



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REVISÃO DE COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - OBRAS INACABADAS		
EVENTO: Reunião Ordinária	Nº: 001250/01	DATA: 31/10/01
INÍCIO: 14:30	TÉRMINO: 16:04	DURAÇÃO: 01:34
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 01:38	PÁGINAS: 42	QUARTOS: 20
REVISORES: ODILON, WALDECÍRIA		
SUPERVISÃO: MARIA LUÍZA		
CONCATENAÇÃO: MARIA LUÍZA		

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SUMÁRIO: Leitura do relatório.

OBSERVAÇÕES

Há intervenções inaudíveis.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Havendo **quorum** regimental, declaro abertos os trabalhos da presente reunião. Tendo em vista a distribuição antecipada de cópia das atas das 18ª, 19ª e 20ª reuniões, consulto o Plenário sobre a necessidade de sua leitura.

**O SR. DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA** – Sr. Presidente, solicito dispensa da leitura das atas, em razão da distribuição dos avulsos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Dispensada a leitura das atas, coloco-as em votação. Em discussão. (*Pausa*) Não havendo quem queira discuti-las... os Deputados que as aprovam permaneçam como se acham. (*Pausa*) Aprovadas. Tendo sido distribuído o resumo da correspondência, peço ao Secretário que o faça constar da ata desta reunião. Ordem do Dia. Esta reunião foi convocada para discussão e votação do relatório final. Tendo em vista a distribuição da cópia do relatório final aos membros da CPI, passaremos a discuti-lo. Passo a palavra ao Relator, Deputado Anivaldo Vale, para suas considerações.

**O SR. DEPUTADO ANIVALDO VALE** – Sim, eu consulto o Presidente se seria possível, já que foi distribuído o relatório, para nós lermos a parte final do relatório, as conclusões.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Esta Presidência acata a sugestão de V.Exa.

**O SR. DEPUTADO AVENZOAR ARRUDA** – Sr. Presidente, uma questão de ordem, porque é evidente que essa parte, ou seja, do relatório, aqui, eu recebi porque até constava anteriormente, mas essa parte aqui, ou seja, dos anexos com alguns... Pois não?

(*Intervenção inaudível.*)



**O SR. DEPUTADO AVENZOAR ARRUDA** – Então, essa parte, evidentemente, que a gente... não, que eu particularmente tomei conhecimento agora, ou seja, hoje, e, além disso, Sr. Presidente, eu quero fazer uma consideração inicial para posteriormente não ter que debater isso aqui. Nós pretendemos, eu conversava agora com o Deputado João Coser, apresentar um posicionamento, e a gente teria que ter um tempo. Então, eu quero só saber se está garantido, porque fazendo essa discussão nós necessariamente não temos que votar aqui hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Depende do Plenário, a questão de V.Exa. depende do Plenário, Deputado Avenzoar Arruda. Só se... nesse caso... tudo bem, não tem problema. Com a palavra...

**O SR. DEPUTADO JOÃO MATOS** – Só para esclarecimento de uma dúvida. Qual a data final para votação do relatório?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – A data final seria dia 18. Entretanto, nós temos alguns feriados no meio, Deputado João Matos, o que impede que a gente vá até esse prazo final. Com a palavra o Deputado Anivaldo Vale.

**O SR. DEPUTADO ANIVALDO VALE** – Nós vamos fazer a nossa leitura a partir das informações passíveis de investigação. Página 148. “Informações sobre Obras Passíveis de Investigação. 1. As informações coligidas ao longo dos trabalhos da CPI destacaram algumas obras para as quais se recomendava um exame mais atento, estivessem ou não na lista das obras consideradas irregulares pelo Tribunal de Contas da União. Algumas obras receberam a visita de membros representativos da Comissão. Foram elas: em 07.06.01 — Candiota, RS, Usina Candiota III. Em 06.08.01 — Florianópolis, Complexo Penitenciário de Florianópolis. Em 07.08.01 — Porto Alegre, BR-386, Trecho Lajeado/Canoas e Molhes do Porto de Rio Grande.



Em 09 e 10.08.01 — Curitiba, BR-116, Contorno Leste e Prédio do Banco Central.

Em 23 e 24.08.01 — Goiânia, Complexo Penitenciário e Anel Viário em Aparecida de Goiânia, Escola Técnica Agrícola de Hidrolândia; Salvador, Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, Universidade Federal da Bahia e Transporte Metropolitano, em Salvador. Registre-se, também, que quando da 17ª Audiência Pública realizada em Salvador, no dia 13 de setembro de 2001, o Presidente da Comissão recebeu os seguintes documentos: Dossiê referente ao aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, entregue pelo Sr. Luiz Carlos Assunção Araújo; Diversos documentos com informações, do Sr. Roberto Mousalém Andrade; Dossiê com irregularidade na OAS Ltda., responsável pelas obras do aeroporto de Salvador.

2. A seguir são registradas algumas observações sobre as obras em que se verificaram irregularidade.

Contorno Leste de Curitiba, órgão responsável: Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, DNER. A obra do contorno leste de Curitiba, em conjunto com as do contorno sul, compõem o anel viário de Curitiba. Este faz parte do corredor São Paulo-Curitiba-Florianópolis, da rodovia BR-116 e BR-277. O início das obras ocorreu em 1/12/1996, com sua conclusão prevista para 31/3/2002. Atualmente, porém, devido à suspensão e posterior extinção do contrato de supervisão PG de 166/94-00, celebrado com a empresa Esteio Engenharia e Aerolevantamentos S/A., os serviços estão paralisados, aguardando homologação da concorrência destinada a contratar empresa para o serviço de supervisão das obras. Em auditoria realizada em maio de 2001, o Tribunal de Contas da União verificou irregularidades na execução do convênio 98/349.587, firmado entre o DNER e a Prefeitura de Curitiba, por meio da Companhia de Habitação Popular de Curitiba — COHAB e a Prefeitura de São José dos Pinhais, representada pela Secretaria Municipal de Habitação. Foi



constatada a inclusão irregular de cláusula Sexta, que prevê a remuneração do conveniente executor no percentual de 10% do valor total do empreendimento, fazendo com que a COHAB recebesse indevidamente 447 mil, 292 reais e 27 centavos, de um total de 454 mil, 545 reais e 45 centavos previstos no termo do convênio. Deve-se lembrar que cláusulas como esta são vedadas pelo inciso I do art. 8º da Instrução Normativa STN nº 01, de 15/01/97, que disciplina a celebração de convênios no âmbito da administração pública federal. Outra irregularidade foi a previsão de cobrança de percentual de 10% a ser cobrado sobre o valor arrecadado nas prestações pagas pelas famílias reassentadas nos novos lotes. Essa regra ofende ao dispositivo previsto no inciso I do art. 8º da mencionada Instrução Normativa STN nº 01/97. Por fim, verificou-se a ausência de previsão acerca de contrapartida obrigatória nos limites entre 20% e 40%. Essa omissão vai de encontro às regras da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1998, Lei 9.473/97, aplicável ao convênio ora examinado. Em função das irregularidades mencionadas, o Tribunal de Contas da União decidiu promover a audiência do Sr. Rogério Gonzales Alves, atual Diretor-Executivo do DNER, respondendo pela Diretoria-Geral daquela entidade. Verificou-se ainda ser deficiente o controle patrimonial das desapropriações realizadas pelo DNER. Imóveis já desapropriados, e com indenizações já pagas pelo órgão, ainda não estavam registrados em seu nome. 2.2. Recuperação da infra-estrutura portuária — Porto de Santos. Órgão responsável: Companhia Das Docas do Estado de São Paulo — CODESP. O investimento, que abrange investimentos de infra-estrutura básica, faz parte de uma série de ações que tendem a aumentar a capacidade do Porto de Santos. Os projetos desenvolvidos são os seguintes: a) Remoção dos destroços do navio afundado “Ais



Giorgis". b) Implantação de defensas fixas nos cais IPUPG (Instalação Portuária de Uso Público Geral). c) Aprofundamento do canal de navegação e bacias de evolução. d) Implantação do sistema telemático de tráfego de embarcações no estuário. e) Implantação da Avenida Perimetral Portuária. f) Realocação da Malha Ferroviária de Margem Direita. g) Implantação de sistema de saneamento básico — Outeirinhos/Saboó. h) Derrocagem de pedras. O principal motivo pelo qual essa obra foi incluída na lista de obras com irregularidades graves foi o descumprimento de Decisão do TCU (Relação nº 38/99, Ata 31/99). Esta determinou que fossem elaborados os projetos básicos de obras a serem custeadas com recursos do Programa de Trabalho referente às obras de Ampliação e Melhoramento no Porto de Santos e que não foram remanejados recursos do programa de trabalho supracitado para o de Ampliação do Terminal de Contêineres Margem Esquerda do Porto de Santos. No Tribunal de Contas da União foram examinadas as razões de justificativa (audiência) e a resposta à diligência promovida com vistas ao saneamento definitivo dos autos. Encaminhado ao gabinete do Ministro-Relator com proposta de mérito.

