

LEONEL ALBUQUERQUE



Vista da área do aeroporto de Vitória: obras paralisadas por falta de documentação básica

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

Impasses que travam as obras do aeroporto

O secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal de Contas da União revela os motivos que levaram à paralisação das obras

MARCOS ROSETTI
De Brasília

O aeroporto de Vitória vai ganhar, ainda este ano, Módulos Operacionais Provisórios (novas salas de embarque) estimados em R\$ 4 milhões. As obras terão início em agosto e término em dezembro de 2009.

Essa foi uma solução provisória encontrada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), devido à paralisação das obras imposta pelo Tribunal de Contas da União (TCU), após ficar constatado que havia superfaturamento nos preços.

O contrato com o antigo consórcio foi rescindido em 29 de maio, e as obras poderão finalmente ser reiniciadas.

A previsão é de que o novo ae-

roporto de Vitória fique pronto em março de 2012.

A **Tribuna** entrevistou o secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal de Contas da União, An-

OS NÚMEROS

4 milhões

é o valor que será gasto com os novos módulos operacionais provisórios, que inclui a sala de embarque

2012

é o prazo previsto para a entrega das obras de ampliação do novo aeroporto de Vitória, segundo a Infraero

dré Luiz Mendes, que na semana passada esteve na Câmara Federal à convite da deputada Sueli Vidigal (PDT), para falar sobre os problemas que pararam a principal obra do governo federal no Espírito Santo.

ESCLARECIMENTOS

Entre os esclarecimentos dados por ele, fica explícito que a Infraero teve mais culpa no caso do que o consórcio formado por três empreiteiras para tocar a obra.

Mendes não diz, mas nos bastidores políticos estima-se que mais de R\$ 100 milhões tenham sido desviados das obras do aeroporto de Vitória para as contas de alguns políticos governistas.

O secretário do TCU cita o fato do terminal ter sido feito em pré-moldado, quando o projeto previa que ele fosse erguido em concreto.

Além disso, disse que serviços novos, inexistentes no contrato, estavam sendo executados.

E, para pagá-los, a Infraero usava um artifício chamado de "química", no jargão do setor: atestava a execução fictícia de outros serviços, estes sim previstos em contrato.

ENTENDA O CASO

OBRAS

- As obras do aeroporto de Vitória tiveram início em janeiro de 2005, com a promessa de ampliação do terminal para torná-lo capaz de receber voos internacionais.
- Mas, em outubro de 2006, o Tribunal de Contas da União (TCU) fez auditoria das obras e apontou uma lista com 17 irregularidades, algumas consideradas graves pelo órgão.
- No ano de 2007, as obras foram paralisadas, e, em setembro do ano passado,

o presidente Lula declarou que a conclusão das obras do aeroporto representava uma dívida do governo federal com o estado do Espírito Santo.

- No último dia 25, a Infraero oficializou a rescisão do contrato com as empresas contratadas para a obra. Paralelamente, o órgão divulgou também o novo cronograma de obras, que ficou assim:

- PISTA:** A previsão da retomada da execução das obras de infraestrutura (pista e pátio) é para junho de 2010, concluindo em junho de 2011. No entanto, a Infraero

acena com a possibilidade de fazer um convênio com o Exército, antecipando o cronograma das obras para 2010.

- PASSAGEIROS:** Já as obras do Terminal de Passageiros serão retomadas em setembro de 2010, com término previsto para março de 2012.
- AMPLIAÇÃO:** No final de julho começa a ampliação das salas de embarque e desembarque. As obras serão concluídas em dezembro deste ano.

Fonte: Infraero

“Não sabemos nem qual seria o valor total da obra”

MARCOS ROSETTI

A **Tribuna** – As obras pararam devido a impasse entre o TCU e a Infraero?

André Luiz Mendes – Não existe “impasse” entre o tribunal e qualquer outra entidade. O que ocorre é que a documentação básica solicitada pelo TCU há cerca de dois anos não foi entregue até hoje pela Infraero.

– E que documentação é essa?

