

TRIBUNAL ESPICHA NOVELA

2005

Início das obras. Em visita ao Estado, o então presidente Lula garantiu que o aeroporto estaria concluído em 2007



2006

TCU audita as obras, aponta irregularidades e determina retenção de 13% a 20%, nos pagamentos por serviços realizados



2007

De abril a novembro, por conta da retenção nos pagamentos, o consórcio paralisa as obras e retira os equipamentos do canteiro

OBRA CARA VOLTA A SER O FANTASMA DO AEROPORTO

FERNANDO MADEIRA



Cenário atual: obras à espera de decisão

Área técnica do TCU quer nova licitação; projeto já beira R\$ 1 bi

▄ RONDINELLI TOMAZELLI
rtomazelli@redgazeta.com.br

BRASÍLIA

Apesar da expectativa local e do governo federal, a área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) deu parecer contrário ao reinício das obras do Aeroporto de Vitória na forma proposta pela Infraero e pelo consórcio responsável pelas intervenções. Oficialmente, a obra custaria R\$ 908 milhões, orçamento 137% maior que os R\$ 380 milhões divulgados em 2009.

Os técnicos apontam problemas de preço elevado nas planilhas e outros entraves, além de recomendar nova licitação para a obra - retomada em 2013 após um acordo entre as partes que dispensou nova concorrência pública.

Com isso, criou-se um impasse para a votação do processo, que, após longa auditoria, entrará em pauta hoje no plenário da Corte. Os sete ministros votarão confrontando o laudo técnico contrário e o parecer

favorável do relator, o ministro Raimundo Carreiro.

Baseado nos valores-referência de 2006, o documento da Secretaria de Fiscalização de Obras e Edificações (SecobEdificação) - órgão que analisa projetos no TCU - diz que a "proposta é contrária ao interesse público, devido aos preços excessivos identificados nos serviços da planilha orçamentária, bem como à alteração desproporcional de quantitativos em relação ao contrato original".

Bancada capixaba confia em aprovação

▄ Embora frustradas com laudo técnico desfavorável, as deputadas Iriny Lopes (PT) e Rose de Freitas (PMDB) confiam na aprovação do relatório de Raimundo Carreiro - que contesta a área técnica do TCU.

"O caso do Aeroporto de Goiânia também teve pare-

A obra está paralisada desde 2008, quando o TCU identificou superfaturamento e outras irregularidades - e o consórcio, à época, resolveu interromper as obras e abandonar os canteiros. Com menos de 20 páginas, o documento retoma a novela marcada pelo fantasma da "obra cara" e determina 15 dias para a Infraero apurar preços, além de 90 dias para a estatal dar nova argumentação para sustentar o parecer.

Segundo a deputada fe-

deral Rose de Freitas (PMDB), os técnicos atualizaram o valor orçado com base no saldo residual do projeto de 2002, de antes da paralisação. Essa base de cálculo corrigiu para R\$ 600 milhões os R\$ 266 milhões restantes do custo inicial da obra - que era de R\$ 380 milhões, dos quais o governo federal pagou R\$ 114 milhões ao consórcio por serviços de terraplanagem.

Esse denominador de R\$ 600 milhões é inferior ao valor atual da obra - R\$ 908 mi-

lhões segundo o parecer, e R\$ 858 milhões, segundo Rose. No refazer das contas, o consórcio aceitou um desconto: o valor do terminal de novo porte e projeção para operações internacionais seria de R\$ 968 milhões.

"Quiseram fazer caber a obra dentro do residual, disseram que o dinheiro seria suficiente para fazer Basearam-se num aeroporto de 12 anos atrás que estava capengando. É uma posição diversa do dever de casa que fizemos ao apresentarmos, con-

forme o ministro-relator pediu, todos os projetos executivos de forma conjunta. A empresa contratada justificou todos os valores novos de planilha", frisa Rose.

A deputada conversou ontem com Carreiro e antecipa que ele dará parecer favorável ao projeto elaborado pelo consórcio com a Infraero. Derrubando a tese de economia aos cofres públicos, o relator deve sustentar que uma nova licitação custaria o dobro do preço, passando de R\$ 1 bilhão - sendo que o mercado corrigiu preços desde 2008.

"Não temos mais a infraestrutura de 2006, ano da primeira paralisação. E a demanda aumentou. É um aeroporto novo, que considera prédios surgidos, áreas de inundação e aterro, pista que não é mais a 30 cm do chão. Mas o parecer técnico não dá novos valores nem apresenta alternativa. Pede nova licitação, mas não é conclusivo; só faz sugestões, mas não diz por que é contra", alfineta Rose.

binetes de ministros defendendo os projetos executivos elaborados e tentando reverter o quadro. "É esse projeto executivo que o Aeroporto de Vitória precisa. Vínhamos há meses negociando com Infraero, consórcio e TCU. Não sobrevivemos sem aeroporto".