2.3. Duplicação de Trechos Rodoviários no Corredor Transmetropolitano BR-116, SP, São Paulo-Divisa São Paulo/Paraná. (Duplicação da Rodovia Régis Bittencourt.) Órgão responsável : Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. O Tribunal de Contas da União realizou auditoria no período de 26/06/2000 a 14/07/2000 nas obras de duplicação da Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba. Na oportunidade, constatou que dois viadutos encontravam-se concluídos, porém, sem as respectivas alças de acesso. Tais viadutos são o Retorno II, situado no km 439, e o Assentado no km 527,5, os quais permanecem inoperantes devido à deficiência de planejamento, a despeito de terem sido aplicados mais de um milhão



de reais nas obras. Questionado sobre as irregularidades apontadas, o então Diretor do DNER, Genésio Bernardino de Souza, afirmou ter sido um lapso a não inclusão das alças no Viaduto do Assentado. Quanto ao Viaduto Retorno II, alegou ter havido dificuldade na desapropriação de terreno a ser ocupado. Concluiu, em sua defesa, que as obras serão incluídas na programação das obras de responsabilidade da concessionária a ser contratada para explorar a rodovia. A decisão do Tribunal de Contas da União condenou o procedimento do gestor. Considerou os fatos uma demonstração da precariedade do planejamento das obras do DNER, pois, apesar dos gastos, as obras não geraram qualquer benefício social. Mesmo a posterior construção das alças pela concessionária contratada para explorar a rodovia não seria uma solução aceitável, pois ou o valor da concessão será afetado ou o preço do pedágio o será. Outra irregularidade descoberta foi um grave erro de engenharia no lote nº 2, situado no km 319,3 a 336,7. Naquela região não foi prevista a necessidade de um colchão drenante de areia, omissão que fez surgirem pontos de erosão e que ocasionou a inviabilidade de pavimentação do trecho, fazendo com que ocorresse perda de serviços já realizados. Em consequência, as obras foram oneradas em 5 milhões, 503 mil, 707 reais e 30 centavos. Como os serviços remanescentes serão incluídos em nova licitação, acarretarão custos mais elevados, comprometendo a economicidade da obra. Os Ministros do Tribunal de Contas da União destacaram que a inclusão desse serviço, não previsto inicialmente, foi extremamente significativa em relação ao preço total da obra. Com efeito, a inclusão do colchão drenante de areia para a fundação de aterro, no segundo termo aditivo, representa mais de um terço do valor total do contrato (15 milhões, 251 mil, 142 reais e 67 centavos). A falta do colchão drenante no projeto básico constitui infração



ao art. 7º, § 2º, II, da Lei 8.666/93. Esse dispositivo estabelece, entre outras exigências, que as obras somente poderão ser licitadas quando existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários. O projeto básico, que deveria fornecer todos os parâmetros para a definição do custo do empreendimento, foi deficiente. O Tribunal de Contas da União verificou também problemas de execução do contrato PG-177/98-00 com a empresa Impsat Comunicações Ltda. A empresa detém a permissão especial de uso das faixas de domínio, nas quais está implantando um sistema de cabos ópticos. Em decorrência dessa instalação, quando da abertura das valas no canteiro central, ocorreram destruição da gramagem e erosões devido à falha de compactação. Além dos prejuízos ao paisagismo, há possibilidade de comprometimento da própria estrutura estradal. Em decorrência desses fatos, o Tribunal aplicou multa de 10 mil reais ao Sr. Genésio Bernardino de Souza, ex-Diretor-Geral do DNER. Foram detectados também acréscimos contratuais em valores superiores ao permitido pela Lei 8.666/93. Tal fato se deu nos contratos PG070/96-00, acordado com a empresa Prodec Consultoria para Decisão S/C Ltda., cujo valor inicial passou de 2 milhões, 395 mil, 917 reais, em 20/5/96, para 4 milhões, 920 mil, 229 reais e 53 centavos, em 26/7/99, quando do quinto termo aditivo; e no contrato PG139/97-00, realizado com a SD Consultoria e Engenharia Ltda., que passou de 3 milhões, 710 mil, 863 reais e 39 centavos, em 31/7/97, para 7 milhões, 514 mil, 59 reais e 09 centavos, em 21/12/2000. Deve-se lembrar que o limite de acréscimo previsto no art. 65, § 1º, do Estatuto das Licitações, é de 25%, percentual sobejamente ultrapassado nos dois contratos supracitados.

2.4 Duplicação de Trechos Rodoviários No Corredor Transmetropolitano BR-381/SP — Divisa MB/SP — Entroncamento BR-116





(Duplicação da Rodovia Fernão Dias). Órgão responsável: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER. Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo — DER/SP. As obras de duplicação realizadas na Rodovia Fernão Dias são custeadas por recursos federais, estaduais e do Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID. Os recursos federais estão sendo repassados pelo DNER ao DER/SP por intermédio do Convênio PG-037/93. Quando do acompanhamento das obras pelo Tribunal de Contas da União, foram detectadas irregularidades no lote 6 da rodovia, o qual abrange os quilômetros 53,6 ao 71,0. O referido trecho era objeto do contrato 9.644-1, celebrado com a empresa CBPO — Companhia Brasileira de Projetos e Obras. Em função de condições não previstas no projeto básico, tais como exigências do Conselho Estadual do Meio Ambiente e aumento do tráfego de veículos inicialmente previsto, o DER/SP efetuou um estudo que verificou ser necessário um reajuste de 52,82% sobre o valor inicial da obra, que era de 26 milhões, 405 mil, 705 reais e 75 centavos. Contribuiu para o acréscimo a falta de licença ambiental para a Administração efetuar sondagens e verificar qual o tipo de solo existente. Assim, o procedimento não foi realizado no local onde seria construída a pista, mas nas suas proximidades. Dessa forma, não se verificou que as obras envolviam materiais de difícil retirada como matações e rochas. O efeito desse erro se refletiu em obras mais robustas de terraplanagem, contenções e estruturas. Apesar de verificar a necessidade do reajuste, o DER/SP decidiu manter o contrato e aditá-lo até próximo ao maior limite possível previsto pela Lei 8.666/93, ou seja, 24,98%. Em seguida, o contrato foi rescindido sem o atingimento do objeto, procedendo-se, em seguida, a nova licitação, na qual foi vencedor o Consórcio EIT Toniolo-Busnello (contrato 10.770-0). O tempo decorrido entre a paralisação das



obras e o seu reinício pelo novo contratado acarretou maior ônus ao erário, já que alguns itens de serviços que se encontravam concluídos sofreram degradação. Por isso, o novo contrato teve o valor de 49 milhões, 665 mil, 381 reais e 11 centavos, refletindo um acréscimo de 88,08% sobre seus valores iniciais e não de 52,82% inicialmente previstos. O Tribunal julgou ter ocorrido erro do DER/SP ao proceder ao novo aditamento, uma vez que já sabia que o acréscimo de 24,98% ocorrido seria insuficiente para terminar o projeto. O órgão estadual preferiu, porém, agir dessa forma e paralisar as obras em seguida, fazendo com que o desgaste ocorrido nas obras tivesse como efeito o maior acréscimo no novo contrato. Devido a esses fatos, o Tribunal decidiu (Decisão 425/2001 — Plenário) ouvir em audiência o atual Superintendente do DER/SP, Pedro Ricardo Frissina Blassioli, e o seu antecessor, Sergio Augusto de Arruda Camargo.

2.5. Construção do Rodoanel no Estado de São Paulo. Órgãos responsáveis: Ministério dos Transportes (até 2001), DNIT/MT (a partir de 2002), DERSA — Desenvolvimento Rodoviário S/A (Executor), Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes (Interveniente). A obra, quando pronta, ligará as principais rodovias que chegam a São Paulo. Seu objetivo é desafogar o trânsito de veículos que transitam pela cidade apenas de passagem. Os recursos envolvidos são estaduais e federais, estando a União participando por meio do Convênio 04/99 MT/DERSA. O agente executor é a DERSA — Desenvolvimento Rodoviário S/A, sociedade de economia mista pertencente ao Governo do Estado de São Paulo. Atualmente, o Trecho Oeste (ligação Bandeirantes-Raposo Tavares) é o único em construção. Com 32 quilômetros de extensão, deve estar concluído no primeiro semestre de 2002. Os demais trechos estão em fase de estudos, devendo ser iniciadas as obras do trecho sul ainda no primeiro semestre de 2002, sendo



concluídas até o final de 2004. Os trechos norte e leste deverão estar concluídos até o final de 2006. A equipe de auditoria do Tribunal de Contas da União, em meados de 2000, mostrou que existe divergência entre os resultados dos laudos da DERSA e os dos peritos judiciais no processo de desapropriação das áreas necessárias à construção do Rodoanel Rodoviário de São Paulo. Os recursos envolvidos nesses fatos, porém, eram somente estaduais. Em consequência, foram os autos enviados para o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo para as providências cabíveis. No relatório do TCU para o ano 2001 a obra encontra-se em situação regular.

