



O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Senhoras e senhores, boa tarde. Quero agradecer e fazer a abertura oficial desta audiência pública.

O tema é sobre as principais obras paralisadas custeadas com recursos do Orçamento Geral da União, levantamento das medidas para retomada dos empreendimentos e mitigação dos riscos de novas paralisações.

Nós temos como convidados hoje o Sr. Fábio Pessoa da Silva Nunes, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT; Sr. Alber Furtado de Vasconcelos Neto, Diretor do Departamento de Obras e Serviços em Acessos Aquaviários do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e Sr. Henrique Marra de Souza, Superintendente Nacional do Minha Casa, Minha Vida, da Caixa Econômica Federal.

Esta Comissão tem o objetivo, primeiro, de identificar e catalogar o número de obras paradas com recurso do Orçamento Geral da União, o montante de recursos possíveis e os prejuízos aos cofres públicos e à população brasileira. Nas apresentações, vamos identificar as boas práticas e as ruins. A partir do levantamento desse montante, nós queremos produzir um caderno de boas práticas e promover também uma revisão do arcabouço legal da legislação brasileira, principalmente para resolver esse descasamento entre o orçamento e a legislação.

Também queremos apresentar outras proposições. Já apresentamos um projeto de lei que cria o sistema de cadastro de obras públicas na Internet, que, além de facilitar a gestão e o acompanhamento dos recursos, vai dar mais transparência. A partir desta nova legislação, queremos condicionar que este caderno seja seguido como instrumento de repasse dos recursos do Orçamento Geral da União.

Queremos fazer um registro importante. Vou citar algumas obras paradas em Minas Gerais, mas, principalmente, vamos comemorar a retomada de uma delas, a BR-135, que liga o Distrito de Monte Rei à cidade de Montalvânia, e nunca teve esse trecho pavimentado. Eu quero agradecer esta decisão ao Ministro Maurício Quintella, com quem estive em audiência, e também ao Dr. Fabiano, Superintendente do DNIT em Minas Gerais. O DNIT está representado aqui pelo Sr. Fábio Pessoa da Silva Nunes. Hoje lá há uma grande comemoração com a retomada dessa obra.

Eu creio que todas as outras obras, como a Barragem de Berizal, no norte de Minas Gerais, a Barragem de Congonhas, a Barragem de Jequitaí, a BR-367, que liga todo o



Sudeste brasileiro ao Nordeste... Este foi um sonho de Juscelino, quando criou a BR que liga a sua terra, Diamantina, a Porto Seguro, onde os portugueses chegaram ao Brasil. Há dois trechos que não foram concluídos faz praticamente 50 anos. Essas são obras emblemáticas. Nossa expectativa é que esta Comissão apresente propostas de solução para estas obras e também para outras de algumas regiões do País.

Já entregamos um documento ao Presidente da República em exercício sugerindo que se faça a retomada das obras adotando dois critérios. O primeiro deles é que se retomem aquelas obras que tenham o projeto executivo pronto e aprovado. Segundo o Tribunal de Contas da União, na nossa primeira audiência pública, 39% das obras paradas devem-se à falha nos projetos executivos. Os outros 10% são em relação ao licenciamento ambiental. Por isso, nós estamos negociando na Casa a aprovação do marco regulatório do licenciamento ambiental. É um projeto de lei que já está na pauta do plenário. Esperamos que, como esse, nós tenhamos outras soluções importantes.

Nós já realizamos aqui os três primeiros eixos do nosso plano de trabalho. O primeiro foi com o TCU — Tribunal de Contas da União, a Controladoria-Geral da União — CGU e o Ministério Público Federal, que são os órgãos de controle; o segundo, com os gestores de recursos, a SEPAC — Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento, o Ministério da Integração e o Ministério das Cidades; e o terceiro, com o Ministério da Educação, o Ministério da Justiça e a Secretaria de Aviação Civil. Hoje estamos realizando o quarto e já temos aprovado o quinto bloco dessas audiências públicas, que será com as organizações do mercado. O último e sexto bloco será com o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, o Movimento Brasil Competitivo e a Associação Contas Abertas, que são órgãos da sociedade civil. Os Municípios também estão inseridos aqui.

Quero agradecer a todos os presentes e à equipe que nos assessora nesta Comissão: o Bráulio Fernando Júnior, Assessor Técnico do DNIT; a Adriana de Fátima Guerra, Assessora Parlamentar da Caixa Econômica; o Augusto Henrique, Gerente-Executivo da Caixa; o Fábio Holanda, profissional com muita experiência da Consultoria de Orçamento; o Rodrigo, o César, o Ronaldo e o Marcus Deois, todos da liderança do Solidariedade; e a nossa equipe do gabinete, a Fabiana e a Joana, que estão aqui presentes. Também agradeço a toda a assessoria da *TV Câmara* e da *Rádio Câmara*.

Comunico a todos que esta audiência pública está sendo transmitida, em tempo real, pelos órgãos de comunicação da Casa.



Quero agradecer ao Deputado Lucas Vergilio, que também é membro da Comissão e tem muitas preocupações com as obras paradas na Região Centro-Oeste do País. Nós estaremos fazendo um revezamento aqui na coordenação dos trabalhos.

Quero dizer a todos os presentes que se encontram à disposição dos Srs. Deputados cópias das atas da terceira e da quarta reuniões realizadas, respectivamente, nos dias 28 de junho e 9 de agosto.

Pergunto a V.Exa., Deputado Lucas Vergilio, se há necessidade de leitura das referidas atas.

O SR. LUCAS VERGILIO (SD - GO) - Peço dispensa da leitura, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Fica dispensada a leitura das atas.

Indago se, ao analisar as atas, V.Exa. observou a necessidade de retificar alguma delas.

O SR. LUCAS VERGILIO (SD - GO) - Não há, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Não havendo quem queira retificá-las, coloco-as em votação.

Os Deputados que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

As atas estão aprovadas.

Comunico também o recebimento do Ofício nº 464, de 2016, do Sr. Antônio Carlos Figueiredo Nardi, Secretário-Executivo do Ministério, solicitando a dilação do prazo para o Ministério da Saúde concluir o levantamento dos dados necessários, motivo pelo qual ele não pôde estar presente nesta audiência.

Foi concedido o prazo. É muito importante que haja a conclusão do levantamento, até porque eu creio que um dos impactos maiores ocorra nos pequenos Municípios e nas pequenas comunidades. E o Ministério da Saúde tem inúmeras obras de pequenas unidades de saúde, de unidades de atendimento básico que estão paradas por diversos problemas.

Como eu já disse, a reunião foi convocada para debatermos sobre as principais obras paralisadas custeadas com recursos da União.

Agradeço a presença dos expositores e os convido a tomarem assento à mesa: Sr. Fábio Pessoa da Silva Nunes, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária do DNIT; Sr. Alber Furtado de Vasconcelos Neto, Diretor do Departamento de Obras e Serviços de Acessos Aquaviários do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação



Civil; Sr. Henrique Marra de Souza, Superintendente Nacional do Minha Casa, Minha Vida, programa da Caixa Econômica Federal.

Antes de passar a palavra para as exposições, comunico a todos que cada um dos senhores disporá de 20 minutos para a sua exposição, não podendo, durante esse tempo, ser apartado. As apresentações das audiências realizadas e desta audiência estarão disponíveis na página da Comissão no portal da Câmara dos Deputados: www.camara.leg.br/cexobras.

Dando início às nossas apresentações, eu concedo, neste momento, a palavra ao Sr. Fábio Pessoa da Silva Nunes, Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT. O senhor tem 20 minutos para a sua exposição.

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Boa tarde a todos.

Primeiramente, eu gostaria de agradecer ao Deputado Zé Silva o convite feito ao Ministério dos Transportes e ao DNIT para termos a oportunidade de expor os motivos, o andamento e a maneira como o DNIT está tratando essas obras paralisadas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Só para ilustrar, nós dividimos o mapa do Brasil em regiões. Antes de começarmos a apresentar, Estado por Estado, o que estamos identificando como obras paralisadas, eu gostaria de pontuar, de fazer uma espécie de legenda. Os senhores vão ver que vamos destacar em cada Estado o número do contrato — pois é assim que tratamos as obras lá no órgão, no DNIT — e vão aparecer informações sobre restrições orçamentárias, restrições financeiras, desapropriações.

