

## 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.