos ainda desbravando esse território do Ministério das Cidades. Ainda não temos plena convicção de que todas as informações que conseguimos extrair dos diversos sistemas da Casa são 100% confiáveis. Acho que a transição lá naquele Ministério não foi muito diferente da dos



demais Ministérios. Também não houve contato direto entre a gestão que estava saindo e a que estava entrando.

Felizmente, remanesceram alguns técnicos, alguns gestores, analistas de infraestrutura e outros servidores que estão há bastante tempo no Ministério. Nós estamos tomando fôlego, tomando pé da situação. Ainda não temos um diagnóstico tão claro desse mundo das obras paralisadas.

O Ministério das Cidades é relativamente novo. Como foi criado em 2003, o Ministério das Cidades perdeu a festa da expansão dos Ministérios, que aconteceu sobretudo no segundo mandato do Presidente Lula. Enquanto outros Ministérios lograram criação de carreiras específicas, grande número de cargos em comissão, o Ministério das Cidades continua com a mesma estrutura e com um quadro muito parecido com o que tinha em 2003.

Ele recebeu o reforço de algumas dezenas de analistas de infraestrutura e de especialistas em infraestrutura que, pela qualidade técnica, galgaram posições importantes dentro do Ministério. Muitos ainda estão por lá, muitos vão continuar, mas, ministro após ministro, secretário-executivo após secretário-executivo ressentem-se exatamente do contrário do que o colega que me antecedeu apresentou. O que ele vê como uma dificuldade de movimentação da carreira é visto aos olhos dos Ministros como exatamente o contrário. Os Ministros não sabem, nessa carreira, até quando vão poder contar aquele servidor. Tanto quanto a minha carreira de especialista em políticas públicas e gestão governamental que goza, entre aspas, “de uma fama de circular muito pela Esplanada”, os analistas de infraestrutura também, em menos tempo do que nós, já ganharam esse carimbo.

O Ministério das Cidades tem quatro secretarias: Habitação, Saneamento, Transporte e Mobilidade Urbana e Acessibilidade e Planejamento Urbano. A Secretaria Nacional de Habitação é a mais antiga. Ela já existia enquanto tal antes da criação do Ministério. Tem sido o carro-chefe do Ministério, especialmente por conta do Programa Minha Casa, Minha Vida, que é um programa bastante pulverizado e que tem sido priorizado, ao longo do tempo, por sucessivas gestões.

O Ministério das Cidades também não deu muita sorte com longevidade de Ministros. Enquanto alguns Ministérios da Esplanada chegaram a ter o mesmo



Ministro por 8 anos, nós já estamos no oitavo ou nono Ministro desde a criação do Ministério.

A Secretaria Nacional de Habitação foi a que teve menor rotatividade e tem entregas importantes. As demais secretarias pegaram uma carona na abundância de dinheiro do segundo mandato do Presidente Lula, do primeiro mandato da Presidente Dilma, especialmente a partir dos chamados pactos celebrados e anunciados com muita pompa e muita propaganda, na esteira das manifestações públicas de 2013, quando houve uma explosão de contratações.

Os colegas que me antecederam já falaram bastante sobre o que causa paralisação de obra no varejo — dificuldade de projeto, de gestão, de licitação —, e acho que não preciso mais falar muito sobre isso. Vou me concentrar mais no que acaba com o casamento. Obra tem muito a ver com casamento. Eu fui ao casamento de uma moça que era filha do meu chefe, o falecido Ministro Paulo Renato. Ele convidou o Presidente da República, o Governador de São Paulo e o Prefeito de São Paulo. Os três se sentaram à primeira fila. No sermão, o padre falou para os noivos: *“Eu estou vendo que vocês trouxeram aqui testemunhas importantes do seu compromisso. Estão aqui o Sr. Presidente, o Sr. Governador, o Sr. Prefeito. O compromisso com Deus é indissolúvel, mas, para além do compromisso com Deus, pensem no compromisso que vocês estão assumindo aqui. Se, por acaso, lá na frente não der certo e vocês mudarem de ideia, chamem de novo todas essas testemunhas para contar. Não saiam de fininho.”*