2.6 Construção de Trechos Rodoviários no Corredor São Francisco da BR 135/MG-Itacarambi-Manga-Montalvânia-Divisa MG/Bahia. O Tribunal de Contas da União, no Acórdão 453/2001, de 24 de julho de 2001, reconheceu existirem irregularidades no trecho Itacarambi-Manga-Montalvânia da BR-135. Referida obra esteve constante na lista de obras com irregularidades graves na Lei do Orçamento de 2001. Já tendo a obra sido analisada pelo Tribunal, este retirou-a do rol de obras irregulares referente à Lei Orçamentária de 2002. Atualmente, a obra encontra-se paralisada. Ao ser realizada a auditoria pelos servidores do tribunal, foi verificado terem sido contratadas duas empresas para realizar serviços semelhantes em período coincidente. Uma delas foi a COWAN/ARG, contratada pelo DER/MG, por meio de um convênio com o DNER, para realizar trabalhos de terraplanagem. A outra foi a Construtora Rocha Sousa Ltda. — CROS, contratada pelo DRF/DNER/MG para realizar serviços de recomposição do corpo da estrada e revestimento primário da mesma rodovia. A CROS começou seus trabalhos em julho/98, enquanto a COWAN começou em agosto/98. O Tribunal afastou a suspeita de que uma das empresas teria recebido por serviço não realizado; porém, o serviço realizado pela CROS foi



inoportuno e inútil, pois seu trabalho consistiu em retirar o excesso de areia e em aplicar cascalho na pista de rolamento. Quando a COWAN iniciou seus serviços, todo esse trabalho foi perdido, pois o solo foi revolvido e novamente compactado. O prejuízo ocasionado aos cofres públicos foi na ordem de 1 milhão, 357 mil, 440 reais e 24 centavos, e a responsabilidade pelo ato foi atribuída pelo TCU ao então Diretor-Geral do DNER, Maurício Hasenclever Borges, pois ele tinha ciência de todo convênio firmado com o DNER/MG e, ainda assim, permitiu que fosse firmado contrato com a empresa COWAN. Foi também verificada a inclusão de informação inverídica nas medições realizadas no trabalho da COWAN. Com efeito, foram inexatas as datas de realização dos serviços, que efetivamente tiveram início na segunda quinzena de outubro de 1998, mas que, nas medições, foram indicados os períodos de 15 a 31/08 e 30/09/98 como tendo ocorrido avanços nas obras. Houve também inexatidões quanto aos quantitativos dos serviços executados. Apesar de não ter ocorrido prejuízo ao erário, o Tribunal de Contas da União considerou falta grave a inclusão de dados inverídicos. Por isso, aplicou multa aos Srs. Nicodemos Borges Passos (Coordenador da 37ª CRG/DER/MG) e Mauro Roberto de Vasconcelos (ex-Diretor-Geral do DER/MG). O TCU percebeu também a montagem de um documento para permitir alteração indevida no objeto do contrato. Essa falsificação foi percebida porque o documento encaminhado pelo Sr. Flávio Menicucci, atual Diretor-Geral do DER/MG, era diferente do obtido pela equipe de auditoria. O voto do Ministro-Relator no Tribunal de Contas da União inferiu que a alteração irregular teve o intuito de fornecer amparo legal e suporte financeiro para concorrência já realizada pelo DER/MG, para construção e pavimentação do trecho Manga-Montalvânia. Devido a essas irregularidades, o então Diretor do DER/MG foi



multado pelo Tribunal. 2.7. Construção de Contornos Rodoviários no Corredor Araguaia-Tocantins BR-060 – Em Goiânia (Noroeste). Órgão responsável: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem –DNER. O intuito da obra é melhorar o fluxo de cargas e passageiros no trânsito de Goiânia, com a redução de cerca de 3.800 caminhões, os quais serão desviados diariamente para o anel viário. Os contornos Noroeste e Sudoeste (cerca de 80 quilômetros) circundarão a Capital por pistas duplas, interligando onze rodovias federais e estaduais que chegam à Capital. Quando da vistoria realizada pelos servidores do TCU, em 1999, as obras ainda não haviam sido iniciadas. Apesar desse fato, a auditoria constatou indícios de sobrepreço no contrato de execução do Contorno Noroeste. Assim, paralelamente à aludida fiscalização, autuou-se uma representação (TC -008.044/1999-6) visando impedir o início das obras e a realização de qualquer pagamento até que se fizesse uma nova avaliação do projeto. O Plenário do Tribunal, ante os sérios indícios de superfaturamento, determinou ao DNER, entre outras medidas, correção das distorções detectadas quando fosse realizado o projeto executivo, com acompanhamento de técnicos do TCU (Decisão nº 517199). Elaborado o projeto executivo, o custo da obra elevou-se de 85 milhões, 373 mil, 424 reais e 35 centavos para 98 milhões, 215 mil, 208 reais e 48 centavos (fevereiro de 98), correspondendo a um acréscimo de 15,04%. Nova equipe de auditoria, composta por analistas do TCU com formação em engenharia, concluiu pela necessidade de readequação dos custos do projeto executivo. Atendendo a essa determinação, o DNER apresentou readequação de custos que não foi totalmente aceita pelo Tribunal, o qual determinou novos ajustes na planilha de custos. As justificativas do DNER encontram-se sob análise técnica, não havendo, ainda, apreciação definitiva pelo



TCU. 2.8. Obra: Banco Central, Delegacia Regional de Curitiba. Órgão responsável: Banco Central do Brasil — BACEN. Programa de Trabalho: 04.123.0776.1655.0041. O Banco Central do Brasil tornou público o edital de concorrência DEBRA nº 08/94, tendo como objetivo a "execução das obras e serviços relativos à construção da primeira etapa do prédio destinado às instalações de segurança dos serviços do Meio Circulante da Delegacia Regional do BACEN, em Curitiba (PR), em terreno localizado na Rua Cândido Abreu, 344. O prazo de término da obra era de no máximo quinhentos dias úteis, com prorrogação prevista apenas de acordo com o art. 57, §1º, da Lei nº 8.666/93. A apresentação das propostas foi marcada, inicialmente, para o dia 26/10/1994. A empresa vencedora, por meio do critério de menor preço, foi a Construtora Guimarães Castro Ltda., com escritórios em Uberaba, MG. O valor da proposta foi de 6 milhões, 893 mil, 266 reais e 58 centavos. Em 17/08/1995, foi assinado o Contrato DEBRA 122/95, com o prazo de 500 dias úteis. Nessa oportunidade, o valor acertado foi o de 8 milhões, 664 mil, 800 reais e 57 centavos. Pelo BACEN, assinou o contrato o Sr. Carlos Eduardo Tavares de Andrade; pela Construtora, o Sr. Sadi Assis Ribeiro Filho. Como garantia, o contrato estabelecia que a empresa deveria apresentar carta de fiança no valor de 5% do contrato, ou seja, de cerca de 430 mil. No contrato (item VII, cláusula 16ª) consta que esse valor seria necessário "como forma de garantir a perfeita execução da obra". Já a Cláusula 41ª previa multa de 5%, apenas para a contratada, por inexecução contratual. Caso a empresa não cumprisse o que fora contratado, ela teria de ressarcir o Banco com cerca de 400 mil. Deve-se ressaltar o valor total da obra, de quase 9 milhões, e a importância da obra. Em 03/01/1996 foi firmado o primeiro termo aditivo, passando o valor total para 8 milhões, 519 mil, 218 reais e 55



centavos. Em 16/02/1996 foi firmado o segundo termo aditivo, passando o valor total para 8 milhões, 529 mil, 437 reais e 44 centavos. Em 30/04/1996 foi firmado o terceiro termo aditivo, passando o valor total da obra para 8 milhões, 639 mil, 230 reais e 90 centavos. O Banco Central procurou realizar a segunda etapa do projeto com a mesma empreiteira. Buscou fazer o complemento que considerava ser necessário fazendo um aditamento de até 25% do contrato original. Ocorre que a Construtora não estava com o CND (Certificado de Débitos Federais) em mãos. Apesar de não ter, aparentemente, problemas com o INSS na obra de Curitiba, a empresa não dispunha do CND, ou seja, não estava quites com o INSS. Desse modo, o aditivo não foi assinado e o impasse criado. Versão da Construtora Guimarães Castro. A empreiteira se viu prejudicada pois, com a idéia de se fazer, já, a segunda etapa do BACEN/Curitiba, vários pontos do projeto sofreram alterações. De acordo com a empreiteira, essas modificações fizeram com que o lucro previsto da empresa ficasse reduzido. Um dos itens que, segundo a empresa, representou diferença significativa foi a aquisição de equipamentos. A compra dos elevadores e do sistema de ar condicionado traria à empresa lucro bruto de em torno de 600 mil reais, de acordo com a Guimarães Castro. Cabe recordar que essa empresa, ao que consta, veio a falir, tendo sua razão social sido alterada para CGC — Consórcio Geral de Construção, com sede em São Paulo. De acordo com a construtora, a partir de maio de 1996, o BACEN manifestou o interesse em prosseguir com o contrato, tendo inclusive solicitado à empresa que apresentasse proposta que viabilizasse a utilização máxima dos 25% do valor do contrato, "acarretando a exclusão de uns e acréscimo de outros serviços". A Guimarães Castro afirmou, em resposta à Intimação DECUR/GT-97104, em 23/04/97, que com as alterações





previstas e pedidas pelo BACEN, "interrompeu-se abruptamente aquele fluxo financeiro de que se falava, no aguardo do desfecho da contratação da segunda etapa. Na ocasião, verificou-se que muitos dos equipamentos e materiais originalmente especificados no projeto original haviam se tornado superado, para não dizer obsoletos e já se modificaria o escopo da contratação, também tais aspectos deveriam ser contemplados". Nessa ocasião, prossegue o relato do engenheiro responsável pela obra, da construtora, "quando se cogitava do adiamento contratual, levantou-se a necessidade de CND do INSS a ser fornecida pela empresa, do que ela não dispunha, pois apesar de nada dever a respeito, nem tampouco de impostos relativos à obra específica, não desfrutava da mesma situação em outras localidades em que opera". Foram feitas negociações no sentido de se resolver esse problema criado, porém não se chegou a algum acordo. A obra teve de ser paralisada em diversos pontos, aguardando definições quanto à realização (ou não) da segunda etapa, como queria o BACEN. O engenheiro responsável resume a questão: "A não-contratação, no prazo do cronograma, de todos aqueles que poderiam ter sido contratados, principalmente com terceiros (elevadores, ar condicionado, porta da caixa forte etc.), ocasionou um abalo no fluxo de caixa da empresa, criando dificuldades para pagamento de subcontratados, fornecedores, fazendo com que começassem a ocorrer atrasos na obra, acarretando, também, a aplicação de sucessivas e constantes multas, de modo a agravar ainda mais o já deficitário fluxo". Conclui ele: "Resulta daí que, apesar do interesse das partes em encontrar uma solução e da cabal demonstração por parte do Banco Central de que pretendia continuá-la e até ampliá-la para a segunda etapa, com a manutenção da Construtora Guimarães Castro, o que por si só serve