Quando falarmos de restrição orçamentária, significa que nós não temos mais orçamento possível para colocar naquele contrato. Quando falarmos de restrição financeira, significa que temos orçamento suficiente, mas, devido às restrições financeiras, não temos como continuar com aquele contrato. Então, são duas limitações.

Nós vamos ter algumas observações como restrições ambientais. Dentre as restrições ambientais, estão: problemas de licenciamento com o IBAMA, que é uma dificuldade da licença de instalação ou licença prévia; FUNAI, que corresponde a algum problema que temos com alguma comunidade indígena. Em algumas delas haverá



problemas técnicos, como o projeto, e dificuldades das próprias empresas. Eu vou explicar, caso a caso, como estão as tratativas com essas empresas.

O DNIT permeia todos os Estado da Federação, portanto, são várias obras. Na imagem a seguir não estão sendo pontuados todos os Estados, porque em vários não há obras paralisadas. Eu vou destacar as obras que tratamos como sendo obras com andamento comprometido e obras realmente paralisadas, ou seja, que têm termos de paralisação.

A primeira delas é na BR-364, em Rondônia, na travessia de Porto Velho. A travessia de Porto Velho foi um remanescente que nós fizemos. São várias obras de arte especiais, viadutos dentro da cidade de Porto Velho, que eram parte de um convênio anterior com a Prefeitura. Por alguns motivos, o convênio foi denunciado e nós contratamos o remanescente.

Estamos com algumas dificuldades comerciais com a empresa, que apresenta alguns problemas com relação ao SICAF — Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores, a certidões, e não está tendo fôlego para continuar as obras. O DNIT já abriu um processo de apuração contra a empresa, que já foi notificada. E se ela não retomar as obras, muito provavelmente nós vamos ter que rescindir esse contrato e fazer uma nova contratação. Esse caso é o da obra da travessia de Porto Velho.

A outra obra que destacamos aqui — essa está realmente paralisada; a de Rondônia estava com o andamento comprometido — é a da BR-156, no Amapá, no trecho saindo de Macapá em direção ao Oiapoque, mais especificamente no trecho entre Calçoene e Oiapoque. Nesse trecho de 200 quilômetros, há 100 quilômetros que não estão pavimentados, que vamos começar a pavimentar agora. Todo o trecho entre Macapá e Oiapoque tem 600 quilômetros. Desses 600 quilômetros, apenas 100 quilômetros não estão pavimentados. E um dos condicionantes ambientais que está na licença de instalação da rodovia é a construção de aldeias indígenas. Se eu não estou enganado, são oito aldeias indígenas que faziam parte de um convênio com o Governo do Estado do Amapá. Há dois anos nós sub-rogamos os oito contratos das aldeias e agora nós estamos retomando as obras. Contudo, nessa sub-rogação que nós fizemos, vários desses contratos tiveram algum problema, devido à forma de contratação. Como os serviços que estavam lá não estavam adequados ao DNIT, nós paralisamos os contratos e os estamos revendo. Isso faz



parte da condicionante ambiental. Essa é uma obra que está realmente paralisada e por isso nós a destacamos aqui na apresentação.

No Estado do Pará, existem duas situações: há obras realmente paralisadas e existem obras cujo andamento está comprometido. Eu vou destacar aqui primeiro por rodovia, para falarmos sobre as obras paralisadas e comprometidas. Na BR-163 o trecho que está realmente paralisado é o lote 2. Para quem conhece o Estado, é o trecho que chega próximo à cidade de Novo Progresso. Nós tivemos um problema com a empresa, que entrou em recuperação judicial e não consegue retomar a obra. E está faltando muito pouco — se não estou enganado, estão faltando 2 ou 3 quilômetros para completarmos o trecho do segmento. Então, muito provavelmente vamos rescindir o contrato e colocar isso num remanescente para terminar a pavimentação.

O outro trecho na BR-163, que já está um pouco mais acima, indo em direção à cidade de Santarém, localiza-se no entroncamento da BR-163 com a BR-230, próximo a Rurópolis. Esse é um contrato específico para a construção de 15 obras de arte especiais. Está faltando só uma das obras de arte especiais para ser concluída e estamos com alguns problemas técnicos. E esse contrato acabou sendo paralisado, a fim de resolvermos esses problemas técnicos do projeto da ponte que está paralisada. Mas isso o DNIT deve resolver em breve.

Na BR-230, como eu falei anteriormente, os lotes 1 e 2 realmente estão paralisados. É o trecho saindo de Rurópolis em direção a Altamira, mais especificamente entre Rurópolis e Medicilândia. Existem dois lotes que, como está colocado ali, estão com problema de liberação devido à pendência ambiental com a FUNAI.

É o trecho que atravessa a comunidade indígena dos araras. E nós estamos com um contrato praticamente todo paralisado.

Outro trecho da BR-230 que também está com problema ambiental — mas aí já chegando na cidade de Marabá, praticamente do outro lado, quase na divisa com Tocantins — é o trecho da tribo indígena dos parakanãs, que também está bloqueando praticamente um contrato inteiro e 30 quilômetros do outro contrato. Então, nós estamos com esse problema. Nós vimos tendo conversas e tratativas junto à FUNAI, já há alguns anos, para liberar. Então, nesse trabalho nós fomos liberando trechos aos poucos e pavimentando-os na medida em que iam sendo liberados.



Os outros trechos da BR-230 que estão com problema — aí já não se trata de um problema ambiental —, cujo andamento está comprometido, são os lotes 2, 3 e 4, porque estão com restrição orçamentária. São justamente os lotes entre essas duas tribos indígenas. Trata-se de obras que já estão com o seu andamento praticamente concluído, mas faltam alguns quilômetros e para isso nós precisaríamos de um aporte orçamentário que nós não temos hoje. Então, não conseguimos dar andamento como deveria ser dado devido a essa restrição orçamentária.

Destaco aí um trecho no Estado do Piauí, na BR-235. É um outro trecho também que chega à divisa com o Estado do Maranhão, e também está em uma situação semelhante à do Estado do Pará naqueles três lotes: existe uma restrição orçamentária. Então, nós não conseguimos dar andamento à obra devido a essa restrição orçamentária.

A BR-101, em Pernambuco, tem um trecho que está realmente paralisado devido a esse problema de restrição orçamentária. Para quem conhece o Estado, nós fizemos um empreendimento muito grande, já desde 2007, 2008, que foi a duplicação da BR-101 no corredor Nordeste, nos Estados do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco, de Sergipe, de Alagoas e da Bahia. E, nesse trecho que sai do Rio Grande do Norte até a divisa com Alagoas, apenas um pequeno trecho de 35 a 40 quilômetros falta ser duplicado. Esse trecho refere-se justamente a esse contrato que está destacado aqui, o Contrato nº 555, de 2013. É um trecho de duplicação em pavimento rígido, e nós já fizemos boa parte do contrato. Está faltando uma parte razoável, mas boa parte já foi feita — a duplicação e a terraplanagem já foram executadas. Nós não temos nenhum problema de projeto, nenhum problema de meio ambiente, desapropriação — isso já foi superado — porém permanece o problema da restrição orçamentária. Nós não conseguimos dar continuidade ao contrato devido ao problema de restrição orçamentária.

Na BR-101, em Alagoas, o problema estaria na duplicação do lote 6. Para quem conhece o Estado, também se trata da duplicação da BR-101, assim como na BR-101 em Pernambuco. O problema está justamente no trecho que chega à cidade de Junqueiro. Nós tivemos um problema grande no projeto da variante de Junqueiro. Nós fizemos uma adequação no contrato agora recentemente. Mas é um trecho complicado, que passa dentro da cidade e, assim, temos problema de interferência, desapropriação, rede elétrica. Então, o DNIT ainda está resolvendo esse problema das interferências executivas com



concessionária, com rede de esgoto, água, telefone e tudo, para poder recomeçar o contrato.