Obra é mais ou menos assim. Na hora de começar, há solenidade, lançamento no Palácio do Planalto, assinatura de convênio, lançamento da pedra fundamental, desfile das máquinas. Quando começa a dar errado, é igual a casamento, é o começo da procura por culpados: *“A culpa é do Prefeito.” “Não, a culpa é do Governador.” “A culpa é da empresa.” “A culpa é da Lei de Licitações.”*

O Ministério das Cidades, até por não ter ganhado uma empresa ou uma autarquia de execução, fez a opção federativa, fez a opção por executar todos os seus programas e suas ações mediante transferências voluntárias a Estados, Municípios e também ao setor privado, no caso do Programa Minha Casa, Minha Vida. E fez uma segunda opção por ter um parceiro fixo, um agente mandatário, financeiro, operador, que é a Caixa Econômica Federal, que permitiu uma grande



economia de montagem de uma estrutura maior e mais robusta dentro do Ministério, mas que também serve como o vilão de plantão. Se perguntarem, dentro do Ministério, por que alguma coisa não vai bem, a culpa é da Caixa. Se você perguntar na Prefeitura, a culpa é da Caixa. Se você perguntar na Caixa, a culpa é do Prefeito. Esse jogo de empurra não termina nunca na administração.

Agora eu quero falar um pouco dos entraves que vêm por aí. Há os entraves de falta de projetos, de licitações malfeitas, tudo isso de que os companheiros falaram, mas lá no Ministério das Cidades o que nós encontramos é o quadro de uma absurda alavancagem orçamentária. Na área de saneamento e na área de mobilidade urbana, nós tivemos uma explosão de contratações entre 2013 e 2014 que comprometeram mais de 20 anos do orçamento vigente na época. Quando veio a virada, em 2015, e especialmente a contenção, em 2016, essa alavancagem, que era de 20 ou 25 anos, praticamente dobrou.

Hoje, na área de mobilidade, nós temos compromissos assumidos da União em torno de 28 bilhões de reais em carteira. A cobertura orçamentária — recursos empenhados e/ou inscritos em restos a pagar — é de 2,8 bilhões de reais. Portanto, falta empenhar quase 26 bilhões, e o Orçamento de 2016 é 500 milhões de reais. Na área de saneamento a situação é mais ou menos a mesma.

Então, mesmo que tudo dê certo, mesmo que todos os outros entraves e empecilhos sejam removidos, nós vamos morrer na praia por falta de dinheiro. Nós temos uma situação de contração orçamentária, na presença de uma carteira de compromissos contratados, que não vai ter solução na base da criatividade e da excelência de gestão dentro do Ministério. Vamos fazer o melhor possível, vamos distribuir da melhor forma, mas vai faltar dinheiro. Muitas obras que não pararem por vícios próprios pararão por falta de dinheiro.

O Ministro Bruno já afirmou isso publicamente, já deu entrevista, já fez apresentação na Liderança do Governo e em vários fóruns. Eu até havia trazido algumas telas da apresentação dele aqui, acho que é o caso de reapresentá-las, mas a situação dos números é essa. Imagino que nos outros Ministérios seja parecido. Passei 4 meses no Ministério do Planejamento e tive interface com praticamente todos os Ministérios finalísticos, e o choro era mais ou menos o



mesmo. Então, em algum momento, vai ser preciso se tomarem decisões de rescisão de contratos, de cancelamento de compromissos ou de aporte de recursos.

Dentro de pouco mais de um mês, os senhores aqui no Congresso estarão começando a discutir o Orçamento de 2017, e este vai ser um tema bastante espinhoso. Seguramente, a Proposta Orçamentária que virá, elaborada pelo Ministério do Planejamento e encaminhada pelo Presidente da República, não vai ser muito diferente da deste ano, mas o Congresso sempre poderá fazer as suas alterações e readequações, por meio das emendas impositivas e das emendas de bancada.