para aboná-la, os fatos imprevistos e as exigências jurídicas discutíveis, culminaram por inviabilizar a continuidade da obra, inviabilizando, também a conclusão da estrutura.” Realmente, de acordo com documentação encaminhada a esta CPI, pelo Banco Central, houve aplicação de sucessivas multas por atrasos na obra, o que, de certa forma, vem demonstrar o zelo do BACEN no acompanhamento e controle da obra. Por outro lado, o BACEN, ao ratificar o interesse em manter no canteiro de obras a Construtora Guimarães Castro, com a utilização do adicional de 25% previsto em lei, admitiu que os serviços da empresa estariam de acordo com os padrões aceitos e que os pequenos atrasos ocorrido e apenas não iriam comprometer a qualidade do trabalho da construtora. A Guimarães Castro, por sua vez, também concordou com o aditivo, que viria a alterar muitos pontos do projeto inicial, incluindo, aí, a aquisição dos elevadores e do ar condicionado. Aparentemente, apenas a ausência do certificado de quitação de débito junto ao INSS, por parte da empresa, é que atrasou a assinatura do aditivo e impediu, formalmente, o prosseguimento da obra, já contando com a sua segunda etapa. Versão do Banco Central. Em despacho de 14/10/96, o Coordenador do GT, do DECUR (Curitiba), Marcelo de Mendonça; e o Assistente Administrativo Luiz Fernando Bail afirmaram que "após aprovação, pela diretoria, da construção da segunda etapa do Ed. sede desta DECUR, julgou-se prudente, por questão de responsabilidade técnica, que o restante da estrutura da obra do prédio fosse construído pela mesma construtora contratada para execução da primeira etapa". E afirmaram "ser possível a execução da estrutura completa dentro do contrato atual, obedecido o limite de 25% de acréscimo permitido pela Lei 8.666, desde que fossem eliminados alguns serviços e instalações previstos na primeira etapa, a serem



licitados à parte". De acordo com o Banco Central, por meio do despacho do Coordenador Marcelo de Mendonça, "em maio de 1996 iniciamos entendimentos informais com a Construtora Guimarães Castro Ltda., para verificar a viabilidade da execução do objeto nas condições acima, conforme relatado acima, também. Em 16/07/96 recebemos um estudo preliminar confirmando a viabilidade da execução pretendida". A Guimarães Castro, assim, atendeu ao pedido do Banco Central e concordou tocar a segunda etapa apenas com os 25% adicionais ao contrato original. Ainda de acordo com o BACEN, "tais entendimentos, entretanto, foram interrompidos tendo em vista que a Construtora não apresentou nova Certidão de Quitação de Tributos Federais, vencida em 29/06/96 e, posteriormente, a CND, emitida pelo INSS, vencida em 05.09.96, descumprindo o item 18.1.3 do edital da concorrência DEBRA nº 08/94, consubstanciando inadimplemento contratual, fato que poderia ensejar a rescisão do contrato". Como os documento necessários se encontravam na dependência de decisão judicial e o estágio da obra, à época, exigia urgente definição quanto à solução a ser adotada para a execução da segunda etapa, "sob pena de solução de continuidade", afirmou o Coordenador Marcelo, "propomos o encaminhamento ao DEMAP para: a) manifestação quanto à possibilidade de manutenção do contrato com a Construtora Guimarães Castro Ltda., mesmo na falta de apresentação dos documentos supracitados; b) autorização para prosseguimento das negociações com aquela Construtora, caso se mantenha o contrato, objetivando a assinatura do aditivo contratual, na forma acima." O contrato foi, depois, rescindido, unilateralmente, pelo Banco Central. Já em 30/10/97, o mesmo Coordenador Marcelo de Mendonça, com o de acordo do Delegado Regional do Paraná, Jackson Pitombo Cavalcante Filho, informou



(posteriormente ao DEMAQ) que os principais fatos que motivaram a rescisão unilateral do contrato, pelo Banco, foram: "1) a total impossibilidade no cumprimento do cronograma físico-financeiro por parte da Construtora Guimarães Castro Ltda., com atrasos na execução de etapas desde julho de 1996; 2) o reiterado descumprimento de obrigações contratuais, notadamente aquelas constantes nas alíneas "a", "f", "g", "n" e "x" da cláusula vigésima do contrato DEBRA nº. 08/94, uma vez que desde 29/06/96 a Construtora não manteve as condições de habilitação apresentadas na licitação, quanto à comprovação da regularidade fiscal". Segundo o mesmo documento, "não houve alteração do objeto contratado por parte do Banco. A intenção de se estender o objeto licitado, de modo a contemplar a estrutura prevista para a segunda etapa não pôde ser viabilizada por culpa da Construtora que não manteve em dia a sua situação de regularidade fiscal. Investigações da CPI. O Diretor Administrativo do Banco Central à época da contratação da obra e o atual compareceram à Comissão para prestar depoimento. Atualmente, essa obra não está no rol de empreendimentos com irregularidades graves emitido anualmente pelo TCU. 2.9 Recuperação das Instalações do Porto de Laguna, no Estado de Santa Catarina – SC. Órgão responsável: Ministério dos Transportes – MT. Programa de Trabalho: 26.784.0233.7463.0001. Em 18/11/99 foi dado início ao processo licitatório MT/SAAD Nº 104/99, cujo objeto foi a contratação das obras de recuperação e prolongamento do molhe sul da barra do Porto de Laguna/SC. O Presidente da Comissão Especial desta Licitação foi o Sr. José Ricardo Ruschel dos Santos, acompanhado dos senhores Alexandre Augusto Fernandes Ferreira Vilaça e Ricardo de Almeida Maia na qualidade de membros efetivos, conforme Portaria de nomeação do Sr. Subsecretário de Assuntos Administrativos da Secretaria Executiva



do Ministério dos Transportes nº 125 de 29/09/99, publicada no DOU de 30/09/99. Durante o período de publicidade da licitação, algumas empresas apresentaram impugnações ao Edital no que se refere a exigências de atestado técnico-operacional, tendo a Comissão de Licitação expedido relatórios conhecendo as impugnações, porém, no mérito, decidindo pelo não acolhimento por carecerem de respaldo legal. Inicialmente, participaram da licitação, apresentando documentos para a habitação e propostas, os seguintes consórcios: Consórcio Ivaí/ENMAR, Consórcio Queiroz Galvão/Estacon, Consórcio Mendes Júnior/OAS, Consórcio Molhe Sul, Consórcio Constran/Cobrazil/Via e a empresa Bandeirantes Dragagem e Construção Ltda. Em 30/11/99 foi publicado no Diário Oficial da União o resultado do julgamento da fase de habilitação, sendo apenas habilitados os consórcios: Consórcio Molhe Sul (CNO/Sulcatarinense/Carioca) e Consórcio Ivaí/ENMAR. Em 29/08/2000 foi realizada audiência pública para abertura das propostas dos consórcios habilitados. Em 01/09/2000 a licitação foi homologada e o objeto adjudicado ao Consórcio Molhe Sul (vencedor da licitação) pelo valor de 19 milhões, 316 mil, 724 reais e 24 centavos, com prazo de validade da proposta até 14/10/2000, e prazo de execução das obras e dos serviços de 18 meses, a contar da expedição da Ordem de Serviço. Em 10/11/2000 foi assinado o contrato nº 024/2000-MT entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Consórcio Molhe Sul para a execução da obra: Recuperação e Prolongamento do Molhe Sul da Barra do Porto de Laguna, no prazo de 18 meses, no valor de 19 milhões, 316 mil, 724 reais e 24 centavos. Assinaram o contrato os Srs. Evandro Ferreira Vasconcelos (Subsecretário de Assuntos Administrativos do MT) e José Carlos Portella Nunes (Procurador do Consórcio Molhe Sul). Nesta mesma data, o