Aí já é o Estado de Sergipe. Existem duas situações quanto aos contratos: paralisação realmente ou andamento comprometido. Os contratos que estão paralisados fazem parte dos Lotes 2 e 4, que são lotes específicos para a construção de obras de arte especiais, de pontes. Tivemos um problema no projeto, demorou muito para refazermos os projetos de praticamente todas as fundações das pontes, porque nós identificamos alguns erros. Agora nós conseguimos resolver isso e vamos recomeçar as obras. No entanto, esses contratos acabam interferindo também num outro contrato, o de duplicação, que passa por esse segmento, porque, para terminarmos a duplicação, dependemos dessas pontes. Então, trata-se de dois contratos que estão atrelados um ao outro. Nós já começamos a trabalhar, mas nós os destacamos aqui como um alerta.

Em outro trecho da BR-101 em Sergipe será feita adequação de capacidade. Trata-se do Lote 2 e do Lote Único, que inclui o trecho da divisa com Alagoas mais um pedaço que chega a Aracaju. Estamos com restrições comerciais com a contratada, porque ela não está demonstrando mais interesse em continuar o contrato. Sendo assim, nós já estamos trabalhando para rescindir esse contrato e contratar o remanescente da obra. Então, a obra foi paralisada para podermos tomar essas medidas administrativas.

O último contrato seria o referente à adequação de capacidade do trecho da BR-101 que fica entre a divisa e Aracaju. Vamos dar continuidade a ele, porém, estamos com problema de restrição orçamentária. Como não temos orçamento, acabamos não conseguindo dar continuidade, não conseguindo gerar os empenhos necessários para dar andamento à obra.

Vou pegar o gancho do Deputado Zé Silva e falar um pouco da BR-135 na Bahia. Ele destacou que, no caso do trecho de Minas da BR-135, nós conseguimos retomar as obras. Pegando o corredor, esse é justamente o trecho que chega à divisa com a Bahia. Do lado do Estado da Bahia nós já temos todos os lotes contratados, passando por São Desidério até chegar ao entroncamento com a BR-242.

Do trecho da BR-135 na Bahia, eu destaquei dois contratos. Um, mais recente, refere-se ao trecho próximo à divisa com o Estado de Minas que passa por Coribe. Esse contrato está ativo, mas estamos com problema de restrição financeira, não orçamentária. Então, temos orçamento, mas não temos disponibilidade financeira para dar continuidade ao



contrato. Outro que eu destaco é um contrato mais antigo, o Contrato nº 7, de 2004, da BR-135. O DNIT vem lutando para executar essa obra e concluí-la. Para esse trecho ser concluído, faltam, se não estou enganado, 13 ou 14 quilômetros, mas ele passa num segmento onde há cavernas. Então, nós temos um problema e estamos em tratativas já há muito tempo com o IBAMA, com o pessoal do CECAV, com o ICMBio para fazer a liberação desse trecho, mas até hoje nós não conseguimos. Há todo um estudo espeleológico da parte de cavernas, com tratativas com o Meio Ambiente, e nós não conseguimos dar continuidade a esse contrato. Então, por isso, destaquei a restrição ambiental. Por conta disso, como o contrato é muito antigo, o DNIT já está trabalhando em sua rescisão.

Outro que está paralisado é um trecho da BR-235 na Bahia. Trata-se do trecho que vem de Aracaju e passa a divisa de Sergipe com a Bahia. Este é o segundo lote. Você passa por um primeiro lote, que já está pavimentado, e depois há o segundo lote, que está em execução.

No Estado da Bahia, nós estamos pavimentando toda a BR-235, até Juazeiro. Contratamos cinco lotes. No Lote 2 tivemos problemas técnicos no projeto, que refizemos, e agora daremos continuidade a ele. No entanto, o contrato hoje está paralisado.

Outro lote que está com o andamento comprometido, na BR-235 também, é o Lote 4. Não se trata de um problema nem orçamentário, nem financeiro, mas de um problema de desapropriação. Estão em curso tratativas de desapropriação de algumas propriedades de lá para podermos dar frente de liberação para a empresa.

O contrato da BR-242/BA é outro que está com o andamento comprometido. Trata-se do trecho de 50 quilômetros que sai de Luís Eduardo Magalhães e vai para a divisa de Tocantins. Já temos uma boa parte dele pavimentada, mas o trabalho da empresa, nos últimos meses, teve um andamento mais lento, embora agora ela já esteja começando a retomá-lo. Então, o trecho está com o andamento comprometido, mas já estamos retomando as obras.

Quero destacar que, no Estado do Mato Grosso, os dois empreendimentos que nós temos estão comprometidos. Na BR-242, nós estamos com problema de restrição ambiental tanto na implantação e na pavimentação da rodovia quanto na construção das obras de arte especiais. Então, não se trata de uma questão nem orçamentária, nem financeira, mas, sim, ambiental.



No Estado de Goiás, eu destaquei a BR-153, o Viaduto de Manuela, que é outro trecho em que também estamos com problema de desapropriação. Além disso, a empresa responsável por trecho da BR-060 entrou em recuperação judicial, e nós estamos em tratativas com ela também para podermos rescindir o contrato ou, como se trata de um consórcio, trocar a liderança para que a outra empresa possa continuar a obra.

No Espírito Santo, há um contrato muito pequeno, cujo objeto é o acesso ao bairro Cidade Pomar. Há um problema de desapropriação também. Trata-se de um trecho da BR-101, que, como vocês podem ver, está em concessão. Há tratativa junto à ANTT para a assunção da execução da intercessão, porque esse é um trecho que hoje já se encontra concessionado, mas o contrato ainda está com o DNIT.

Destaco aqui algumas ações no Estado de Minas Gerais. A BR-135 apareceria aqui, mas, como o Deputado disse, ela foi retomada e, por isso, já saiu do rol de obras paralisadas. Chamo a atenção principalmente para a BR-381, um dos maiores empreendimentos do DNIT. O trecho em que estamos trabalhando sai de Governador Valadares e vai até Belo Horizonte. São 11 lotes, sendo que, desses, nós contratamos 8. Nós tivemos alguns problemas na relação comercial com as empresas, principalmente com uma das empresas que ganhou alguns lotes.

Na BR-381, os contratos dos Lotes 5 e 6 já foram rescindidos, já estamos trabalhando na rescisão desses dois lotes. Quanto ao Lote 3.1, que é o trecho que passa por Ipatinga, nós já rescindimos o contrato, já contratamos a segunda colocada e já demos ordem de início das obras. O Lote 7 já está andando. Ele, que tem o melhor andamento, fica próximo a Belo Horizonte. E o Lote 4, que não está aparecendo aqui, está em tratativas para elaboração e análise de projeto.

Destaco também o trecho da BR-365 que passa entre o Trevão e Uberlândia. Nós tivemos vários problemas com relação às empresas. Nós tínhamos contratos com três empresas e rescindimos todos eles. Em um dos casos, nós fizemos uma nova licitação do remanescente. A empresa que entrou não está conseguindo dar continuidade às obras, e talvez nós tenhamos que fazer outra rescisão. Com relação aos outros dois contratos, nós os rescindimos e chamamos as segundas colocadas, que entraram, mas elas também não estão conseguindo dar continuidade às obras. Esse é outro problema.

Estão faltando só dois Estados aqui para eu concluir.



Em Santa Catarina, nós temos a BR-470 e a BR-101. Tanto no caso da BR-470 quanto no caso das obras complementares da BR-101 há problema de restrição orçamentária. Nos Lotes 1, 3 e 4 da BR-470, que são trechos que passam em zonas urbanas grandes, o nosso principal problema é a questão da desapropriação.

No Paraná, a travessia urbana de Marechal Cândido Rondon também tem um problema com desapropriação. Além disso, a BR-487, a Boiadeira, tem um contrato com andamento comprometido, o referente à travessia urbana de Tuneiras do Oeste. Lá também são necessárias desapropriações, mas a BR-487 tem restrição orçamentária.