– O projeto atualizado da obra e o respectivo orçamento. Sem isso, o TCU fica impedido de cumprir sua obrigação, que é a de informar se há risco de dano ao Erário, superfaturamento, por exemplo.

– Mas o TCU já não apontou sobrepreço?

– Na auditoria de 2006, o TCU analisou o projeto utilizado na licitação e o orçamento original da obra, concluindo pela existência de indícios de sobrepreço.

Em nova auditoria em 2007, observamos que o projeto havia sofrido drásticas alterações.

Por exemplo, o Terminal de Passageiros (TPS), previsto em concreto convencional moldado “in loco” no projeto básico, seria construído em peças pré-moldadas.

Isso implica alterações significativas no orçamento. Pedimos os novos projeto e orçamento, o que não foi entregue até hoje.

– Qual seria o sobrepreço?

– Na verdade, não sabemos nem qual seria o valor total da obra.

– O que impedia o TCU de liberar a obra e, depois punir os responsáveis?

– Falar em “liberar uma obra” nessas condições seria o mesmo que falar em assinar um cheque em branco.

Mas o melhor diagnóstico da situação é: como poderia o TCU informar que a obra não oferece risco de dano ao Erário se ele sequer sabe quanto ela custará?

– Se os problemas foram detectados em 2006 e 2007, por que só em agosto de 2008 o TCU mandou parar a obra?

– Inicialmente o Tribunal mandou que a Infraero segurasse uma parcela dos pagamentos à contratada, na proporção do índice do sobrepreço observado, de modo a permitir a continuidade da obra.

Quando descobriu que importantes alterações de projeto aconteceram, determinou à Infraero que remetesse de imediato a documentação atualizada ao TCU.

Ciente da importância da obra para o Estado, o tribunal ainda aguardou por meses, procurando evitar a paralisação total da obra.

– Quem foi mais irresponsável, Infraero ou consórcio?

– Um agravante foi detectado no 1º semestre de 2008. Serviços novos, inexistentes no contrato, estavam sendo executados.

Para pagá-los, a Infraero usava um artifício chamado de



André Luiz: irregularidades

“química”, no jargão do setor: atestava a execução fictícia de outros serviços, estes sim estavam previstos em contrato. Trata-se de um procedimento condenável, pois fere os princípios mais basilares da administração pública.

Esse conjunto de fatores levou o TCU a determinar a suspensão da obra.

– Os sistemas utilizados para avaliar custos de aeroportos são apropriados?

– Para a grande maioria dos serviços, sim. E adaptações são feitas nas composições de custos unitários, sempre que cabível.

Serviços de escavação, carga e transporte de terra, por exemplo (e esses estão entre os itens mais caros do orçamento de Vitória) não têm diferenças relevantes se realizados para uma rodovia ou para um aeroporto.

E eventuais adaptações – redução da velocidade média de transporte, por exemplo – são contempladas.

– Mas já foi dito que o TCU compara preço de

casa popular com preço de aeroporto.

– Isso não é verdade e leva a população a achar que queremos que o preço do metro quadrado de um terminal seja o mesmo de uma casa popular.

O próprio governo possui custos para prédios residenciais e comerciais de alto padrão de acabamento.

O que fazemos não é comparar preços por metro quadrado, e sim custos de serviços, de insumos.

O custo de um piso em granito com determinadas especificações é o mesmo se for nos pilotis de um prédio ou no saguão de um terminal.

– A Infraero terá, então, que concordar com os preços do TCU para continuar a obra?

– O gestor é obrigado a demonstrar a boa e regular aplicação dos recursos públicos.

Não encontramos no processo nenhuma comprovação da adequação dos preços adotados na licitação e no contrato ao mercado. Mas a qualquer momento a Infraero pode apresentar essa comprovação, aí iremos analisá-la. Mas, ressaltado, se não há nem projeto e nem orçamento, não há custos de serviços para avaliarmos.

“ Falar em 'liberar uma obra' nessas condições seria o mesmo que falar em assinar um cheque em branco ”