Exmo. Ministro de Estado dos Transportes, Sr. Eliseu Padilha, assinou a Ordem de Serviço nº 01/2000 para início da execução das obras. Conforme a Cláusula IV do contrato, as despesas decorrentes da execução do contrato serão custeadas à conta de verba consignada no Orçamento Geral da União, PT: 26.784.0811.5862.0002. Em 05/04/2001 foi assinado o primeiro termo aditivo ao contrato nº 024/2000-MT, com a finalidade de apenas incluir na qualificação da contratada o número do CNPJ/MF 04.172.982/0001-50 e ainda alterar seu endereço para Estrada Geral de Tijucas, Km 3, Biguacu-SC. Assinaram este termo aditivo os mesmos que assinaram o contrato. Em 05/06/2001 foi assinado o segundo termo aditivo ao contrato nº 024/2000-MT, tendo por objeto a vinculação de empenho ao contrato estimar o valor da despesa no corrente exercício em 5 milhões e 400 mil reais e alterar os quantitativos da planilha de quantidades, sem modificação do preço global do contrato. Este termo aditivo foi assinado pelos ilustres Srs. Julio Domingues (Subsecretária de Assuntos Administrativos-Substituto do Ministério dos Transportes) e Roberto Lins Portella Nunes (Procurador do Consórcio Molhe Sul). Desembolso de recursos: 1999, orçado 2 milhões não foi liquidado nada; em 2000, orçado 3 milhões foi liquidado 2 milhões, 998 mil, 224 reais e 54 centavos; 2001, orçado 5 milhões e 400 mil reais, até junho de 2001, foi liquidado 1 milhão, 226 mil, 352 reais e 83 centavos. O Tribunal de Contas da União, em auditorias realizadas na obra, no decorrer do ano de 2000, constatou a existência de irregularidades graves. Entre elas destaca-se a existência de eventual superfaturamento em aditivo contratual. O sobrepreço significativo deu-se em relação à fabricação dos tetrápodes (aproximadamente 1 milhão e 500 mil reais). O contrato previa a fabricação de 1.530 tetrápodes. A proposta vencedora apresentou preço de 1 mil, 939 reais e 35



centavos por unidade. A equipe de auditoria do TCU calculou o preço de fabricação, de acordo com a proposta vencedora, apresentada pelo Consórcio Molhe Sul, já incluídos todos os encargos sociais e todos os custos indiretos, mais o bônus de 12% (lucro) e chegou ao valor de 1 mil, 188 reais e 38 centavos por unidade de tetrápode, não incluído o custo de fabricação das formas utilizadas na confecção das peças, das formas. Para que não tivesse havido sobrepreço, o custo de cada forma teria que ser de 28 mil, 724 reais e 60 centavos, o que já é bastante caro para uma forma de ferro. Entretanto, a equipe de auditoria admitiu a absorção de tal custo no preço total das 1.530 peças inicialmente contratadas. O Tribunal, porém, não admitiu que esse custo (das formas) continuasse a ser repassado para as 2.192 unidades extras contratadas conforme o segundo aditivo. Admitiu-se apenas o repasse do custo de aluguel, o qual reduziria sobremaneira o preço das unidades adicionais de tetrápode. O sobrepreço de cada uma das 2.192 unidades, acrescidas conforme o segundo aditivo, é de, aproximadamente, 700 reais. Desta forma, o TCU estimou o superfaturamento no 2º aditivo em aproximadamente 1 milhão e 500 mil reais (2.192 unidades multiplicado por 700 reais).

2.10 Rodovia BR-386. Órgão Responsável: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. Programa de Trabalho: 26.782.0233.5727.0013. Essa obra vem sendo acompanhada pelo TCU há vários anos. Levantamento de auditoria realizado nas obras de restauração e adequação de capacidade da Rodovia BR-386/RS, Trecho Lajeado — Canoas, para atendimento ao art. 79 da Lei nº 9.692/98 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1999). Dentre as determinações do Tribunal para o DNER estava a indicação dos índices de reajustes aplicáveis ao caso. Isso se deveu pois o contrato do DNER com a(s) empresa(s) não indicava(m) o índice de maneira explícita. A



decisão do índice de reajuste poderia, assim, ficar a cargo de uma decisão administrativa interna do DNER. Outro grupo de problemas verificados na obra da BR-386 se referem a omissões contratuais observadas pelo Tribunal de Contas da União, que fez uma série de determinações, como se verá a seguir. Além disso, membros desta CPI foram informados sobre a existência, em tese ainda, de faturamento de serviços de uma das empresas (possivelmente a Bolognesi Engenharia) com notas fiscais inidôneas. Estas notas teriam sido emitidas por empresa(s) que estaria(m) prestado serviços à Bolognesi. Isso pode levar a consequências graves para a empresa, bem como para o DNER, caso se venha comprovar o envolvimento do órgão nesse suposto conluio. Engenheiro Chefe do DNER. Caso A – índice de reajuste: O TCU, em decisão 69-1998-Plenário, determinou ao DNER que indicasse expressamente, no texto dos contratos, os índices a serem utilizados para reajustamento contratual. No entanto, no terceiro termo aditivo, para esclarecimento da cláusula – Do Reajustamento –, o DNER não cumpriu a determinação do TCU e manteve a indicação genérica do índice de reajuste. O voto do Ministro-Relator do TCU dispõe: "Não obstante o 10º Distrito Rodoviário Federal ter informado que os índices de reajuste praticados pelo DNER são sempre os calculados e divulgados mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, e a equipe de auditoria ter atestado a utilização dos índices da Fundação Getúlio Vargas nos pagamentos examinados, parece-me apropriado o entendimento da SECEX-RS no sentido de que a menção a tais índices deve ficar expressa nos editais de licitação e contratos que venham a ser publicados ou celebrados pela Autarquia, ante a existência de outras instituições que também divulgam índices relativos ao setor. Com relação aos contratos indicados pela SECEX-RS, considero





pertinente a determinação sugerida no sentido de que sejam os mesmos aditados de forma a consignar expressamente qual o índice de reajuste a ser aplicado, caso ainda estejam em vigor". Com isso, fica aberta a possibilidade de o DNER e a empresa contratada ajustarem índices que não sejam os mais proveitosos para a administração pública. Caso B – Omissões Contratuais. O DNER contratou fiscalização externa para acompanhamento das obras da BR-386. O TCU, em sua Decisão 901/2001, demonstrou a existência de omissões contratuais e exigiu a adoção de providências, por parte do DNER, para que a execução da obra pudesse retomar seu curso normal: "Decisão A Primeira Câmara, diante das razões expostas pelo Relator, decide: 8.1..... 8.2 – determinar ao DNER que: 8.2.1 – ao contratar serviços de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias incluídas nas metas do Plano Plurianual, segundo o artigo 57, inciso 1, da Lei nº 8.666/93, ajuste a duração desses contratos ao tempo previsto para a construção das respectivas rodovias, a não ser que outra opção, no sentido da desincompatibilização de prazos, mostre-se comprovadamente mais vantajosa para a entidade; 8.2.2 – abstenha-se de prorrogar os contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias, salvo, eventualmente, se as condições do artigo 57, inciso I, § 2º da Lei nº 8.666/93 forem rigorosamente cumpridas, e se justificada a vantagem da prorrogação em contraste com a possibilidade de uma nova contratação, conforme parecer referendado pela autoridade máxima da entidade; 8.2.3 – faça inserir nos próximos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias cláusulas que prevejam a diminuição ou supressão da remuneração da contratada, nos casos, ainda que imprevistos, de enfraquecimento do ritmo das obras ou de paralisação





total, respectivamente; 8.2.4 – adote providências para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias em vigência, durante todo o prazo de execução, principalmente nas situações em que sobrevier paralisação ou diminuição de ritmo das obras correspondentes que onere em demasia os encargos da entidade, tendo em consideração o que dispõe o artigo 65, inciso II, alínea "d", da Lei nº 8.666/93; 8.2.5 – fiscalize atentamente as medições de serviços relativas aos contratos de supervisão, fiscalização e gerenciamento de obras rodoviárias, nos termos do artigo 67 da Lei nº 8.666/93, observando, se preciso, os artigos 78, inciso II, e 79, inciso I, da mesma lei; 8.3 – determinar à SEGECEX que inclua, na proposta do Plano de Auditoria para o segundo semestre deste ano, fiscalização no DNER para verificação do cumprimento das determinações supracitadas; e 8.4 – enviar ao atual Diretor-Geral do DNER cópia desta decisão, bem como do relatório e voto que a fundamentam. Pelo que se pode extrair da decisão, o DNER vinha sendo relapso quanto à contratação de serviços, tais como o de fiscalização de obras. E as cláusulas contratuais firmadas podem favorecer as empresas contratadas. Exemplo disso é a não previsão de suspensão ou interrupção do contrato caso haja paralisação da obra. Com isso, a empresa de fiscalização é remunerada, mesmo que a obra seja paralisada, mesmo que nada exista para ser fiscalizado. Além disso, o DNER também vem enfrentando dificuldades junto ao Tribunal de Contas da União, também envolvendo a Bolognesi Engenharia, com relação à BR-101. É o que se pode extrair da Ata nº 15/2001, de 25/04/2001, a qual transcreve trechos de relatório do Tribunal de Contas, de 1998, quando os problemas envolvendo contrato entre o DNER e a Bolognesi já haviam sido observados pelo Tribunal de Contas da União.