Eu não sou de encomendar emenda para aumentar limite de Ministério, mas eu imagino que cada Parlamentar, cada bancada, vai se deparar com essa situação perante as suas bases eleitorais. Ele vai a uma festa na cidade, e vão dizer: *“Deputado, eu tenho um contrato aqui do PAC com o Ministério das Cidades para fazer uma duplicação de uma avenida ou uma canalização de um córrego. Já faz 3 anos que eu assinei o contrato e nada de dinheiro”*. Acho que isso deverá sensibilizá-los. Então, àqueles que desejarem contribuir para a solução desse megaimpasse orçamentário nós agradeceremos.

Acho que era isso o que eu tinha para abordar. Fico à disposição para eventuais esclarecimentos e perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Agradeço ao Sr. Luciano Oliva Patrício, Secretário-Executivo do Ministério das Cidades, que nos mostra, para além das obras paralisadas, a trágica situação dos cofres dos nossos Ministérios.

Quero agradecer ao Relator da nossa Comissão, o Deputado Evair Vieira de Melo.

Deputado, já foram apresentadas as três exposições dos convidados desta segunda audiência pública da Comissão Externa sobre Obras do Governo Federal. Para fazer os seus comentários, eu passo a palavra a V.Exa., que, do nosso Espírito Santo, está acompanhando as dificuldades de logística dos portos e de todas as demais áreas. V.Exa. dispõe de 3 minutos.

O SR. DEPUTADO EVAIR VIEIRA DE MELO - Sr. Presidente Deputado Zé Silva, tenho andado muito pelo interior de Minas Gerais e quero deixar registrado o meu reconhecimento pelo seu Estado, Minas Gerais.



Quero cumprimentar aqui o Sr. Stanley, o Sr. Luciano e o Sr. Roger.

Eu estava acompanhando as exposições dos senhores, e na verdade o que trouxeram não configura nenhuma novidade. Eu faço uma crítica ao Brasil que até deixo como pergunta aos senhores, que têm essa vivência. Nós temos que regular a entrada de projetos. Isso é fluxo, projeto é fluxo. Não conheço a formação acadêmica dos senhores, mas cotação e entrega de obras é fluxo. E alguma coisa tem que regular a entrada de novos projetos. Essa é uma peça tão importante quanto um tema em que eu sempre insisto, que é o da responsabilização de quem entrega projeto e o da apuração do porquê de as coisas acabarem não acontecendo.

Digo isso porque há muitas obras no Brasil. Uma das cabeças de burro enterrada é a duplicação da BR-101, no Espírito Santo. Eu não sei de quem foi a inteligência de fazer isso. Hoje, já há um pedaço funcionando lá.

Deputado Zé Silva, o controle de cinco cidades não está previsto no projeto. Não sabem o que vão fazer. A construção de duas grandes pontes que atravessam nossos rios não está prevista no projeto. O perímetro urbano não tem projeto de engenharia e licitaram a obra. Tinha que dar cadeia um negócio desses! Cadeia não. Tinha que apanhar em praça pública!

Isso vai se acumulando. Estou só citando um exemplo, não vou nem entrar no caso do nosso aeroporto. Nosso aeroporto não; nossa pista de pouso em Vitória. Aquilo é uma vergonha. Sem contar a transposição do Rio São Francisco, que tem que acabar logo, senão o rio vai secar antes. Daqui a alguns dias vão ter que transportar o Amazonas para o São Francisco, para jogar água para a transposição. E quanto às obras do Ministério das Cidades não vou nem entrar no mérito. Acho que o senhor foi brilhante.

Ou seja, nós precisamos repactuar melhor isso: o modelo de contratação, o modelo de licitação, a porta de entrada dos projetos, os termos de abertura de projetos precisam ser regulamentados, porque ninguém vai conseguir mais conviver com isso. Está um caos. Há uma pane no sistema financeiro, há uma pane no sistema de fiscalização. Nosso regime de acompanhamento de obras é um negócio vergonhoso, ultrapassado. Somos nós auditando para nós mesmos, pagando para nós mesmos. Isso não funciona.