Por último, há várias obras no Estado do Rio Grande do Sul. Eu vou destacar aqui a duplicação da BR-116, onde nós temos dois lotes com problemas na análise dos projetos que foram licitados. Nós já estamos revisando esses projetos, mas os contatos foram paralisados por conta dessa revisão. Nós temos problemas de restrição orçamentária em cinco dos lotes. Também na BR-116 está comprometida a construção da segunda ponte sobre o Guaíba. Essa é outra obra em que não há problema de projeto nem de análise; o nosso problema é a restrição orçamentária. Na BR-290 há dois lotes com interferência indígena. Destaco ainda outro contrato, o da BR-470, que envolve um viaduto em Barracão, já quase na divisa com o Estado de Santa Catarina. Nós paralisamos também a obra e estamos fazendo a revisão do projeto.

Nós estamos fazendo um balanço rápido e depois vamos abrir para perguntas. Poderemos dar respostas tanto sobre essas obras quanto sobre as demais que não foram citadas aqui na apresentação.

Há hoje 37 obras realmente paralisadas e 23 com o andamento comprometido, num total de 224 obras. Pela nossa análise no DNIT, o valor orçamentário necessário para darmos continuidade a essas obras com restrição orçamentária que citei na apresentação seria mais ou menos da monta de 236, 237 milhões de reais. É disso que precisaríamos para orçamentariamente podermos dar continuidade a essas obras.

Gostaria de agradecer a atenção e o tempo dos senhores. Coloco-me à disposição para qualquer pergunta que possam ter sobre essas ou sobre as demais obras do DNIT.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado, Sr. Fábio Pessoa da Silva Nunes. Gostaria de agradecê-lo pela sua apresentação bastante detalhada.



Eu vou fazer a primeira pergunta rapidamente, antes de passar a palavra para o outro palestrante.

Sr. Fábio, esse montante de 224 obras é objeto só da diretoria em que o senhor trabalha ou do DNIT como um todo?

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Quero destacar que essas 224 obras são de construção rodoviária. Não estão aí as obras de manutenção e restauração rodoviária nem as obras dos outros modais, que são o ferroviário e o aquaviário. Trata-se de 224 obras de construção rodoviária.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Por exemplo, eu não o vi citar a BR-367.

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Deputado, eu até estava conversando com o Bráulio anteriormente. O senhor citou a BR-367, mas, como esse não era o foco, acabei não falando sobre ela. Na BR-367, para o trecho que passa em Araçuaí e Itaobim e vai em direção à Bahia, temos hoje contratos de conservação e restauração, que são, realmente, da minha Coordenação-Geral. Ontem estive em tratativas com o Procurador. Nós vamos fazer um termo de execução descentralizada com o Exército brasileiro para fazer a manutenção e devolver a trafegabilidade ao trecho. Deve sair hoje nossa análise jurídica relativa ao trecho entre Itaobim e Araçuaí, e até o final desta semana devemos estar com o termo lavrado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Lá há dois lotes, na verdade. Trata-se de dois trechos com dois lotes aguardando o projeto executivo. Já devem ter passado 3 anos.

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Esse termo em que estamos trabalhando é para dar manutenção e trafegabilidade. Existe um projeto de pavimentação no trecho entre Araçuaí e Itaobim, mas ele ainda está em análise, e não estamos a ponto de contratar a obra.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - O senhor considera obra parada só aquela que começou e não teve seguimento?

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Como eu citei, elas são obras que começaram e pararam por algum motivo e têm um termo de paralisação. Aquelas obras que estão enfrentando alguma dificuldade, mas não foram oficialmente paralisadas eu classifiquei como obras com andamento prejudicado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Está bom. Obrigado. Eu queria agradecer mais uma vez ao Fábio por sua apresentação.



Em seguida, concedo a palavra ao Sr. Alber Furtado de Vasconcelos Neto, Diretor do Departamento de Obras e Serviços de Acessos Aquaviários do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O senhor também tem 20 minutos para sua apresentação.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Boa tarde a todos.

Inicialmente cumprimento o Deputado Zé Silva e agradeço o convite e a oportunidade de mostrar toda a carteira de investimento no setor portuário com recursos do Orçamento Geral da União.

(Segue-se exibição de imagens.)

A Secretaria de Infraestrutura Portuária passou a ser vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil depois da edição da medida provisória que vinculou o setor de portos ao Ministério dos Transportes. Ela tem como competência, tem no seu arcabouço 37 portos marítimos públicos organizados — vou falar sempre dos portos marítimos. É missão dela investir, executar, promover e desenvolver.

Vou focar nesta apresentação em Plano Plurianual — PPA e Projeto de Lei Orçamentária Anual — PLOA, pois quero destacar bem a questão orçamentária. O Fábio explicou bem o número de contratos dele e sempre citou a questão ambiental, mas vinculada também à questão orçamentária. Então, esse vai ser o foco hoje.

Desde a criação da Secretaria de Portos, em 2007, já foram investidos, com o Orçamento Geral da União, 2,9 bilhões de reais em obras concluídas, 700 milhões de reais no PAC Copa e 2,2 bilhões de reais em obras em andamento atualmente.

Quanto às obras a iniciar, vou falar do período de 2016 a 2019, porque eu fiz questão de apresentar aqui o que está no PPA. A carteira da Secretaria de Portos no PPA, que contém ações orçamentárias de 2016 a 2019, perfaz 2,5 bilhões de reais. Então, o total de investimentos já realizados seria de em torno de 6 bilhões de reais, e esses 2,5 bilhões de reais são investimentos a executar.

Destas obras, há aquelas que estão em andamento, algumas já contratadas e outras em convênio ou em ações preparatórias. Quanto às obras na categoria "a licitar", vou abordar especificamente a questão orçamentária. Mas esta é a nossa carteira, o nosso portfólio de obras com recursos públicos.

Só para terem uma ideia, a dragagem, por ser uma obra muito pesada na questão de orçamento, representa praticamente 80% do orçamento da Secretaria de Infraestrutura.



Inclusive, ela representa mais ou menos isso também no orçamento geral da Secretaria de Portos, que é um orçamento pequeno, como depois eu vou mostrar, comparado com os dos demais setores de infraestrutura.

A dragagem de Vitória foi contratada em 2010 por meio da Lei nº 8.666. Houve problemas em relação ao projeto executivo, mais especificamente nos levantamentos geotécnicos, e a obra foi retomada agora, com previsão de conclusão até o final do ano. Também é um entrave a discussão do projeto. Toda obra — e aí acho que o Fábio vai até me dar esse apoio — vai passar por revisão de projeto, independente da modalidade que contratarmos. Mesmo com Regime Diferenciado de Contratações Públicas Integrado — RDCi, mesmo que coloquemos que o planejamento, a responsabilidade do projeto é da contratada, pode haver situações em que, na engenharia, precisemos visitar um projeto, e não vamos nos furtar a isso, que é normal.

No caso do Rio de Janeiro, a obra foi contratada já utilizando RDC Integrado. O Programa Nacional de Dragagem II foi totalmente remodelado, se comparado com o Programa Nacional de Dragagem I, feito quando da criação da Secretaria de Portos, e em todos estes contratos trabalhamos com RDC Integrado, com licitação só mediante anteprojeto e a contratada sendo responsável por elaborar projeto básico/executivo.

Este contrato do Rio de Janeiro já está em andamento. As obras se iniciaram em junho de 2016. Se os senhores observarem, o início do contrato foi em 17 de fevereiro de 2015. Por que levamos esse tempo todo para dar uma ordem de serviço para a execução propriamente dita da obra? Temos a fase de projeto básico/executivo, que, para alcançar maturidade de elaboração, precisa geralmente de 6 meses, sendo que em 2015 nós trabalhamos com contingenciamento fiscal, com uma restrição orçamentária muito pesada para a Secretaria de Portos. Ou nós rescindiríamos o contrato e esperaríamos outro momento para fazer nova licitação, ou manteríamos esse contrato e trabalharíamos com a empresa nas discussões e negociações também.

O trabalho não é fácil, porque os órgãos de controle estão muito preparados. Então, também temos que ter diálogo com eles. Para todos os editais de licitação da Secretaria de Portos em Programa Nacional de Dragagem — PND nós fizemos uma prévia com o próprio Tribunal de Contas antes de soltar o edital, a fim de evitar lá na frente algum questionamento que paralisasse o contrato e desse todo um problema.