Relatório. Trata o presente processo de relatório de auditoria realizado nas obras da BR-101/RS, trecho Osório/São José do Norte, em cumprimento à Decisão nº 5.121/1998 — Tribunal de Contas da União — Plenário, de 05.08.1998, que determinou a realização de levantamentos de auditoria em diversas obras, para fins de atendimento ao art. 79, incisos I e II da Lei n. 9.692, de 27.07.1998 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 1999). 2. Na sessão de 17. 03.1998, este Plenário – ao apreciar o TC-625.263/1997-9, referente à Representação formulada pela SECEX/RS, que identificou indícios de irregularidades nos levantamentos de auditoria realizados em atendimento ao disposto no art. 69 da Lei n. 9.473/97 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para exercício de 1998), decidiu adotar as providências cabíveis, conforme Decisão 069/1998): 1 – fixar, com fundamento no art. 71, IX, da Constituição Federal, bem como no art. 45 da Lei 8.443/92 c/c o art. 195 do Regimento Interno deste Tribunal, o prazo de quinze dias para que o Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER adote providências com vistas ao exato cumprimento da lei, arts. 40, XI, e 55, III, da Lei nº. 8.666/93), com relação aos contratos PG 157/96-00, firmado com a empresa M. Martins Engenharia e Comércio Ltda., Pro/Dis-10-017/96, com a empresa Bolognesi Engenharia Ltda., e Pro/Dis-10-018/96, com a Construtora Sultepa Ltda., referentes a obras e serviços de engenharia na BR-386/RS, trecho Tabaí/Canoas, devendo indicar expressamente, no texto desses contratos, caso esses instrumentos ainda estejam em vigor, os índices a serem utilizados para reajustamento contratual; 2 – determinar ao Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER — a adoção de medidas no sentido de que os índices a serem utilizados para reajuste contratual sejam expressamente identificados em todos os editais de



licitação e contratos que venham a ser publicados ou celebrados pela Autarquia; 3 – autorizar o envio de cópia desta Decisão, acompanhada do relatório e voto que a fundamentaram, à Direção-Geral do DNER para conhecimento e adoção de providências com vistas ao cumprimento das determinações ora formuladas, cujos resultados deverão ser comunicados ao Tribunal no prazo de 30 (trinta) dias." 3. Já na sessão de 10.12.1998, este Colegiado, ao apreciar os presentes autos, e considerando que as determinações contidas nos itens 2 e 3 supratranscritos não foram cumpridas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, aplicou multa ao Sr. Maurício Hasenclever Borges, Diretor-Geral da entidade, no valor de 15 mil reais (cf. Acórdão n. 188/1998, fl. 40), fixando, com fundamento também no art. 71, IX, da Constituição Federal, e no art. 45 da Lei ri. 8.443/92 c/c o art. 195 do Regimento Interno deste Tribunal, o prazo de 15 dias para que o responsável adotasse providências com vistas ao exato cumprimento da lei (arts. 40, XI, e 55, III, da Lei nº 8.666/93), com relação aos contratos: PG 062/98-00, firmado com a empresa Ivaí Engenharia de Obras S.A. e PG 072/98-00, referentes às obras de engenharia na BR 101/RS — trechos Divisa SC/RS, subtrechos Estreito-São José do Norte e Tavares- Bojuru, respectivamente, devendo indicar expressamente, no texto desses contratos, os índices a serem utilizados para o reajustamento contratual (cf. Decisão nº 892/1998, fl. 41). 4. Tempestivamente, o responsável interpôs Embargos de Declaração (vol. 1) contra o Acórdão nº. 188/1998 supramencionado, os quais foram conhecidos, porém não-providos, nos termos do Acórdão nº 015/1999 — Tribunal de Contas da União — Plenário, de 03/03/1999 (fl. 09 – vol. 1). 5. Inconformado, o Sr. Maurício Hasenclever Borges formulou o presente Pedido de Reexame (fls. 01/15 – vol. 2), o qual foi examinado pela então



10ª SECEX (atual Secretaria de Recursos — Serur), cuja instrução técnica (fls. 25/32 – vol. 2) opina, quanto à admissibilidade, por que se conheça do presente Pedido de Reexame. Quanto ao mérito, transcrevo, a seguir, parte da referida instrução, contendo os argumentos apresentados pelo recorrente e a respectiva análise procedida: 11. Argumento: o Recorrente foi multado em virtude do descumprimento da decisão nº 069/1998. Entretanto, ele não tardou em dar-lhe cumprimento, fazendo expedir a Instrução de Serviço DG/DNER nº 005/98. Oportunamente, foram elaborados Aditivos inerentes aos Contratos nº PD-10-017/98 e PD-10-018/98, que provam o atendimento da Decisão em referência, fato esse, inclusive, constatado e definido por ocasião do julgamento do Processo TC nº 925.722/1998-7. Ademais, em 07/05/98, foi expedido pelo DNER o Ofício n. 376, destinado à SECEX, onde se dava conta das medidas adotadas, inerentes ao cumprimento da Decisão nº. 069/1998 — TCU. 11.1. Portanto o Recorrente tomou todas as medidas que estavam ao seu alcance, no que diz respeito ao pronto atendimento das decisões desse Tribunal, não só no caso determinado na Decisão nº 069/1998, mas também determinou a todos os órgãos subordinados, diligências e rigorosa observância às Normas desta Corte e aos dispositivos legais inerentes às contratação. Já tendo inclusive adequado os contratos PG 062/98 e PG 078/98 aos precisos termos da Lei n. 8.666/93, na forma indicada pela SECEX/RS. 12. Análise: o Recorrente cita contratos relativos a diferentes processos e expedientes que, alega, evidenciaram providências do órgão. ( ... ) 12.1. Assiste razão ao Recorrente quando ele afirma ter atendido à determinação desta Corte com relação aos contratos citados na Decisão n. 069/1998. Isto está explicitado no TC 925.720/1998-7, através das Decisões nºs. 893/1998 e 35/1999. 12.2. Entretanto, a



multa foi gerada pelo descumprimento da determinação da Decisão nº 069 com relação aos contratos PG 062/98-00 e PG 078/98-00. A Instrução de Serviço DG/DNER nº 005/98 demonstra o conhecimento dessa determinação desde 02/04/98. A assinatura desses contratos foi realizada em 08/06/98 e 24/06/98, portanto após a ciência da citada decisão. 12.3. Assim, constatamos que esta Corte determinou a utilização de índices específicos para reajuste contratual, houve a devida cientificação, e mesmo assim, foram assinados dois contratos ignorando essa determinação. Apenas após nova decisão desta Corte, específica para os citados contratos, foram elaborados os termos aditivos. 12.4. O recorrente afirma que não houve correção dos problemas, o que realmente aconteceu, mas não apresenta justificativas para o descumprimento das determinações desta Corte. Portanto concluímos que a multa foi aplicada devidamente. 13. Argumento: ao invés de ser determinada a diligência sugerida pela SECEX/RS, surgiu, de logo, a aplicação de multa, contrariando assim, não somente a propositura da Unidade Regional, mas, notadamente, precedentes dessa respeitável Corte e preceitos legais. 13.1. A aplicação de multa, no presente caso, contrariou o disposto constitucional insculpido no inciso LV, art. 5º da Constituição Federal, tendo em vista que a condenação veio antecipada ao direito de defesa, o qual somente foi facultado mediante a notificação contida no Ofício nº 692/98 -SECEX/RS, de 22/12/1998, cujo recebimento ocorreu em 05/01/1999, após a apenação aplicada.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** – Sr. Presidente, pela ordem. Todos nós temos o relatório. Acho que S.Exa. poderia ir direto para a conclusão, porque a maioria são requerimentos já decididos, trazidos pelo TCU. Iria direto para as conclusões e recomendações. Essa é a proposta que estou sugerindo.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Eu queria consultar o Relator se S.Exa. acata a proposta do Deputado Simão Sessim, se nós poderíamos ir direto para as conclusões.

**O SR. DEPUTADO ANIVALDO VALE** – Tudo bem, para mim é melhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Então, vou acatar a...

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** – (*Intervenção inaudível.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Pode. Regimentalmente pode.

**O SR. DEPUTADO ANIVALDO VALE** – Agradeço, Deputado Simão Sessim. Vamos às conclusões e recomendações. As variáveis do problema das obras inacabadas no Brasil são extremamente complexas, defrontando-se os investigadores, muitas vezes, com a carência de dados para uma análise mais aprofundada, ao que se acresceu o fato de não terem sido estabelecidos previamente parâmetros de identificação de irregularidades, além de se ter considerado um universo de projetos sem uma avaliação do porte ou significado das obras que o compõem. As dificuldades enfrentadas, entretanto, já se revelam como um indício da suas causas, que redundam na má aplicação e desvio de recursos públicos. Inicialmente registre-se a dificuldade da CPI em razão da inexistência de um registro sistematizado das obras desenvolvidas no âmbito da Administração Federal, uma vez que cada órgão setorial é responsável pelo controle de suas ações, inferindo-se daí que a supervisão e controle são mais formais do que reais. No tocante aos imóveis da União, registre-se que a Secretaria do Patrimônio da União passou a dispor, a partir da edição da Lei nº 9.636/98 de um embasamento legal para efetuar o reconhecimento e o cadastramento dos imóveis sob seu controle



e identificação das ocupações existentes. Todavia essa é uma tarefa longe ser concluída, para o que são necessários recursos humanos e financeiros, uma vez que, somente em relação aos terrenos de Marinha e seus acrescidos existem mais de 4.000 quilômetros de costa ainda não demarcada, sem se contar com os terrenos existentes em áreas lacustres e fluviais. A SPU possui um cadastro dos imóveis sob seu controle, o qual, segundo informou a titular da Secretaria, está sendo objeto de aperfeiçoamentos. Quanto a imóveis edificadas, o seu controle parece deficiente, uma vez que tais imóveis, quando cedidos a órgãos federais, passam a ser administrados pelos cessionários, inexistindo um controle central e atualizado. Problema idêntico, e talvez com maior gravidade, observa-se em relação aos imóveis pertencentes ao Instituto Nacional de Seguro Social – INSS, em relação ao qual não foi possível obter uma informação precisa sobre a quantidade, localização, condições de utilização e valor do ressarcimento ao instituto em termos de aluguéis, taxas de ocupação ou pagamento pela cessão de uso e muito menos a adequação dessa remuneração em relação ao valor do patrimônio. Tanto em relação aos imóveis da União em geral, quanto aos pertencentes ao INSS é fundamental a elaboração de registros de fácil acesso aos órgãos de controle e à sociedade como um todo, em que se indique individualmente cada imóvel em termos de localização, área, características físicas, valor atribuído, utilização que está sendo dada, fundamento legal da utilização, com a identificação dos ocupantes e a remuneração que está sendo obtida. A demora na conclusão de obras públicas, os atrasos na sua execução, o não início de obras autorizadas, ou sem abandono no curso da execução, tem sido uma constante na administração pública, evidenciada pela elevada incidência de obras em situação irregular no conjunto das que foram