Há outras modelagens, agora, de auditoria, de medição, de verificação, de acompanhamento. Tenho certeza de que o Luciano deve ser um cara brilhante, mas não há coisa pior no mundo do que contratar com o Ministério das Cidades. É um caos. Mas não é um caos por causa do Ministério das Cidades. O caos é um problema do sistema brasileiro, do seu funcionamento.

O Prefeito fala: Ministério das Cidades? Não. O “não” não é para a obra. Ele já sabe o que vai acontecer. Ou seja, não vai acontecer. Quando acontece, tem suas imperfeições.

Então, Deputado Zé Silva, só para deixar registrado: estou acompanhando esta Comissão, acompanhando o levantamento de algumas obras. É incrível o dinheiro que nós jogamos fora nos últimos anos por má contratação, projetos muito mal elaborados, por mau planejamento orçamentário financeiro. Até parece que é sério. É tanta burocracia que se não votar agora na CMO, se não aprovar por lá, não aprovar para cá, se não for para lá, se a peça não for, não pode. Quando tudo pode, a outra parte esquece. E a outra parte não tem nenhum tipo de punição e sanção. A parte de engenharia não tem; quem faz um mau projeto não tem; quem faz a contratação não tem. Isso vai fazendo um imbróglio e tudo mais.

Mas eu tenho certeza de que esta Comissão vai cumprir seu papel e fazer as entregas, dando mais transparência a tudo isso que o Brasil precisa e merece.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Obrigado, Deputado Evair Vieira de Melo, nosso Relator.

Temos aqui mais um *e-mail*, da cidade de Taiobeiras. O Sr. Carlito Arruda pergunta sobre a Barragem de Berizal. Ele quer saber se há notícias.

Depois, eu queria fazer uma pergunta para o Sr. Stanley Bastos, Diretor Substituto do Departamento de Obras Hídricas do Ministério da Integração Nacional. O senhor falou basicamente sobre as obras relacionadas a hídricas, não é?

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Se não houver resposta agora, poderá encaminhá-la depois à Comissão?

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - É claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Em relação aos demais recursos do Ministério da Integração Nacional, gostaria de saber como se encontram. Aliás,



gostaria de cumprimentá-lo pelas radiografias que o senhor trouxe e suas contribuições. Esta é a segunda pergunta.

Já que todos são da carreira e eu também, a qual eu valorizo muito — o Deputado Evair Vieira de Melo também é de carreira do Estado do Espírito Santo, eu sou de carreira do Estado de Minas Gerais, há mais de duas décadas —, nós gostaríamos de receber sugestões, com bastante pragmatismo, de proposições, ao final do nosso relatório, para garantir que a carreira tenha estabilidade, tenha a valorização adequada e, principalmente, que os profissionais de carreira tenham garantia. Nós sabemos que isso assegura que os programas de Estado tenham continuidade e tenham também sustentabilidade.

Depois, eu quero fazer uma pergunta sobre o que foi dito pelo Sr. Roger Pêgas. O senhor falou sobre pequenos defeitos do RDC Integrado, não é? Se o senhor puder também citar alguns desses pequenos defeitos, porque a nossa expectativa, ao final dos trabalhos desta Comissão, é propor uma revisão do arcabouço legal e institucional para evitar descompasso entre planejamento e orçamento.

Pelo que V.Sas. mostraram, e o TCU também mostrou, com muita propriedade, há certo descompasso entre legislação, orçamento e planejamento. Nós já sabemos que o mundo moderno caminha nesse sentido do RDC e que a Lei nº 8.666 está sendo revista por uma Comissão Especial nesta Casa, mas gostaria de saber se existe no RDC o que se chamaria de pequenos defeitos ou se há necessidade de aperfeiçoamento. O senhor poderia citar alguns deles para que fossem registrados a fim de compor a nossa proposta na Comissão?