No Porto do Rio Grande foi contratada uma dragagem de manutenção. O contrato está suspenso, como bem destacado aí, por uma questão orçamentária. O projeto já foi concluído, a ordem de serviço foi dada para projeto, o projeto executivo foi concluído, mas estamos nos deparando justamente com a restrição orçamentária nesse caso do Rio Grande.

Os portos do Rio Grande, do Rio de Janeiro, de Santos e de Paranaguá são grandes portos públicos, os que mais movimentam. Só a título de exemplo — tivemos que falar isso ao Tesouro também, Deputado, que tivemos que procurar para discutir a questão de liberação financeira e orçamentária —, o Porto do Rio de Janeiro representa, na balança comercial, 34 bilhões de dólares. As mercadorias que passam pelo porto no período do ano de 2015 representaram 34 bilhões de dólares: 17 bilhões de dólares de importação e 17 bilhões de dólares de exportação — são quase iguais os valores na balança; a exportação ainda está um pouquinho maior, mas cada lado totaliza aproximadamente 17 bilhões de dólares. Eu estou falando de uma obra de 200 milhões de reais, que corresponde a 70 milhões de dólares. Tendo em vista o que o porto representa na balança comercial, seria interesse analisar isso aí.

O próximo é o Porto de Paranaguá, que representa, no caso específico, quase 9% da balança comercial. Todas as *commodities* agrícolas do Plano Safra do Governo passam por Paranaguá. O produto interno de Minas Gerais, Deputado, vai para o Porto de Vitória, mas muito dele vai também para o Porto de Paranaguá. Isso é muito representativo. É muito minério.

Não é preciso nem comentar sobre Santos. O Porto de Santos movimentou, em 2015, 100 milhões de toneladas. Considerando a movimentação, tirando o setor privado, realmente o Porto de Santos é o maior porto público organizado da América Latina. Ali dentro há um conglomerado com nada mais nada menos do que 51 arrendatários. É como se houvesse 51 portos privados dentro do Complexo Portuário de Santos.

O Porto de Santos, por sua localização geográfica, recebe aporte de sedimentos da serra e do mar. Então, existe uma quantidade de manutenção para a contenção do assoreamento muito significativa. E as obras de dragagem — esse é o grande problema — são serviços. Os resultados não são visíveis, mas o serviço tem que executado, e o que é feito é perdido. Isso é normal. É como cavar um buraco perto do mar: o mar vai chegar e



tapar aquilo. O trabalho vai ser feito hoje com muito esforço, mas, daqui 3 a 4 anos, é preciso voltar lá e fazer tudo de novo. Então, o serviço é contínuo.

Para Cabedelo há um convênio que está em andamento. Houve um problema também de liberação financeira, que já foi vencido, e o convênio para sinalização do porto está em andamento até o meio do 2017. Sem a sinalização, ocorre a restrição de operação, e o porto é fechado. Aí você pergunta: "*Qual é a importância de Cabedelo?*" Por ele passam 96% do granel líquido de combustível do Estado da Paraíba. Num cenário nacional pode-se dizer que Cabedelo não tem representação, mas, no cenário local, regional, ele é extremamente importante.

É possível ver a questão do desenvolvimento de uma região também pelo número de portos, e Santa Catarina tem muitos. Lá está o Porto de Itajaí, que tem parte pública, e, do outro lado da margem, há um porto privado, que é o de Navegantes.

No Porto de Itajaí foi feito um alinhamento de cais, que é uma obra pesada. Todo alinhamento de cais, toda obra de infraestrutura portuária é uma obra pesada, cara. Se uma obra dessas é paralisada, prejudica-se diretamente a operação portuária, porque tudo vai ficar parado na frente, e o navio não vai conseguir atracar, estacionar. Então, o que acontece? Trabalha-se com a operação.

Em todo este esforço de 2014 para cá, perante a restrição orçamentária, com o que tivemos que trabalhar? Com mudança no cronograma de execução de obra.

Fábio, na sua apresentação, você chamou o problema de andamento prejudicado. É o que acontece aqui também. Você tem todo um cronograma, tem que discuti-lo, tem uma liberação financeira diferente da que estava planejada e uma mobilização de canteiro que é pesada.

Vou dar um exemplo: se você pensava em fazer uma obra dessas em 2 anos, a 240 milhões de reais, seriam 10 milhões por mês a medição. Mas aí você tem que mudar esse valor para 3 milhões e pouco e começar a negociar com a empresa para saber se ela também comporta, se fecha a conta. E obviamente essa obra estica. Então esse é o grande problema das discussões quando fecho a questão orçamentária e a liberação financeira. Em que isso prejudica? Na contratação.

O Porto Rio Grande também é um porto extremamente importante do Cone Sul. Nós estamos com uma obra lá de alinhamento de cais, uma obra de 100 milhões, 120 milhões de reais — é ação do PAC. E temos a dragagem também, como eu já tinha colocado.



Em Porto Velho temos a modernização e revitalização. Isso está em execução, e um convênio repassa recurso. Aí também houve um problema orçamentário, que conseguimos reverter com a ajuda inclusive da bancada.

No Porto de Santos, nós temos essas duas obras em andamento. O alinhamento dos cais de Outeirinhos foi uma ação para a Copa, chamada na época de PAC Copa. Eram 1.200 metros de alinhamento de cais, ou seja, uma obra extensa. Com todas as revisões de projetos, nós consumimos o orçamento — dos 1.200 metros, passou para 540 metros. Então, hoje nós estamos com um dente. O cais não foi alinhado, está com um dente. Então precisamos retomar a obra. Nesse caso de retomá-la, a questão orçamentária é que não está batendo.

Nós temos o reforço de cais, do 12 ao 23, que é o principal corredor de açúcar, um dos principais produtos que o Porto de Santos movimenta.

No Porto de Vitória, nos dolphins do Atalaia, também temos um alinhamento de cais. Hoje em dia o que está acontecendo? Você tem que alinhar o cais. Os navios têm mais de 300 metros de comprimento e não se conseguem mais aqueles dentes, como havia na década de 70, em que você tinha berços menores para navios menores. Hoje os navios tem aquele comprimento. Então, temos que alinhar para poder ganhar na operação.

Porto de Fortaleza e Porto de Salvador — uma ação que já estava no PAC, também com muita dificuldade. O problema aí foi mais a questão do licenciamento propriamente dito do que orçamento. Tivemos muitas discussões sobre licenciamento, e não só licenciamento do IBAMA propriamente dito, mas também dos órgãos intervenientes, como o IPHAN. Nesse caso entrou o IPHAN. A discussão demorou, mas o IPHAN local conseguiu nos ajudar.

Avenida Perimetral, margem direita, uma bela obra. Nesse caso, estamos falando de obra de acesso, para justamente tirar todo o tráfego da cidade. Todos os portos públicos hoje estão encrustados nas cidades. Para quem vive essa relação porto/cidade, a situação é meio complicada. Então temos essa obra.

Portfólio de investimentos a licitar.

Dragagem de Fortaleza para acesso a um terminal que foi construído na época da Copa. Fizemos um berço de 350 metros, e o navio não atraca na frente do berço. Por quê? Porque nós não dragamos na época do PAC Copa. Então temos que dragar. A questão orçamentária estamos discutindo.



No caso de Maceió, todos os portos públicos hoje que não tiverem acima de 12 metros de profundidade realmente estarão fadados a trabalhar com cabotagem ou terão que começar a pensar em alguma coisa para a iniciativa privada, para que ela comece a investir ali dentro. E nem sempre isso é interessante para a iniciativa privada.

Nós trabalhamos muito com o OGU, na Secretaria de Portos, como sendo um catalisador dos investimentos privados. Se já sinalizamos que não vai haver investimento público num porto, como no caso de Santos, já estamos anunciando para o mercado que não vai haver investimento ali. Então, o próprio mercado já se retrai. Isso é ruim, ainda mais no setor portuário, por onde passa 96% da balança.

Em Itajaí há uma licitação para dragagem. Houve uma forte chuva em 2015, quando se solicitou essa dragagem dita emergencial. Nós não a consideramos emergencial. O próprio Governo, o Ministério da Integração não considerou na época emergencial, mas houve esse forte assoreamento. Temos que fazer uma manutenção para voltar a ter a profundidade de antes.