auditadas pelo Tribunal de Contas da União. Exemplos de obra abandonada é o projeto de construção de diques, basicamente nas cidades de Cachoeirinha e Alvorada, destinado a evitar as cheias que ciclicamente ocorrem na região Sul, na região da Grande Porto Alegre. Trata-se de obra que foi licitada nos anos 80 e começou a ser executada em 1986. Sua paralisação tem implicado a repetição de catástrofes em que vidas são ameaçadas e os patrimônio público, em particular, sofre graves prejuízos por conta da inação do Poder Público. Este é um exemplo típico de como se fere o princípio constitucional da economicidade sem investir recursos, pois não se obtém resposta do que já foi investido e, a cada estação chuvosa, avolumam-se as perdas financeiras que seriam evitadas com a conclusão de uma obra, cujo custo é relativamente baixo, mas que se arrasta há quase duas décadas. O planejamento inadequado ou insuficiente, traduzido por projetos básicos imprecisos, que não consideraram exigências de controle ambiental ou características físicas dos locais das obras, tem sido constatado pelo Tribunal de Contas da União, em casos de obras como as de: a) duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-116/SP – São Paulo – divisa SP/PR; b) duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-381/SP – divisa MG/SP – entroncamento BR-116. Nas duas primeiras das obras acima citadas também foram constatados acréscimos do valor contratual acima do legalmente permitido. Consta dos registros do TCU ocorrência de falsidade documental no processo de construção de trechos rodoviários no corredor São Francisco da BR-135/MG-ItacarambiManga-Montalvânia-divisa MG/BA, em que foi constatada inclusão de informação inverídica nas medições realizadas no trabalho da empreiteira, com a consignação de datas falsas de realização dos serviços, além da





montagem de um documento para permitir alteração indevida no objeto do contrato, o que resultou na aplicação de multa aos administradores responsáveis pela obra. Essa falsificação foi percebida porque o documento encaminhado pelo Sr. Flávio Menicucci, atual Diretor-Geral do DER/MG, era diferente do obtido pela equipe de auditoria. O voto do Ministro Relator do Tribunal de Contas inferiu que a alteração irregular teve o intuito de fornecer amparo legal e suporte financeiro para concorrência, já realizada pelo DER/MG, para construção e pavimentação do trecho Manga-Montalvânia. Devido a essas irregularidades, o então Diretor-Geral do DER/MG foi multado pelo Tribunal. Outra irregularidade desse tipo foi a que a Comissão tomou conhecimento, em relação aos serviços prestados pela Bolognesi Engenharia, (BR-386 — Rio Grande do Sul), da existência de notas fiscais falsas apresentadas na prestação de contas da construtora, relativas a materiais fornecidos para a obra, assunto que deve ser melhor esclarecido. Destaque-se o que parece evidenciar uma atitude passiva por parte do órgão executor da obra, o DNER, que limitou-se a aguardar providências do Tribunal de Contas da União, quando seria sua obrigação proceder a diligências mais aprofundadas e, se fosse o caso, recusar os documentos que tivessem comprovação de falsidade consumada. Com relação às obras na BR-386, pareceu estranho à Comissão a existência de contratos paralelos para ampliação da rodovia e para a realização de obras complementares como vias laterais, rótulas e retornos, o que leva a supor a ausência de um planejamento adequado. A Comissão tomou conhecimento de outras irregularidades, como a inclusão, na formação do preço dos serviços contratados, de impostos municipais não devidos ou posteriormente reduzidos, o que obrigaria, por força da Lei nº 8.666/93, a imediata redução do valor contratual; com a revisão das



parcelas pagas indevidamente. Há também informações quanto à sonegação de impostos aos Municípios, por parte das construtoras, sendo possível inferir, pelas declarações do Chefe do 10º Distrito Rodoviário Federal, que o DNER não vem cumprindo a determinação legal (Lei nº 8.666/93, art. 54, § 3º) que obriga os serviços de contabilidade da administração comunicar aos órgãos incumbidos da arrecadação e fiscalização de tributos da União, Estado ou Município, as características e os valores pagos, segundo o disposto no art. 63 da Lei no 4.320, de 17 de março de 1964. Outro problema grave na condução dos projetos de obras públicas é o descompasso entre o cronograma físico e as liberações financeiras. Constantes atrasos e protelações geram a paralisação da obra e servem de pretexto a procedimentos ilegais como a supervalorização. A observação dos cronogramas financeiros é obrigação da administração e seu descumprimento pode desobrigar o contratado de seus deveres, nos termos e condições definidos em lei. O atraso do pagamento é, sem dúvida, causa de descaso e má prestação de serviços, além de induzir ao superfaturamento. O controle da administração não tem evitado a pertinaz incidência em irregularidades de toda a espécie nas obras públicas, irregularidades que atentam contra os princípios da moralidade, da legalidade, da economicidade e outros inscritos na Constituição Federal, como o da eficiência. A principal razão é que esse controle, seja o controle interno, realizado pelas Ciset, órgão subordinado à Secretaria Federal de Controle Interno, seja o controle externo, exercido pelo Tribunal de Contas da União, tem, fundamentalmente, características de posterioridade. Nada obstante, seja de registrar o esforço do Tribunal de Contas da União para acompanhamento mais oportuno, principalmente em relação a obras, e suas ações preventivas quanto ao certificado de irregularidades no nascedouro,



faz-se mister que o controle seja mais preventivo, o que impediria a ocorrência de inúmeras irregularidades e os prejuízos conseqüentes. Atos de controle preventivo poderiam ser desenvolvidos já a partir das secretarias de controle interno de cada órgão, o que seria importante ferramenta de prevenção de irregularidades. Outro instrumento que poderia ser utilizado com sucesso seria a atuação dos conselhos fiscais das estatais, a quem se enfatizaria a obrigação e necessidade de uma atuação mais efetiva na avaliação de irregularidades e sua comunicação ao controle interno que, acionado, tomaria de imediato providências preventivas. O relatório da Comissão Temporária do Senado Federal destinada a inventariar obras não concluídas, custeadas pela União, já em 1995 recomendava a segregação do controle interno das atividades de arrecadação da receita, de caixa do Tesouro, escrituração da despesa e da prestação de contas, todas sob o comando de uma mesma autoridade. A situação não mudou e a necessidade de um controle interno mais independente parece cada vez maior. Dentro dessa linha, entende-se que o controle interno ficaria melhor situado se inexistisse a subordinação atual ao Ministério da Fazenda, sendo boa doutrina administrativa que as atividades de controle se situem diretamente junto ao topo da Administração e, no caso da administração pública, portanto, que se subordinem a um órgão da própria Presidência da República. Há também outros problemas estruturais a serem resolvidos, como a carência de recursos humanos e materiais que vem impedindo a fiscalização mais oportuna e imediata de todos os órgãos da administração pública, sendo urgente a tomada de decisão para a disponibilização desses recursos. Finalmente, observa-se um desconhecimento, por parte dos administradores, das normas legais aplicáveis, em especial a Lei nº 8.666/93, cujas prescrições não são



muitas vezes observadas, em casos como, por exemplo, a tolerância a manobras de superfaturamento, o péssimo planejamento inicial, que obriga a revisões ou paralisação da obra por falta de amparo legal às mudanças necessárias e a incompreensão sobre as exatas dimensões da possibilidade de se proceder a acréscimos contratuais, decorrentes de alterações físicas ou do projeto, dentro de determinados limites, o que é interpretado ora como uma faculdade que pode ser exercida sem motivação, ora confundida com o mero reajuste ou revisão de preços. Nada obstante à premissa básica de que a ninguém é permitido escusar-se sob o pretexto de desconhecimento da lei, entendemos que o Tribunal de Contas da União poderia desenvolver um controle preventivo indireto mediante ações de orientação como, por exemplo, divulgar entre todos os órgãos executantes de projetos de natureza correlata decisões que digam respeito a suas áreas de atuação, seja mediante resumo, seja pela indicação do número dos processos, de modo a permitir de modo mais eficaz o acesso dos administradores a essas informações. Presentes essas considerações, a Comissão decide apresentar as seguintes recomendações: I

- Ao Poder Executivo Federal: 1. Desvincular do Ministério da Fazenda a Secretaria Federal de Controle Interno, examinando a conveniência de situá-la na estrutura organizacional da Presidência da República. 2. Determinar à Secretaria Federal de Controle que proceda a maior interação entre suas Ciset e os Conselhos Fiscais das entidades estatais, de modo a sistematizar e acelerar o fluxo de informações sobre os indícios de irregularidades e permitir a rápida adoção de medidas preventivas ou saneadoras. 3. Disponibilizar recursos materiais e humanos que permitam à Secretaria Federal de Controle Interno um exercício mais efetivo e oportuno de suas atribuições. 4. Aprimorar os procedimentos de liberação de



recursos orçamentários de modo a evitar a ocorrência de atrasos na execução de projetos. 5. Adotar critérios visando a otimização da distribuição dos recursos, evitando concentrar liberações, ou liberar integralmente recursos de etapas de execução que possam ser programadas e estabelecendo para as obras já em execução prioridade sobre novos projetos. 6. Elaborar, no âmbito do SICAF — Sistema Unificado de Cadastro de Fornecedores, cadastros negativos de empresas responsáveis pela inexecução de contratos e de seus dirigentes, com dados acessíveis aos Estados e Municípios que, por seu turno, poderão fornecer informações ao sistema. 7. Determinar a realização de estudos, no âmbito da Secretaria da Receita Federal, visando impedir a prática de obtenção de CNPJ e a formação de outras empresas pelos responsáveis por empresas que tenham sido julgadas inidôneas para contratar com a administração pública. 8. Elaborar um cadastro sistematizado de todas as obras em execução custeadas com recursos federais, identificando sua localização, característica, valor global, valor da participação federal, condições de regularidade e o cumprimento dos cronogramas estabelecidos. 9. Adotar providências sistêmicas, para avaliar as causas da existência de obras não concluídas ou em situação irregular, de modo a providenciar a conclusão ou regularização dessas obras. 10. Disponibilizar recursos materiais e humanos que permitam à Secretaria de Patrimônio da União um exercício mais efetivo e oportuno de suas atribuições e a conclusão, o mais breve possível, dos trabalhos de identificação e demarcação dos imóveis pertencentes à União. 11. Determinar à Secretaria do Patrimônio da União o aperfeiçoamento de seu cadastro geral dos imóveis pertencentes à União, de modo a se obter indicações sobre a sua localização, área, edificações ocupantes, vínculo ocupacional, valores de



ressarcimento da ocupação e informações sobre a adequação desses valores ao mercado e às disposições legais. 12. Determinar ao Instituto Nacional do Seguro Social a elaboração de um cadastro geral dos imóveis de sua propriedade, indicando sua localização, área, edificações, ocupantes, vínculo ocupacional, valores de ressarcimento da ocupação e informações sobre a adequação desses valores ao mercado e às disposições legais. II - Ao Tribunal de Contas da União: Proceder estudos tendentes a identificar as necessidades de recursos necessários à dinamização dos trabalhos de fiscalização e controle externo, de modo a ampliar o número de órgãos e entidades fiscalizados num determinado período. 14. Intensificar a prática de controles preventivos. 15. Introduzir meios de divulgação de resultados de inspeções e decisões de interesse comum a grupos e órgãos e entidades sujeitas à fiscalização do Tribunal de Contas da União. 16. Prestar à Câmara dos Deputados informações relativas ao saneamento das irregularidades constatadas nas obras com irregularidades graves em 2000 e 2001 e, em especial, as referidas às páginas 33 e 34 deste relatório, bem como as pertinentes às seguintes obras, mesmo que ali não incluídas: a) Aeroporto Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador; b) Anel Viário Sudoeste, em Aparecida de Goiânia; c) Banco Central, Delegacia Regional de Curitiba; d) BR 386, no Rio Grande do Sul; e) Complexo penitenciário de Goiás, em Aparecida de Goiânia; f) Construção de contornos rodoviários no corredor Araguaia-Tocantins BR-060/GO — em Goiânia (noroeste); g) Construção de Dique em Cachoeirinha — RS; h) Contorno leste da BR-116, em Curitiba; i) Duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-116/SP — São Paulo — divisa SP/PR; j) Duplicação de trechos rodoviários no corredor transmetropolitano BR-381/SP — divisa MG/SP —



entroncamento BR-116; k) Escola Técnica Agrícola de Hidrolândia, Goiás; l) Metropolitano de Salvador. m) Penitenciária da Grande Florianópolis/SC; n) Penitenciária Estadual de Piraquara/PR; o) Recuperação da infra-estrutura portuária – Porto de Santos (SP); p) Recuperação das instalações do Porto de Laguna / no Estado de Santa Catarina; q) Recuperação e ampliação dos molhes do porto de Rio Grande do Sul RS; r) Universidade Federal da Bahia, em Salvador; s) Usina termoeleétrica Candiota III; t) Via Expressa Sul 1 SC. III - Ao Ministério Público Federal: 17. Adotar as providências cabíveis para apurar os fatos relacionados com os seguintes indícios de graves ilegalidades: a) falsificação documental constatada na obra de construção de trechos rodoviários no corredor São Francisco da BR-135/MG, Itacarambi-Manga-Montalvânia — Divisa MG/BA —, e na obra da BR- 386, esta última envolvendo a contratada Bolognesi Engenharia; b) irregularidades na execução das obras do Aeroporto de Salvador. IV - À Comissão Mista de Planos, Orçamento Público e Fiscalização do Congresso Nacional: 18. Adotar providências no sentido de bloquear a transferência de recursos para pagamento de quaisquer contratos celebrados com empresa envolvida em irregularidades na execução obras ou serviços. 19. Criar uma subcomissão permanente ou comitê, com atribuições para acompanhar a execução orçamentária de obras com a finalidade precípua de identificar e coibir os casos em que ocorram irregularidades atentatórias aos princípios da moralidade, da legalidade e da economicidade. V - À Câmara dos Deputados: 20. Adotar as providências necessárias para implementar a recomendações, sugeridas neste relatório. Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2001. Deputado Anivaldo Vale, Relator.

**O SR. DEPUTADO AVENZOAR ARRUDA** – Sr. Presidente, pela ordem.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Pela ordem, Deputado Avenzoar Arruda.

**O SR. DEPUTADO AVENZOAR ARRUDA** – Sr. Presidente, como já tinha anunciado, vou solicitar vista do relatório para evidentemente formular um juízo. Antes, quero só fundamentar que o pedido de vista não implica em nenhum desacordo **a priori**, mas queremos efetivamente aprofundar porque tem muitos relatórios do Tribunal de Contas da União citados, isso precisa ser visto. Essa questão de, na conclusão do relatório, não ter nenhum indiciamento, ou seja, uma Comissão Parlamentar de Inquérito é de certo modo uma situação que precisamos fundamentar, pelo menos fundamentar bem, e fazer essa análise documental. Acho que a falta de um cadastro mais elaborado das obras também é um problema. E situações que efetivamente a gente precisa se manifestar, eu acho, de maneira própria. E como apenas a leitura, muito embora a gente tenha recebido com certa antecedência, é preciso que se registre isso, ou seja, eu li, mas quando você vai ler o relatório, em algumas peças, você precisa ir na fonte original para poder se constatar efetivamente se pode aprofundar ou não. Caso como Porto do Rio Grande do Sul, ou seja, me chamou muito a atenção, inclusive cheguei a falar com o próprio Sr. Relator, dizendo que tinha me chamado a atenção pela dimensão do problema e agora mesmo que o tribunal de contas já se manifesta sobre essa matéria. Enfim, Sr. Presidente, em função dessas questões que elenquei aqui é que justifico o fundamento do pedido de vista para que eu possa, no prazo regimental, apresentar efetivamente as sugestões que me parecem cabíveis, evidentemente para que possam ser resolvidas aqui no plenário da Comissão.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** – Sr. Presidente pela ordem.





**O SR. PRESIDENTE** (Damião Feliciano) – Pela ordem, Deputado Simão Sessim.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** – Sr. Presidente, apenas para sugerir a V.Exa., tendo em vista que fui autor de proposta para que o Relator pudesse ir direto para as conclusões, que fosse distribuído o presente relatório também aos jornalistas e às pessoas que estão na sala participando da nossa sessão, para que eles tenham conhecimento na íntegra do relatório, caso haja condições.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Damião Feliciano) – Pediria desculpas a V.Exa., Deputado, porque o relatório não foi votado ainda. Então, se nós permitíssemos isso aí, estaríamos abrindo um precedente que nós saberíamos avaliar o quanto. Então, eu solicitaria da V.Exa. que entendesse a posição da Mesa para que a gente pudesse fazer a discussão interna e depois pudesse publicar.

**O SR. PRESIDENTE** (Damião Feliciano) – Assim que tiver condições que possa ser entregue a todos.

**O SR. DEPUTADO JOÃO MATOS** – Pela ordem, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Damião Feliciano) – Pela ordem, o Deputado João Matos.

**O SR. DEPUTADO JOÃO MATOS** – Sr. Presidente, gostaria também de acompanhar o pedido de vistas do nobre Deputado, colega, uma vez que também pretendo, até para ter condições de apresentar algum encaminhamento, gostaria que fosse registrado, que fosse concedido conjuntamente vistas ao projeto.

**O SR. PRESIDENTE** (Damião Feliciano) – Será atendido V.Exa. Com a palavra o Deputado Regis Cavalcante.



**O SR. DEPUTADO REGIS CAVALCANTE** – Sr. Presidente, quero também ratificar a mesma posição e comungar com o pedido de vista conjunto feito pelos Deputados aqui que solicitaram vistas a esse relatório e dizer também, ao mesmo tempo, e lamentar que depois que a gente tinha conseguido prorrogar a CPI das Obras Inacabadas, somente hoje tenhamos a possibilidade, depois de todas as denúncias colocadas e de todas as questões colocadas que envolveram essa CPI, somente hoje a gente tenha condições de se reunir nessa CPI. Já para ouvir o relatório, sem entrar no mérito da discussão do relatório, Sr. Presidente, mas entrar no mérito da condução que foi colocada esta CPI nesta Casa. É nesse sentido que esse pedido de vista se reforça, para que a gente possa fazer uma análise mais pormenorizada de todas as questões, até para que agente possa formar juízo de valor. Por isso solicito esse pedido de vista, como os demais Deputados. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Damião Feliciano) – Não havendo mais quem queira se manifestar suspendemos a... Concedida, no prazo regimental, vista ao solicitante e também aos outros que comungaram o pedido de vista por duas sessões. Provavelmente devemos estar discutindo e votando esse relatório na próxima quarta-feira. Está suspensa e encerrada a sessão.