E, por último, eu queria saber também, o Sr. Luciano citou — e é comum ouvirmos isso em todos os fóruns que falam de Governo, de obras públicas, de planejamento — que falta gestão. Isto é muito amplo, porque quando se fala em gestão, fala-se em planejamento, em monitoramento. Então, que pontos o senhor citaria que faltam na gestão para sintetizarmos e compormos a nossa proposta, aproveitando a presença do nosso relator, Deputado Evair Vieira de Melo?

Também gostaria de saber do Sr. Luciano o que poderia ser incluído no arcabouço legal para evitar esse jogo de empurra: é culpa do Município, é culpa do Governo Federal. Eu acho que já existe um *site* Eu odeio a Caixa, dos Prefeitos



(risos). Eu tive a oportunidade de ser gestor público durante 8 anos, em Minas, como Presidente da EMATER, e já havia o Eu odeio a Caixa, que, de vez em quando, eu lembro, fico meio constrangido, apesar de eu ter começado minha vida profissional como estagiário da Caixa, então, eu tenho um carinho muito grande pela Caixa.

A Caixa ficou sendo o patinho feio da história porque o Prefeito não consegue levar, não consegue fazer as medições. Então, o que V.Sas. sugerem para que se evite esse jogo de empurra entre os agentes que fazem pactos para resolver esses problemas no País?

Com a palavra o Sr. Stanley, depois, Sr. Roger Pêgas e, ao final, o Sr. Luciano.

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - Em relação à primeira pergunta, a Barragem de Berizal foi uma obra que esteve na Carteira do Ministério, mais especificamente no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas — DNOCS, e acabou sendo retirada da Carteira por falta de regularização fundiária.

Parece que, agora, as coisas estão se resolvendo e vai haver uma nova negociação com o Ministério do Planejamento, porque houve alterações de valores, e, provavelmente, alterações de projeto também vão ser necessárias por conta do tempo que já transcorreu, para que ela retorne à nossa Pasta, saia do papel e traga os benefícios esperados.

Em relação à pergunta que V.Exa. fez sobre os recursos do Ministério da Integração, eu acho que o ponto que o Luciano levantou é muito importante: a elaboração das leis orçamentárias, pelo menos as três últimas, e as propostas que o Ministério fez, chamadas da nossa Carteira para a Carteira do próprio Ministério, não foram para frente.

Então, mais uma vez, nós vamos incluir no orçamento ações de iniciativa do próprio Ministério, mas é importante que os Srs. Parlamentares também façam suas emendas e contemplem suas obras dentro do Ministério, para que tenhamos robustez e condições de fazer uma boa execução em 2017.

Em relação às propostas para a carreira, quero só fazer uma observação quanto ao que o nosso colega Luciano disse: as saídas dos nossos analistas são saídas mesmo, não são trocas de Ministério. É por isso que temos lutado tanto para ver se consegue uma gestão mais eficiente e para que os nossos técnicos



perpetuem por mais tempo, que os Ministros fiquem satisfeitos e não achem que nós estamos lá temporariamente.

Eu vou passar a demanda para o pessoal da Associação para que eles possam vir aqui fazer uma explanação para V.Exas. a respeito da situação como um todo, de quais são os entraves e como podemos evoluir nisso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - O.k.

Tem a palavra o Sr. Roger Pêgas.

O SR. ROGER DA SILVA PÊGAS - Deputado, um dos grandes problemas da utilização do RDC, principalmente o RDC integrado, é até a própria opção da licitação. O que acontece? A lei, em um dado momento, cita que o gestor, para fazer a opção por um RDC integrado, tem que justificar técnica e economicamente a opção por esse RDC integrado. E o que acontece? A frase "*justificar técnica e economicamente*" é muito ampla. Para o entendimento do controle, eu tenho que fazer todo um arrazoado, um levantamento do que eu precisaria ter dos projetos prontos para saber se é economicamente viável ou não, e, naquele nível de detalhes, eu optar pelo RDC integrado. Então, isso perde o sentido. Quer dizer, o controle hoje está fechando em cima já no nascedouro do RDC. Ele está se utilizando do artifício de pegar essa frase e bater nela para que, de certa forma, até muitas vezes, coloque que não se faça mais isso, que se cancele essa licitação e que, se o órgão fizer de novo, multe o gestor. Isso está inibindo os gestores de modo geral a participar, a partir para essa opção do RDC integrado, que é a melhor. Na realidade, é a opção que está sendo feita no mundo do *design-and-build*. São pequenos ajustes. Esse foi um que eu lembrei aqui e agora.