Essa é a carteira de portfólios que está no PPA.

Só a título de curiosidade, esse próximo eslaide é bom mostrar, Deputado, porque eu acho que foi o grande foco. Isto é o que nós planejamos executar em 2015: 1,3 bilhão de reais. Quando nós planejamos? Quando fizemos a PLOA de 2016. No começo do ano de 2015, nós nos debruçamos sobre a questão orçamentária e colocamos 1,3 bilhão, que era o valor necessário para execução. Digo, a Secretaria de Portos. Com todas as questões orçamentárias, nós baixamos o valor — não sei se podem acompanhar; eu estou sem o *laser*, peço desculpas — para 352 milhões de reais. Planejei fazer com 1,3 bilhão, e vão me dar 352 milhões. Então, fica muito complicado trabalhar com a questão de planejamento, se a questão orçamentária for tendo esse tipo de restrição. Não se consegue. E obra pública só se faz com dinheiro, não se faz com orçamento. Então uma coisa está atrelada a outra.

O que eu estou colocando é que pela primeira vez na nossa LOA houve a restrição das suplementações em ações individuais. Isso, na questão de margem de planejamento de orçamento, é muito problemático, na nossa visão e na visão técnica. Isso impacta consideravelmente toda a questão do planejamento. Então, se se planejou executar 352 milhões de reais e há restrição de ações individuais, em que só posso suplementar até



30%, amarra-se mais ainda esse planejamento que já vai ser deficiente com essa quantidade de corte que vem sofrendo. Então, esse gráfico acho que demonstra bem isso.

Nós estivemos no TCU para demonstrar esse quadro, porque uma das questões sobre as quais todos os órgãos do Executivo respondem todo ano é a execução orçamentária e financeira — o TCU quer saber o que se planejou e por que não se executou. Então, o Tribunal de Contas cobra isso também na questão orçamentária. Aí, quando tenho uma queda dessas, cortes significativos, eu não consigo responder.

Estamos envidando esforços, conversando com a Fazenda. Já fomos várias vezes à Fazenda, ao Tesouro e estamos juntos também com o próprio Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para repactuar. Não para voltar para 1,3 bilhão. Trabalhamos com o limite financeiro. De 2014 para cá, tentamos zerar RAP — Restos a Pagar, para ficar rodando só com o orçamento que se puder realmente planejar.

Rapidamente, quero colocar que o principal foco aqui foi apresentar um portfólio muito enxuto. Comparado com o do DNIT, é muito enxuto realmente, pela questão da Lei nº 12.815, nova Lei dos Portos. O privado investe muito, mas eu tenho como catalizador o Orçamento Geral da União para poder fazer aquele *input*.

Sobre a questão do Orçamento, Deputado, se nós nos debruçarmos e conseguirmos nesta Casa... Esta é a Casa em que temos que nos debruçar sobre a questão para ver como fica a LOA no próximo ano. Se conseguíssemos tirar essa restrição dos 30%, seria interessante.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Agradeço, Sr. Alber, pela apresentação. Quero só lhe fazer uma pergunta bem rápida. Eu vi que o senhor citou outra restrição, além da restrição orçamentária e financeira. O senhor citaria outras restrições?

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - A questão ambiental sempre vai ser um pilar para nós. Eu não a chamo de trava. Temos que nos planejar. Infelizmente, nunca começamos uma obra planejando-a dentro do corrente exercício. O que nós temos visto é que são 5 anos de amadurecimento de projeto. Na verdade, é o que nós temos visto no setor portuário. Nesses 5 anos de amadurecimento de projeto, nós temos que buscar o licenciamento. O entrave seria esse. Não é bem um entrave, mas é um obstáculo a ser vencido. Quando eu consigo vencer o licenciamento, quando consigo a licença, quando consigo licitar, quando consigo um vencedor, posso ter uma restrição orçamentária. Se



consigo tirar a restrição orçamentária, se consigo o licenciamento... O que está acontecendo com Santos é isto, a empresa que ganhou a licitação não apresenta uma garantia. Aí, agora estou com um problema. Esse é o nosso cenário, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado, Sr. Alber, pela apresentação.

Depois vou passar a palavra ao Sr. Henrique Marra de Souza, Superintendente Nacional do Minha Casa, Minha Vida, da Caixa Econômica Federal. E já informamos também que, depois, nos outros dois eixos, nós convidaremos, da Caixa Econômica, a Superintendência que atende os governos. Esse também é um ponto fundamental. Foi apresentado pelo Tribunal de Contas da União que, de 45 mil contratos de repasse da Caixa Econômica, só 7% estão no seu curso normal. Nós sabemos que há diversas causas, mas queremos ter essa informação.

Fica esta pergunta — eu estava aguardando o Sr. Fábio chegar: o DNIT tem um *software*, um sistema informatizado de gestão, de acompanhamento e monitoramento dessas obras? A pergunta fica também para o Sr. Alber.

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Sim, nós temos um sistema. No DNIT, na verdade, nesses últimos 2 anos de trabalho, nós desenvolvemos o que denominamos de Atlas. Na Diretoria de Infraestrutura Rodoviária — DIR, onde eu trabalho, temos três coordenações gerais. Nós temos a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias, a Coordenação-Geral de Construção Rodoviária e a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária. Então, temos construção, operação e manutenção. Em cada uma dessas coordenações, mensalmente elaboramos um Atlas, que é justamente uma distribuição geográfica de todos os nossos contratos. Nós temos mapas por Estado. E, nesses mapas, nós temos tabelas que mostram como está o andamento do contrato, empenho, prazo, se há algum tipo de restrição, quais ações estamos tomando, os próximos passos, o que o DNIT está tratando. Tudo isso é trabalhado dentro do sistema de gestão, e mensalmente nós emitimos um relatório como se fosse realmente uma prestação de contas de cada coordenação, e as três prestações de contas são a prestação de contas da Diretoria.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - O senhor falou que há um sistema. Eu pergunto se há a perspectiva de parte desse Atlas ser pública, na Internet.



O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Sim. Na verdade, o Atlas já está disponível na Intranet do DNIT. Nós já disponibilizamos o material, que, se não estou enganado, deve ser divulgado, acredito, neste mês. Os mapas principais já vão ser divulgados na Internet, no portal do DNIT. Hoje ainda não estão, mas, provavelmente até o final deste mês, nós já deveremos publicar os mapas, principalmente para se saber como está a cobertura de contrato. Então, qualquer cidadão vai poder acessar, no portal do DNIT, os atlas e os mapas.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado.

Com a palavra o Sr. Alber.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Houve sete mudanças na Secretaria de Portos. Em uma delas, nós publicamos um informe, mas era interno, só para os gestores internos. Por exemplo, sabia-se o andamento, a execução física e financeira do contrato, mas o informe era interno. De qualquer forma, todos os dados são públicos. Basta solicitar, que nós temos a execução, tudo.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado.

Agora passo a palavra ao Sr. Henrique Marra de Souza.

O senhor tem 20 minutos para sua exposição.

O SR. HENRIQUE MARRA DE SOUZA - Boa tarde a todos.

Quero agradecer, Deputado Zé Silva, a oportunidade que está dando à Caixa, para nós falarmos um pouquinho do Programa Minha Casa, Minha Vida, um programa exitoso do Governo Federal, mas que tem realmente problema com relação a obras paralisadas. Agora, neste Governo, isso está sendo atacado. E nós queremos compartilhar com vocês as programações.

Eu trouxe uma apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

No Programa Minha Casa, Minha Vida, existem recursos do OGU — Orçamento Geral da União. Naquelas operações que chamamos de faixa 2 e faixa 3, existe a participação do Governo Federal, com recurso do OGU, de 10% sobre o valor financiado. Na faixa 1, que é para famílias que ganham até 1.800 reais, o Governo entra com até 95%, com recurso do Orçamento Geral da União. Por isso, nós estamos hoje nesta Comissão prestando contas sobre o impacto orçamentário e financeiro na evolução dessas obras.