Segundo A GAZETA apurou, tendem a acompanhar o relator os ministros José Múcio Monteiro, Benjamin Zymler e Marcos

Bemquerer. Se consolidado o quadro, os quatro formam maioria e aprovam a retomada. Os demais ministros ainda são dúvida.

Há quem veja politização no caso, vez que a área técnica do TCU, toda concursada, tem restrições ao governo federal - que administra o aeroporto via Infraero. O presidente Augusto Nardes, que não vota, está atento às substituições e a qualquer clima político no ar.

2008

Em julho, as obras voltam a ser paralisadas. A falta de entendimento entre a Infraero e o consórcio levou à rescisão do contrato



2011

Para reduzir o desconforto dos usuários, a Infraero inaugurou novas salas de embarque e desembarque, ampliando a capacidade



2013

Em Vitória, o ministro Moreira Franco garantiu que as obras do aeroporto estariam concluídas em novembro de 2015

Ministro exige decisão rápida

Moreira Franco diz que TCU recebeu explicações “sólidas” sobre preços de planilha

▄ **RONDINELLI TOMAZELLI**
rtomazelli@redgazeta.com.br

Depois de admitir que o Aeroporto de Vitória é uma “pedra no sapato” do governo federal, o ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil (SAC), Moreira Franco (PMDB-RJ), não esconde o desconforto com a reviravolta do processo no TCU e com o atraso da empreitada. Procurado ontem por A GAZETA, o ministro disse que foram enviadas contrarrazões sólidas ao TCU justificando o au-

mento de preço nas planilhas de custo da obra.

“A metodologia foi redefinida, e foram levadas ao TCU sólidas justificativas para os valores. Agora está na mão deles. Queremos que essa decisão seja tomada o mais rápido possível para que a população capixaba receba um aeroporto referência na avaliação de desempenho e compatível ao século 21”, reiterou.

Moreira Franco até já visitou as obras abandonadas e prometeu - dando a própria palavra como garantia - reiniciar tudo ainda em 2013. Em 31 de março último, ele reuniu-se com a Infraero e a Camargo Cor-

rea, na SAC, em Brasília, para cobrar o consenso entre ambas as partes e a agilidade para responder aos questionamentos feitos pelo TCU. O documento novo gerado nessa reunião foi encaminhado pela Infraero ao TCU em 10 de abril. As respostas dadas à Corte, porém, não convenceram a área técnica.

Segundo a SAC, não é possível detalhar valores, nova infraestrutura, cronograma das intervenções, mapa físico das mudanças, previsões e outros pontos, porque é justamente o projeto executivo da infraestrutura que está sendo avaliado pelo tribu-

nal e questionado por sua unidade técnica.

SEM COMENTÁRIOS

A Infraero informou, por assessoria, que se manifestará oficialmente somente após a decisão do plenário do TCU. Já o governador Renato Casagrande (PSB) e o Tribunal não comentaram o parecer contrário.

O Consórcio Camargo Correa/Mendes Júnior/Estacon Engenharia participou nas negociações, mas manteve a posição de não se pronunciar até decisão oficial da Corte. “No âmbito do projeto de retomada, o cliente é a Infraero e é a estatal que

tem de se manifestar”.

Segundo a deputada Rose de Freitas (PMDB), uma das mudanças constantes nos novos projetos é a nova pista de aeronaves, que será construída três metros acima do nível atual. Um dos objetivos é evitar inundações. A área de escape também será ampliada, porque há muitos prédios no entorno da pista. A entrada dos passageiros no terminal deve ser feita pelo outro lado, perto da Avenida Adalberto Simão Nader.

Caso o TCU rejeite os novos projetos, a assessoria da Corte elenca os possíveis cenários, dependendo do

tipo de irregularidade apontada. Um deles é devolver o processo à Infraero para elaborar um novo projeto, refazer o atual ou providenciar correções mais substanciais. Se forem correções mais pontuais, é comum liberar o edital/processo, concordando com o principal, mas exigindo condicionantes.

Antes do julgamento, todos os ministros têm acesso ao voto do relator e ao parecer da unidade técnica. Qualquer ministro pode pedir vistas, mas, como o relator declarou que o processo de Vitória é prioridade, é difícil haver adiamento para outra sessão.