É óbvio que no próprio conceito, por exemplo, há a própria questão de garantias, de seguros, de evoluções. A legislação do RDC já prevê bonificações, conforme o desempenho da obra. Por exemplo, uma empresa que entrega uma obra e apresenta um desempenho superior àquele que estava previsto no projeto inicialmente poderá ter uma bonificação. Se ela conseguir entregar a obra em um prazo menor do que estava inicialmente previsto em cronograma, da mesma forma, a fruição do bem gera uma bonificação para a empresa, mas, por exemplo, são instrumentos que hoje, se são utilizados, são muito pouco utilizados com receios que



o próprio gestor tem do controle. *“Ah, mas isso está sendo subjetivo. Quem definiu esse cronograma inicialmente definiu para considerar um bônus depois?”* Então, assim, esses tipos de restrições terminam reduzindo a utilização do instrumento.

Há um caso típico em que a antiga SAC, agora Secretaria de Aviação Civil, que está no Ministério dos Transportes, estava desenvolvendo um projeto dos aeroportos regionais da aviação. Devido a essa sequência de acórdãos e relatórios do TCU, optou por partir para a execução de projeto executivo com licitação por RDC integrado, o que deve atrasar o programa em 1 ano e meio, 2 anos. Às vezes vai atrasar até que se conclua todos os projetos executivos para poder licitar. Este é um caso que eu acho que vale a pena ser citado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Tem a palavra o Sr. Luciano.

O SR. LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Eu não tenho a pretensão de dizer que eu tenho as receitas prontas e que, se fizerem como eu estou falando, os problemas serão resolvidos. Os diagnósticos todos nós temos.

O Deputado me pediu dois ou três exemplos de eficiência de gestão. Acho que o primeiro de todos chama-se previsibilidade. Nós nos deparamos com uma situação, lá no Ministério das Cidades, em que, da imensa carteira de obras contratadas tanto na mobilidade urbana quanto no saneamento, eu tenho um grande número de obras que não começaram ou que mal começaram espalhadas pelo Brasil todo e tenho uma exuberância de execução concentrada em quatro entes: Governo da Bahia, Governo do Maranhão, Governo do Ceará e Prefeitura de São Paulo. O que aconteceu? O que explica que nesses entes as obras tenham um dinamismo muito maior do que em entes tradicionalmente tidos como exemplos de eficiência, como Santa Catarina, Prefeituras de Municípios de Santa Catarina, o Estado do Paraná, o Governo de Minas? Explica-se pelo fato de que alguém disse a famosa frase: *“Plante que o João garante”*, para quem é do tempo do Presidente Figueiredo.

Então, os executores dessa obra tiveram cobertura para tocar a obra, que teria orçamento, teria dinheiro, coisa que os outros não tiveram. É muito difícil na realidade orçamentária atual isso acontecer. Eu simplesmente não tenho condições de chegar para os outros executores e dizer: *“Plante que o Bruno garante”*. Ele vai garantir até o limite do orçamento que tiver.



A segunda questão em relação à gestão é algo que é uma tradição que nós não temos no Brasil, a tradição da arbitragem. Nós temos muita tradição de mediação. Todo o mundo se coloca em qualquer debate como mediador, como *tertius*, como conciliador, mas ninguém gosta do papel de arbitrar. Ninguém gosta de chegar e dizer: *“Este não deu certo, paciência. Está rescindido o seu contrato. Vá fazer o seu dever de casa e volte quando adquirir as condições de fazer bem feito”*. É uma tradição que nós não temos. Em algum momento teremos que criá-la. Salva-guarda contra o jogo de empurra? Há muitos contraexemplos. Seguramente, eu não recomendaria mais controle, mais relatório, mais policiamento em cima do gestor.