Eu queria passar para vocês primeiramente um balanço. Desde a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida, em 2009, foram contratadas 4.390.187 unidades habitacionais em todo o País. Destas, nós já entregamos quase 3 milhões, 2.986.389 unidades. Então, é um programa exitoso. Nós não temos muitos problemas de obras paralisadas com relação ao Programa Minha Casa, Minha Vida. É um programa muito exitoso, que gera emprego, o bem precioso das famílias que mais precisam, a casa própria.

Na segunda tela, nós colocamos como está a evolução disso ano a ano. Começamos em 2009, com 286 mil unidades; em 2010, o programa já começou a engrenar, contratou 718 mil unidades; em 2011, 508 mil; em 2012, 798 mil; em 2013, foi o grande auge do programa, contratamos 940 mil unidades; em 2014, 502 mil unidades; em 2015, 402 mil; e em 2016, até julho, que é a data base desse balanço, 232 mil unidades. Acreditamos que vamos repetir o ano de 2015, ou seja, contratando próximo de 400 mil unidades, pelo programa — estamos falando de faixa 2 e faixa 3.

Desde 2014, como vocês podem perceber, começamos a ter um ritmo lento na contratação da faixa 1.

Por quê? A maior parte dos recursos é do Orçamento Geral da União, e houve restrição orçamentária nesse sentido. Então, como prioridade, nós vamos terminar as obras que já foram contratadas nos anos anteriores.

Para gerir tudo isso — é importante porque é uma boa prática —, a Caixa implantou um programa para avaliar a qualidade das obras que está entregando. A Caixa lançou um 0800 exclusivo e um programa que nós chamamos De olho na Qualidade. Por meio desse programa, cada beneficiário que recebeu a sua unidade habitacional tem a oportunidade de reclamar de algum vício construtivo na casa, pode dizer se a qualidade da edificação que ele está recebendo é boa. Então, nós abrimos esse canal com ele. Já recebemos mais de 1,066 milhão de demandas de atendimento nesse 0800 exclusivo para o programa. Quase 14% dessas falaram um pouquinho da qualidade, ou seja, de vícios construtivos das obras. É muito ou pouco?

Então, nós estamos falando do programa De Olho na Qualidade. Criamos o 0800-721-6268 exclusivo para as famílias que financiaram casa com o Programa Minha Casa, Minha Vida, para que tivessem um canal de comunicação para falar à Caixa como e com que qualidade estão recebendo a sua moradia.



Desses acionamentos — foram mais de 1 milhão, mais de 1 milhão e 66 mil —, 14% foram com relação a danos físicos do móvel que o beneficiário estava recebendo. A Caixa faz o tratamento, faz a interlocução nesse programa, a ligação do beneficiário que fez a reclamação com a construtora que fez a obra. E nós tentamos dar solução, para que fique em perfeito estado a unidade que a pessoa recebeu.

Essa demanda de vício construtivo de todo o programa representa menos de 4%, 3,65% de todas as obras entregues — sempre há algum problema de vício construtivo —, percentual que, dada a dimensão do programa, nós achamos que é pouco, pelo volume de unidades já entregues.

Agora nós vamos falar sobre o estágio das obras em todas as fases do programa: na faixa 1, que tem a maior carga de recursos da União, e nas faixas 2 e 3, com recursos do Fundo de Garantia, mas também com a parcela de 10% do OGU, para subsidiar tanto o financeiro como a taxa de juros.

Segundo esse quadro, nós temos atualmente, em todo o programa, 810 mil unidades em obras. Já entregamos 2.986.389 unidades e 810 mil estão em produção.

Dessas unidades entregues, é bom frisar isto aqui, quase 52% foram para famílias que ganham até 1.600 reais — então o programa beneficia realmente quem ganha menos; 42,9%, para famílias que ganham na faixa de 1.600 reais a 3.250 reais — nós estamos falando de renda familiar, da composição de renda de todos os membros da família; e 5,22%, para as que ganham entre 3.250 reais e 5 mil reais.

Nesse quadro nós temos o estágio das obras daquelas 810 mil unidades. As unidades na coluna "em preparação" não estão computadas no total das 810 mil, mas as propostas já estão preparadas para que as assinemos e se comece a nova produção. Das 810 mil unidades em obras, no mês julho, tínhamos: até 10%, 45 mil unidades; de 10% a 25%, 80.911 unidades; de 25% a 50%, 126.165 unidades; de 50% a 75%, 185 mil unidades; e de 75% a 95%, 372.870 unidades. Entendemos que, este ano ainda, desligaremos do programa aproximadamente mais 200 mil unidades.

Agora eu queria focar mais um pouquinho o que tem a carga maior, Deputado Zé Silva, de recurso da União — é o fator decisivo de paralisação ou não da obra. Se não receber o recurso, eu não consigo pagar a empresa contratada para fazer as obras. Das 810 mil unidades, 408.231 se referem ao programa faixa 1, aquele que recebe uma carga, um subsídio maior do Governo Federal — 95% desses recursos vêm do



Orçamento Geral da União. Se não receberem o repasse, essas obras tendem a paralisar. Hoje estão rigorosamente em dia todos os pagamentos dessas obras. Não há nenhum atraso com relação a pagamentos das obras do Minha Casa, Minha Vida. Enfim, essas obras nós dividimos assim, também no mês de julho: 8.347 unidades, até 10%; 16.504, de 10% a 25%; 40 mil, de 25% a 50%; 94 mil, de 50% a 75%; e a grande maioria, 249 mil, na faixa de 75% a 95%, de andamento dessas obras. O ano de 2014 foi aquele em que mais contratamos. Em 2015 e 2016, não houve mais contratação. A tendência é entregarmos, até o final de dezembro, 100 mil unidades dessas 249 mil, se não houver interrupção nos repasses de recursos do OGU.

Agora vamos ao retrato das obras paralisadas do programa. Por que existem obras paralisadas? Por que tínhamos uma limitação de retomada dessas obras até junho de 2016. Dentro do programa, cujo gestor é o Ministério das Cidades, existia uma trava: você não poderia colocar no contrato da produção habitacional mais valor do que o teto estipulado pelo Ministério das Cidades. Por exemplo: você poderia contratar a construção de uma casa por 50 mil reais — a empresa, por dificuldades financeiras, paralisou e abandonou a obra, e eu recebi de outra empresa uma proposta para retomar aquela obra, entretanto a soma da proposta da empresa mais o que eu tenho a liberar ultrapassam o teto de 50 mil. Eu tinha essa restrição, e essa obra ficava paralisada. Eu não conseguia dar continuidade a isso.

A Portaria nº 79, do Ministério das Cidades, permitiu que nós avançássemos nisso e fizéssemos vários ajustes nas retomadas de obras do Programa Minha Casa, Minha Vida. Um deles é o edital de chamamento das construtoras interessadas em retomar essas obras, sempre olhando o melhor valor e tentando dar celeridade e economicidade ao projeto.

Então, o Ministério destravou isso em junho, e nós conseguimos evoluir nas retomadas das obras. Aí existe todo um procedimento operacional em que não vou entrar em detalhes, porque quero passar para o eslaide seguinte, para falar como está hoje a questão das obras paralisadas.

Quando eu falo em obras paralisadas, estou falando só das que estão entre as 408.000 unidades do Faixa 1. Existem 58.180 unidades habitacionais paralisadas, em todos os Estados brasileiros, num total de 158 empreendimentos. A Portaria nº 79 saiu em junho,



mês em que nós já conseguimos retomar 12.145 unidades, em 38 empreendimentos. Há a perspectiva de, em setembro, retomarmos 15.050 unidades, em 40 empreendimentos.

Então, 58.180 unidades do Faixa 1 estão paralisadas em todo o território nacional. São 158 empreendimentos. Depois da Portaria nº 79, nós conseguimos evoluir e retomar 12.145 unidades, em 38 empreendimentos.

A proposta da Caixa é que, até dezembro deste ano, nós finalizemos a retomada de todos esses empreendimentos, desde que o Ministério das Cidades, que é o gestor do programa, possibilite o fluxo financeiro para isso, porque temos que ter um ajuste financeiro que nos permita contratar as empresas, que têm que ter a certeza de que vão receber os recursos financeiros para terminar essas obras.