A coisa mais difícil na hora de montar uma equipe na Esplanada é alguém que aceite ser ordenador de despesa. Todo mundo que ser assessor especial do Ministro, assessor especial da Casa Civil, assessor especial da Secretaria de Governo. *“Tenho aqui um DAS 4 para você ser ordenador de despesa na Coordenação de Logística ou na Secretaria Nacional”*. *“Não, pelo amor de Deus, eu vou me aposentar daqui a 3 anos, não quero acabar a vida com os meus bens indisponíveis, não quero ficar inabilitado no TCU.”*

Eu acho que ao longo dos anos o Estado brasileiro investiu muito mais no braço controle do que no braço executor, basta ver as carreiras. Quais são as carreiras bem remuneradas do Governo? São TCU, CGU, AGU e Tesouro. Onde é que não tem? Onde o Governo acontece? Onde a vida real do Governo acontece é onde se tem que improvisar. Pega um servidor que precisa de um DAS 3 para conseguir pagar o aluguel, e diz: *“Você vai ser o ordenador de despesa”*. O cara topa.

Eu acho que é preciso começar a inverter essa lógica de investir tudo no controle e nada na execução. Acho que essa seria a principal recomendação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Zé Silva) - Agradeço aqui aos expositores. Quero agradecer aqui a vários profissionais, são todos técnicos: Guilherme, Luiz, Oto, Roseane, Vinícius, Patrícia, Christian e Luciana. Agradeço ao Tarcísio e à Mirna, profissionais aqui da Casa que fazem as coisas acontecerem nesta Comissão. Muito obrigado, em nome de vocês, agradeço a toda a equipe. Agradeço, em nome da Joana, aos funcionários do nosso gabinete. Agradeço a todos os



profissionais da Câmara dos Deputados. Agradeço também à imprensa que nos acompanha e também dá a necessária publicidade aos trabalhos desta Comissão.

Esta é uma semana, com certeza, muito complexa aqui na Câmara dos Deputados, com várias decisões. Tudo o que V.Sas. disseram serve à gestão aqui na Câmara dos Deputados. Infelizmente, é uma semana muito complexa.

Em janeiro vai ter a festa de Santos Reis, em Minas Gerais, quem sabe a Câmara não tenha nenhum expediente, e, depois, uma festa em Santa Catarina, deve ter festas em São Paulo e na Paraíba. Quem sabe todos os santos estarão à disposição do Poder Legislativo brasileiro?

Quero mais uma vez agradecer aos profissionais e técnicos, que fazem o Brasil acontecer. Quero dizer o motivo de nós estarmos ouvindo aqui atentamente esses seis blocos, ressaltando que as apresentações estão disponíveis no *site* da Câmara dos Deputados. O nosso objetivo principal é ter uma visão desse horizonte de obras que estão paralisadas, os motivos que levaram à paralisação dessas obras, mas também conseguir reunir as boas práticas para ao final termos um caderno de boas práticas, para que os gestores possam utilizá-lo. Além disso, propor uma revisão do arcabouço legal, como o projeto de lei que nós apresentamos na quinta-feira da semana passada, com a criação de um sistema, que eu chamo de cadastro único das obras e de todos investimentos com recursos da União, com o objetivo de dar transparência e de possibilitar o controle social e o acompanhamento.

Existem vários sistemas no próprio Governo, conhecemos o do FNDE, que eu considero um bom sistema, e conhecemos o do DNIT. Depois de todos aqueles problemas que aconteceram lá, eu vejo que o DNIT avançou muito no monitoramento, no controle e nas práticas modernas de gestão, mas é preciso haver um lugar onde todas as obras e todos os investimentos do Governo Federal possam ser consultados.

Agradeço a todos os que participaram, agradeço a todos os presentes, e, nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando reunião ordinária para esta quinta-feira, às 9h30min, no plenário da Câmara dos Deputados.

Muito obrigado a todos.
Está encerrada a reunião.