Então, dentro do Minha Casa, Minha Vida, nós acreditamos que, até dezembro, consigamos retomar todas as obras paralisadas.

Era isso, Deputado Zé Silva.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Qual é o percentual dessas 58 mil unidades?

O SR. HENRIQUE MARRA DE SOUZA - Essas 58 mil unidades representam 3,3% do total de unidades contratadas. Se nós pegarmos só o que está em obra hoje, isso representa 14,25% daquelas 408 mil unidades em produção e que estão dentro dessas aqui.

É um programa exitoso. Nós temos dificuldades, como foi colocado aqui com relação a todo o setor público, orçamentárias e financeiras e, se não tivermos esse fluxo financeiro, teremos problemas para dar sequência a essas obras. Ainda existe um volume expressivo de obras em andamento no País. São 408 mil unidades de habitação, muita coisa que temos que entregar. Grande parte delas, 279 mil unidades, já estão na fase final e quase podendo ser liberadas, para as pessoas realizarem o sonho da casa própria. Eu acho que esse é o ponto principal em que estamos trabalhando.

Temos um compromisso forte do Ministério das Cidades nesta gestão de agora, de equalizar tudo e retomar todas as obras. Por isso, nós acreditamos que, até dezembro, poderemos falar que o Programa Minha Casa, Minha Vida não terá nenhuma obra paralisada em todo o País.



O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Obrigado, Sr. Henrique. Eu só tenho uma pergunta bem objetiva: você discorreu sobre alguns pontos de paralisação, mas, na sua visão, quais são os três principais gargalos?

O SR. HENRIQUE MARRA DE SOUZA - Um ponto de gargalo para o Programa Minha Casa, Minha Vida é a questão orçamentária e financeira, pois é um programa que tem 95% de subvenção do Governo Federal.

Outro ponto que prejudica — e aí já é questão de mercado mesmo — é a qualidade e a deterioração das obras. As empresas do ramo da construção civil, pela fase que o País está passando, podem ter algum problema econômico-financeiro e não conseguir, pelo seu fluxo financeiro, terminar a obra.

Há outro ponto com o qual ficamos preocupados e que pode paralisar as obras: a invasão de unidades. Pode haver um movimento buscando ocupar empreendimentos que ainda não foram terminados, o que pode gerar desequilíbrio num contrato habitacional e fazer com que não se consiga terminá-lo.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado, Henrique.

Eu quero agradecer a cada um dos palestrantes que falaram.

Queria registrar que a Associação dos Municípios da Área Mineira da SUDENE — AMAMS, com sede em Montes Claros, enviou-nos um ofício também destacando as principais obras paradas em Minas Gerais, especialmente na área do Ministério da Integração, tais como as barragens. Ela citou a BR-135 e o projeto definitivo da BR-251, de adequação do trecho de Montes Claros até Salinas. É basicamente isso. Eu queria, então, deixar registrado um agradecimento à AMAMS.

Quero também agradecer a cada um dos presentes e já anunciar os próximos eixos da nossa Comissão. Na nossa próxima audiência pública, estarão reunidos os seguintes agentes do mercado: Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO; Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada — SINICON; e Câmara Brasileira da Indústria da Construção — CBIC. Também teremos aqui a ANTT, que não é do mercado, mas porque, depois que foram iniciadas as audiências públicas, temos recebido muitas demandas em relação às concessões, especialmente nesta semana, sobre a BR-153 e outras também.

Também recebi, Henrique, da cidade de Itapira, que é próxima a Araxá — nesta época da tecnologia da informação, foram enviadas pelas redes sociais —, fotografias de um dos



empreendimentos com algumas unidades habitacionais. Vieram poucas informações e fotografias, as quais depois passaremos a você. Deixo registrado isso porque, inclusive, eles lá estão nos acompanhando também.

No último eixo da nossa Comissão, estarão presentes especialmente empresas e entidades de gestão, como o Movimento Brasil Competitivo, a Associação Contas Abertas e o Ministério Público Federal, que comporão o sexto bloco das nossas audiências públicas.

Eu vou passar a palavra agora aos nossos convidados, para fazerem as suas considerações finais. Depois, encerraremos esta audiência pública.

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

O SR. FÁBIO PESSOA DA SILVA NUNES - Sr. Deputado Zé Silva, eu gostaria de voltar a agradecer o seu convite.

A mensagem que eu quero deixar é de que nós estamos trabalhando. Temos um volume de contratos muito grande, o que demanda um esforço administrativo e de gestão enorme da autarquia. Para vocês terem uma ideia, falamos aqui de 224 empreendimentos de construção, mas a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária tem de 3 a 4 vezes o número de contratos. Lá nós trabalhamos com 500 a 600 contratos pelo País. Isso precisa de um esforço de gestão muito grande. Mas não falta empenho de toda a equipe da autarquia.

Também quero deixar, para qualquer um dos participantes e para a própria população, a mensagem de que o DNIT está sempre de portas abertas para qualquer informação que precisarem ou qualquer convite. Queremos ter a oportunidade de prestar contas mesmo, dizer como está o andamento das obras e colocar os motivos. O DNIT está à disposição a qualquer momento, tanto por parte do Dr. Luiz Antônio, o nosso Diretor de Infraestrutura Rodoviária, quanto da minha parte, como Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária.

Quero agradecer novamente o convite e me colocar à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Agradeço ao Fábio e registro também os nossos agradecimentos ao DNIT, um dos órgãos do Governo Federal em que nós percebemos que houve, nos últimos anos, avanço com relação às ferramentas de gestão. Quero cumprimentá-los.

Perguntei sobre o sistema porque tenho acompanhado o Atlas, que realmente é muito importante e é uma experiência exitosa, como o SIMEC, do FNDE. A nossa expectativa é



de que, ao final, no relatório da Comissão, haja realmente a proposta de uma ferramenta que permita ao cidadão conhecer todos os recursos repassados para os entes federados, que traga transparência e gestão.

Passo a palavra ao Sr. Alber, para as suas considerações finais.

O SR. ALBER FURTADO DE VASCONCELOS NETO - Sr. Presidente, só quero agradecer, em nome do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por esta oportunidade e dizer que, realmente, há um esforço muito grande da Secretaria no sentido de executar essas obras públicas, apesar de todos os entraves e dificuldades que temos.

Colocamo-nos à disposição sempre. Nós temos um índice de resposta muito rápido com relação a todo o Portal da Transparência. No Sistema de Informação ao Cidadão, nós temos respondido a 100% dos questionamentos e num prazo bem abaixo do solicitado. Então, acho que esse também é um esforço do Governo no sentido de passar a informação e deixar bem transparente o que está acontecendo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Muito obrigado.

Passo a palavra ao Sr. Henrique Marra de Souza, da Caixa Econômica, para as considerações finais.

O SR. HENRIQUE MARRA DE SOUZA - Deputado, agradeço mais uma vez ao senhor pela oportunidade de, em nome da Caixa, em nome do nosso Vice-Presidente Nelson Souza, ter passado um pouco do que é o Programa Minha Casa, Minha Vida e do que estamos fazendo para melhorar a qualidade de vida de todos os brasileiros. Todos nós da gestão da Caixa estamos empenhados para que nenhuma obra fique paralisada e possamos cumprir o grande sonho de cada brasileiro, que é ter a sua casa própria.

Colocamo-nos à disposição também para qualquer dúvida com relação ao programa e qualquer informação que precisarem.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Silva. SD - MG) - Somos nós que agradecemos.

Antes de encerrar a audiência pública, eu quero agradecer a participação de todos os convidados, que muito nos honraram com a presença e também com as contribuições. Quero agradecer também à equipe da Caixa Econômica Federal, da qual estão aqui a Adriana e o Augusto; à nossa assessoria do Solidariedade, da qual estão aqui o Marcos, o Rodrigo, o César e o Ronaldo; ao Fábio Holanda, da Consultoria de Orçamento; à nossa



equipe; a todos os consultores e membros desta Casa; à equipe do nosso gabinete, a Joana e a Fabiana; e a toda a imprensa.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando reunião ordinária para o dia 30 de agosto, terça-feira, às 9h30min, em plenário a ser informado oportunamente.

Está encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos.