



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

09/12/2015 - 43ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Havendo número regimental, declaro aberta a 43ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Primeiramente, gostaria de parabenizar os servidores do Senado pela campanha Natal Solidário. Por iniciativa própria, os servidores estão arrecadando fraldas infantis e geriátricas, enxovais de bebê e muletas, para ajudar pessoas carentes que são atendidas no Hospital de Base e no Hospital Materno Infantil de Brasília. Todos podem trazer suas doações e colocá-las nas caixas dispostas em vários pontos do Senado.

Foi realizado, na última sexta-feira, na cidade de Macapá, em atendimento à RDR 48/2015, de autoria do Senador Davi Alcolumbre, o Seminário Desafios e Entraves para o Desenvolvimento da Amazônia Legal, com o tema "Sudam Itinerante: Atração de Investimentos para o Estado do Amapá".

O evento contou com a participação de Waldez Góes, Governador do Estado do Amapá, de Clécio Luís Vilhena Vieira, Prefeito de Macapá, de Paulo Roberto Correia da Silva, Superintendente da Sudam, de Inocêncio Gasparim, Diretor de Gestão de Fundos e Incentivos e de Atração de Investimentos da Sudam, de Eliezir Viterbino da Silva, Diretor-Presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico do Amapá e também Presidente da Fecomércio daquele Estado, de Anderson Marques, engenheiro representante do BNDES, de Gleidson Guimarães Salles, Diretor Regional do Banco da Amazônia, de Ederson Cláudio Negri, Superintendente Regional da Caixa, de Sadi Luiz Hendger, Superintendente Regional do Banco do Brasil, e do Senador Randolfe Rodrigues.

Registramos os convites do Ministério do Turismo e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) para a solenidade de apresentação dos resultados do Índice de Competitividade do Turismo Nacional 2015, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, a ser realizado hoje, às 10h, no Ministério do Turismo.

O Ministério do Turismo, por meio do Departamento de Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo, convida para o Seminário Prodetur Nacional: a Importância dos Projetos com Financiamento Externo para o Desenvolvimento do Turismo no Brasil, a realizar-se no dia 10 de dezembro de 2015, quinta-feira, às 8h30, no Ministério do Turismo, em Brasília.

O objetivo do encontro é apresentar os resultados alcançados com a execução dos contratos de empréstimos celebrados no âmbito do Prodetur Nacional, além de organizar o diálogo e o acesso a informações relevantes a respeito da importância dos recursos de crédito externo para o desenvolvimento integrado do turismo.

Como expediente, conforme a pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada à realização de audiência pública com a finalidade de avaliar a situação das obras de mobilidade urbana, infraestrutura, estádios e aeroportos nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014.

Encontram-se presentes para a audiência pública, e os convido para compor a Mesa, os seguintes convidados: Rafael Jardim Cavalcante, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do TCU; Jaime Henrique Caldas Parreira, Assessor da Presidência da Infraero e ex-Diretor de Engenharia, que é, portanto, a pessoa que acompanhou as obras da Copa do Mundo

por parte da Infraero; e Neusvaldo Ferreira Lima, Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo do Ministério do Turismo.

Queremos registrar que foi convidada, e ficou de estar presente, a Luiza Gomide de Faria, Diretora do Departamento de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades; e Cristina Maria Soja, Gerente de Projetos do Departamento de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Foram convidados dois representantes do Ministério das Cidades, mas nenhum deles se fez presente até agora. E foi convidado um representante do Ministério do Esporte, que nem resposta deu à Comissão.

Então, isso será encaminhado ao Presidente titulado, Davi Alcolumbre, para que ele tome as providências em relação a essa postura do Ministério do Esporte.

Em conformidade com o art. 94, §§ 2º e 3º do Regimento Interno do Senado Federal, a Presidência adotará as seguintes normas: cada convidado terá 15 minutos para fazer a sua exposição e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelas Senadoras e pelos Senadores inscritos.

A palavra às Sr^{as} Senadoras e aos Srs. Senadores será concedida na ordem de inscrição.

Os interpelantes dispõem de três minutos, assegurado igual tempo para resposta do interpelado.

Antes de conceder a palavra aos convidados, informo que a participação dos cidadãos nesta nossa audiência poderá ser feita pelos seguintes canais: portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do site do Senado Federal www.senado.leg.br, e também pelo Alô Senado, através do 0800-612211.

Então, quero repetir aqui que a participação dos internautas poderá ser feita por meio do e-Cidadania, que pode ser acessado por www.senado.leg.br, e pelo Alô Senado, no 0800-612211.

Eu quero, então, conceder a palavra, aqui, inicialmente, ao Dr. Jaime Henrique Caldas Parreira, que, como eu disse, representa o Presidente da Infraero e, como foi Diretor de Engenharia, com certeza, tem muitos subsídios para colocar a respeito desta audiência que tem como objetivo exatamente analisar as obras inacabadas contratadas em função da Copa do Mundo.

Claro que nós temos vários Ministérios envolvidos nessas obras, sendo que as principais, os estádios, ficaram prontas a tempo. Mas há uma preocupação nossa principalmente quanto à subutilização desses estádios, assunto que também pode ser abordado aqui pelos palestrantes.

Em relação às obras de mobilidade urbana, também existe uma preocupação muito grande. E em relação ao turismo há também essa questão do legado, principalmente das obras da Copa, do evento Copa do Mundo, porque a população cobra se a Copa foi só para fazer jogos.

Temos de testemunhar que o evento Copa do Mundo no Brasil foi um sucesso. Conseguimos realizar o evento, enquanto muitos não acreditavam que o Brasil tivesse condições, que o Brasil tivesse competência para realizar um evento da envergadura de uma copa do mundo. E todos cobravam e diziam que era o padrão FIFA. E a gente procurou fazer o dever de casa no sentido da organização, tanto é que não tivemos praticamente nenhum incidente no Brasil quanto à segurança, aos eventos de um modo geral. Mesmo o Brasil terminando com um sete a um, o que não era esperado... Muitos diziam que já estava tudo certo, que o Brasil já tinha comprado a Copa do Mundo e nós seríamos campeões. E pior que nada disso aconteceu.

Agora mesmo, estamos tendo, aqui, na Casa, uma CPI do Futebol e o padrão FIFA parece não estar se confirmando em nível nacional. Mas o nosso objetivo é buscar esse legado naquilo que podemos fazer, no que poderemos trabalhar. Agora mesmo estamos compondo o orçamento da União, pensando em como a parceria pode ser consolidada com a União, os Estados e, principalmente, as prefeituras das capitais onde foram realizados os eventos. Então, este é objetivo desta audiência pública.

Hoje, estamos sendo prejudicados em função do momento que estamos vivendo aqui na Casa. Ontem, por exemplo, tivemos reuniões que vararam a noite e hoje a maioria das Comissões ficou um pouco esvaziada, mas quero salientar que esta reunião é importante, porque tudo está sendo gravado e serão produzidos documentos. Então, não só há participação das assessorias presentes, mas também do público que está em outras cidades, enfim, nas suas casas, no seu trabalho... É importante que estejamos aqui para captar, ouvir essas indagações.

Por isso, quero agradecer a presença daqueles que aqui estão, ao Neusvaldo, ao Jaime e ao Rafael, tendo em vista que a presença de vocês pode ser extremamente importante para darmos um passo de satisfação à população brasileira, que tanto questiona e cobra a prestação do serviço público.

É muito ruim quando vemos inacabada ou subutilizada uma obra em que foi aplicado recurso público. Por isso, são importantes as sugestões também. Não devemos só discutir as obras inacabadas, mas também a melhor utilização dessas obras Brasil afora.

Passo a palavra ao Dr. Jaime Henrique Caldas, da Infraero, que tem condições de fazer aqui um verdadeiro raio X do que representou essa infraestrutura realizada nos aeroportos brasileiros.

Quero deixar registrado aqui que conseguimos realizar a Copa a contento, mas a população hoje cobra: "E aí? O que ficou para nós? Como está? O que melhorou? O que pode melhorar?" Então, este é o objetivo da nossa audiência.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Muito bom dia a todos!

Em nome da Infraero e do seu Presidente, Gustavo do Vale, eu cumprimento o Senador, na pessoa de quem eu cumprimento todos os membros do Senado e os colegas aqui presentes.

Vou fazer um breve preâmbulo do que a Copa representou para nós.

Para a Infraero, a partir de 2009, 2010, começou a acontecer, aqui, no Brasil, uma demanda muito extraordinária de passageiros e carga. Em 2011, por exemplo, tivemos um crescimento de vinte e poucos por cento e em 2012, de quase 18%. E foi em cima disso que todo o planejamento foi feito.

Obviamente, sabíamos da nossa responsabilidade durante a Copa e depois, junto, as Olimpíadas, mas todo o planejamento da Infraero foi preparado para atender à demanda que se instalou e que vinha prevista ao longo dos próximos anos, que foi excepcional.

Todos nós já discutimos, lá no passado, que muita gente teve acesso ao transporte aéreo e que, com isso, houve uma pressão enorme por novos terminais e, principalmente, por novos pátios e pistas, já que as empresas aéreas substituíram as aeronaves de menor porte por outras de muito maior porte e que, com isso, a demanda aumentou.

Então, a Copa sempre foi uma meta nossa, mas a gente tinha que, naquele momento, atender a essa demanda prevista.

Obviamente, esse...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Dr. Jaime, como foi preparado aqui pela Consultoria, eu acho que isso tem muito a ver com a fala de cada um de vocês. Eu vou ler algo aqui que o senhor já poderá responder e aí vai à análise que eu acredito que cada um fará.

De acordo com a opinião de especialista, uma das áreas mais sensíveis para o desenvolvimento do País é o setor aeroportuário. A Copa do Mundo representou uma grande oportunidade para que esse tema entrasse de forma vigorosa na agenda nacional. Hoje, passado um ano e meio de realização do evento, que balanço pode ser feito nesse campo? O que foi possível aprender com o desafio de realizar simultaneamente tantas obras nos aeroportos brasileiros?

Aí há, inclusive, a questão da concessão. Eu acho que seria importante falar, por causa da posição da Infraero, não só dos aeroportos já concessionados, mas dos aeroportos que estão em vias de licitação e de outros aeroportos.

Como a Infraero passou a ser sócia dos aeroportos. Parece-me que seria importante colocar aqui que, na maioria deles, o percentual. Parece-me, foi de 40%...

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - De 49%.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Ah, 49%!

E pergunto como a Infraero vê também a possibilidade de novas concessões a serem realizadas no Brasil.

Eu gostaria de saber aqui especificamente do caso do aeroporto de Cuiabá, Mato Grosso, um aeroporto estratégico, que tem a segunda maior área de aeroporto do Brasil, que está cravado no centro da cidade de Várzea Grande, que se une à capital pelo Rio Cuiabá unindo à capital. Portanto, o aeroporto fica muito próximo do centro de Cuiabá, no centro de Várzea Grande e, estrategicamente, está no centro do Brasil e no centro da América do Sul, mas hoje, infelizmente, não temos nenhum voo de integração com o Mercosul. E nós do Mato Grosso entendemos que esse aeroporto poderá muito bem servir para a integração do Mercosul não só no que se refere aos passageiros, mas também às cargas.

Conhecemos um projeto antigo da Infraero que eu gostaria que fosse abordado senão já na apresentação, pelo menos na segunda fase.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - O.k.

Feito este preâmbulo, então, vou dar uma passada aqui exatamente nessa janela de oportunidade que o Brasil teve nesse segmento aeroportuário com visão Copa, mas principalmente para atender essa demanda, e falar do que foi feito, sobre em que nós conseguimos avançar até o fim, do que ficou pelo caminho. A gente vai ver aqui qual foi, entre aspas, o legado que o Brasil teve com esses investimentos todos aqui.

Esse é o rol, que eu selecionei, dos aeroportos em que intervimos ao longo desses anos, uns diretamente voltados à Copa e outros que foram considerados estratégicos para que, naquele momento, a gente tivesse vários pátios e várias pistas para poder atender a demanda prevista.

Começamos com Manaus.

Manaus praticamente tem um novo aeroporto. Houve uma ampliação extraordinária. Fazia 36 anos que o aeroporto de Manaus não tinha uma intervenção profunda. E essa intervenção foi bem profunda, praticamente quadruplicando a capacidade operacional dele. Nós temos hoje, em Manaus, capacidade instalada para 13,5 milhões de passageiros/ano. Fizemos o terminal grande e reformamos e ampliamos inteiramente o Eduardinho, que é como ele é chamado. Então, o meu entendimento é de que o Governo Federal ou seja quem for, em Manaus, vai ficar longos anos sem ter que fazer investimentos pesados, só fazendo manutenção. Foi um grande investimento mesmo para a cidade no escopo, na capacidade aumentada. Demos muito enfoque não só ao terminal, que estava carente, mas também ao pátio de aeronaves, porque era, vamos dizer, na ótica operacional, a carência mais premente de quase todos os aeroportos a capacidade de atender grandes aeronaves que se solidificaram aqui, no Brasil.

Fortaleza.

Em Fortaleza, fizemos uma implantação e, em seguida, tivemos um problema muito sério com o consórcio construtor. Esse contrato foi rescindido e hoje Fortaleza está no escopo de aeroporto a ser concessionado agora. Então, nós entendemos, e até parece muito lógico, que não cabe mais ao Poder Público fazer investimentos.

Salvador.

A gente também fez uma implantação muito grande lá em Salvador. Esse é o aumento de capacidade, bastante grande. Houve uma reforma geral. Salvador também é um aeroporto a ser concessionado nessa próxima leva. Nós estamos, lá, acabando o que nós entendemos que seja uma fase do nosso projeto de ampliação para dar, vamos dizer, dignidade operacional a ele para que o futuro concessionário venha e pegue pelo menos um estágio já mais consolidado.

Isto foi o que feito lá em Salvador: novos *check-ins*, novos equipamentos... Houve uma reforma bastante ampla. Vocês vão ter acesso a tudo isso que foi entregue lá.

O pátio foi bastante ampliado. O aeroporto de Salvador era bastante estratégico para atender a Copa do Mundo, porque havia uma aviação executiva prevista muito forte lá, e isso deu capacidade ao aeroporto.

Em Salvador, nova torre de controle. Também era imprescindível que essa torre fosse entregue. E ela foi entregue. Isso aumentou bastante a capacidade operacional no sistema de pistas.

Confins.

Nós pegamos Confins já com parte das obras do processo de concessão instaladas, mas cabia ao Poder Público fazer vários investimentos que foram concluídos lá, especialmente na área operacional: novas pontes de embarque, salas de embarque e, fundamentalmente, acesso viário novo, cobertura, saguão... Agora, esse concessionário está terminando e fazendo a sua implementação, que é a ampliação. Ou seja, aumentamos muito os pátios lá, bastante, construímos o Terminal 3, que a BH Airport, a operadora, já transformou em terminal internacional, já tendo transferido todos os voos internacionais para ele.

Esta foi uma saída que a gente teve em vários aeroportos, que foi chamada até de "puxadinho", pois eram construções muito mais simples e rápidas de serem feitas e que foram atendendo à demanda prevista. Elas aumentaram bastante a capacidade de Confins. Hoje, a capacidade é de 17 milhões, e a demanda prevista está na fase de 14 a 15 milhões, e agora a BH Airport entrou para fazer seus grandes investimentos.

Fizemos também um pátio monstruoso lá em Confins, fundamental para a Copa do Mundo, que era a opção operacional de São Paulo e do Rio. Esse pátio é muito grande. Realmente, foi uma grande obra. E agora estamos concluindo uma expansão da pista, mas a BH Airport é que vai executar as próximas etapas.

Nós também fizemos vários investimentos no de Curitiba. Primeiro, investimos no terminal existente. Isso já era previsto. Nós entendíamos, à época, que isso ele conta do movimento na Copa, mas agora estamos finalizando a expansão, que é muito grande. Provavelmente, em dezembro já deveremos ter esse produto pronto. Vale a pena conhecê-lo. Ficou um belíssimo aeroporto, com uma capacidade instalada que vai muito longe. Acho que a gente não vai precisar fazer mais nada lá durante muito tempo. Ele cresceu bastante. E vamos ter uma capacidade instalada, agora, no início de 2016, de quase 15 milhões, e vamos ter uma demanda de entre 9 milhões e 9,5 milhões, com um crescimento médio que agora

voltou ao normal: de 3% a 4% ao ano, que é a média histórica brasileira. Foi muito grande essa expansão. Ficou muito bonito o aeroporto. E também mexemos em pista, restauramos toda a pista, fizemos um novo terminal de carga lá.

Em Cuiabá, Estado de origem do Senador - travamos muita batalha juntos, não é, Senador? -, tivemos uma grande frustração. Aqui, houve uma excepcionalidade. A Infraero fez essa obra em convênio com o Governo do Estado. O Governo do Estado foi o licitante e o contratante, e havia repasse da Infraero mediante a execução e a apresentação lá da medição. Nós empurramos bastante essa obra até a Copa do Mundo para fazer o básico, mas ficamos devendo. Minha avaliação é que o consórcio construtor não deu conta do recado lá. Mas, no pós-Copa, como sabemos, a Infraero tentou, durante muitos meses, trazer esse contrato para si, mas isso não foi possível, por uma série de coisas. Porém, depois de longos entendimentos - esta é a notícia boa -, em novembro, foi assinada a ordem de serviço pelo Governo do Estado. Então, agora, temos um prazo de sete a oito meses para acabar essa obra, porque nós ficamos devendo em Cuiabá. Nós sabemos disto. Fizemos alguns investimentos e suprimos isso na Copa do Mundo com uma operação bastante fina lá. Foi por isso que, voltando às suas palavras, Senador, não tivemos nenhum impacto no sistema operacional. Mas acreditamos que agora vai acabar, tem tudo para acabar, e vai ficar um belíssimo aeroporto. Entretanto, até que chegasse a Copa, nós insistimos nesse contrato, porque todos nós aqui sabemos que, quando o Poder Público rescinde um contrato, há um tempo muito grande para a volta de um novo contrato, tem Justiça, tem um monte de coisa. Então, insistimos em que houvesse um mínimo de dignidade operacional para a Copa e agora retomamos isso junto ao Governo do Estado, que continua sendo o contratante. Mas ampliamos estacionamentos, instalamos vários equipamentos lá.

Sobre o aeroporto de Cuiabá era, basicamente, isto. Agora temos sete ou oito meses para entregarmos a parte nova e entregarmos o que o Estado merece, sem sombra de dúvida.

Galeão.

Galeão é um aeroporto que, no meio do caminho, passou por um processo de concessão, mas cabia ao Poder Público fazer vários investimentos, grandes investimentos, até que viabilizaram a própria concessão. Aí, nós intervimos lá nos terminais existentes, fizemos uma grande ampliação, uma recuperação geral do aeroporto - a Infraero fez isto -, com vistas à Copa do Mundo.

Esta é a parte que ficou pronta durante a Copa.

(Soa a campainha.)

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Fizemos uma intervenção também bastante grande lá no Terminal 2. Esse, sim, ficou já com alguma ampliação.

Pátio e pista também tiveram uma grande recuperação, com uma expansão de pátio, para adaptação dele às novas aeronaves gigantes. Intervimos em toda essa área vermelha que vocês estão vendo aqui.

Para a Copa do Mundo, ele foi um aeroporto bastante demandado.

Porto Alegre.

Também fizemos uma intervenção no terminal existente, iniciamos a obra da expansão, mas também tivemos insucesso lá. Nós nos dedicamos basicamente a pátio. Infelizmente, lá, o consórcio construtor também não avançou, e, como é um aeroporto que foi a concessão, a Infraero terminou os seus investimentos na expansão de pátio e do terminal que operou para a Copa, e agora o novo concessionário é que vai fazer a grande expansão dele. Há um projeto muito interessante para Porto Alegre. O aeroporto fica numa área muito difícil de se trabalhar, muito alagada. Então, tivemos muita dificuldade técnica lá. Mas, de qualquer maneira, em termos de capacidade, ele atende. Não está estourado. Ele atende.

Em Foz, nós também fizemos uma grande intervenção, com reforma e ampliação. Esse também acabou a tempo. É um destino turístico. Muitos dos que vieram para cá também foram a Foz. Houve uma demanda muito grande. Também crescemos bastante lá em Foz.

Em São Gonçalo do Amarante, novo aeroporto de Natal, que foi também concessionado, cabia à Infraero fazer todo o lado aéreo do aeroporto, investimentos em pátio, em pista, acesso viário... Concluímos em tempo hábil. Aí, a concessionária entrou e fez a sua parte concomitantemente. Aqui, também tivemos um desafio enorme por causa da sua localidade. Mesmo assim, concluímos em tempo.

No de Macapá, fizemos uma grande ampliação de pátio. Agora, estamos retomando o terminal, fizemos uma intervenção, construímos lá um MOP bastante grande, que ficou muito bacana. Isso atendeu a demanda. Agora, voltamos a mexer com obras novas lá, no novo terminal, que agora está voltando a ser construído.

Em Goiânia, também fizemos um grande investimento, à época, um médio investimento, para atender a Copa do Mundo e, aí, fomos atrás de retomar o assunto. Goiânia é o outro aeroporto em que também ficamos devendo. Sempre reconhecemos isso. Agora deu certo, e, provavelmente, agora, em janeiro ou fevereiro, já teremos um grande produto, que é o terminal

novo, e, em seguida, provavelmente no fim de 2016, já teremos pistas e pátios novos, para atendermos a essa demanda antiga, que era a de recuperar e voltar a fazer a expansão lá de Goiânia, também muito grande, e vai ter capacidade para 5 milhões de passageiros/ano.

Em Aracaju, estamos ampliando pista, pátio, fazendo toda adaptação, uma grande expansão... Estamos andando com isso. Florianópolis.

Nós também fizemos uma intervenção muito pequena lá no terminal. Começamos a obra do novo terminal e começamos obra de pátio e de novas *taxiways*, enfim, na área operacional. A área operacional continua, mas lá no terminal também tivemos uma frustração muito grande com o consórcio construtor. Então, rescindimos o contrato e, como entrou para concessão, agora vamos aguardar o novo concessionário fazer isso. Mas entregamos muita coisa para a Copa lá. Ele foi um aeroporto também bastante importante para a Copa do Mundo e, vamos dizer, a saída para Porto Alegre ou para Curitiba, caso houvesse algum problema operacional.

Esse é o projeto do novo aeroporto. A gente acabou dando uma parada nisso nessa condição que vocês estão vendo. Infelizmente, o consórcio construtor lá quebrou, literalmente quebrou e não vai mais à frente.

(Soa a campanha.)

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Puxa, eu fiz alguma coisa errada aqui. Deixe-me ver. Agora sim. Acho que agora foi. Não está indo mais. Acho que acabou, não é? *(Pausa.)*

Acabou.

Eu fiz um pente fino no que eu julguei, no que nós julgamos mais importante.

Quero também deixar claro que, nos três aeroportos concessionados, quando foi feita a concessão, foi feito o chamado Anexo 3, que é um adendo do próprio edital, para o contrato, e coube à Infraero fazer alguns investimentos, especialmente um, bastante grande, lá em Guarulhos, que foi para toda a parte de recuperação de pista e novas *taxiways* e também toda terraplanagem do novo Terminal 3 que, quem conhece... Quando a concessão entrou - essa foi a parte da Infraero, do Governo Federal -, ele já começou a construir o terminal. Guarulhos - eu sou de lá - sempre foi um drama. O terreno lá é de turfa, muito, muito difícil. Mas foi um grande benefício ao País a concessão, e se agregou muito em valor. Foi uma obra muito pesada, feita pelo Exército Brasileiro, tal qual São Gonçalo, sob fiscalização da Infraero.

Aqui, em Brasília, também fizemos alguns módulos operacionais, fizemos a recuperação do terminal, e, quando o concessionário assumiu, o que cabia ao Governo Federal via Infraero estava concluído. A mesma coisa lá em Viracopos.

Quanto ao Galeão e a Confins, caminhamos juntos e agora estamos saindo disso, e toda a parte nova vai caber aos novos concessionários, que já estão operando e já estão construindo.

Por isso tudo, minha avaliação, a avaliação da Infraero... Pesquisas foram feitas à época e, realmente, mostraram, como o Senador comentou - e eu aqui faço um reforço disso -, que havia uma síndrome de que os aeroportos seriam o problema da Copa. Eu me lembro do Sr. Ricardo Teixeira falando dos aeroportos. Acho que todo mundo se lembra disso. Posso dizer que concluímos muitas coisas, que não concluímos outras, mas quero dizer que o que fizemos não foi motivo para os aeroportos serem mal operados. Fizemos, sim, um investimento muito alto na área operacional, com equipes totalmente dedicadas a isso, e as pesquisas que foram feitas à época demonstraram que os aeroportos foram razoavelmente bem avaliados para a Copa do Mundo.

Do ponto de vista prático, o que a gente não acabou... Obviamente, hoje, as condições de recurso são outras, mas, ainda assim, a Infraero hoje está fazendo obras em Goiânia, em Vitória, em Macapá, em Curitiba, em vários aeroportos. E também não vamos nos esquecer, porque aqui ficaria uma lista monstruosa, dos outros cinquenta e poucos aeroportos que não eram para a Copa e que não são tão visíveis assim, mas estão sendo recuperados também: Tabatinga, Tefé, etc. A Infraero é uma empresa que tem esta missão. Quer dizer, ela não cuida só do que interessa à iniciativa privada; ela cuida principalmente do que interessa ao País, cuida de manter operacionalmente as dezenas de aeroportos importantes do País. Agora, vamos ficar para as perguntas, porque eu acho que a gente vai mais ao ponto.

Acabou de chegar também a representante do Ministério das Cidades, Dr^a Luiza Gomide de Faria, que eu gostaria de convidar para estar aqui presente.

Passo, de imediato, a palavra ao Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União, Dr. Rafael Jardim Cavalcante.

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - Sr. Presidente, S. Ex^a...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Só um minuto, apenas para dar aqui um posicionamento já preparado pela Consultoria.

O Tribunal de Contas tornou público que, pela consolidação das fiscalizações realizadas, a conta final das obras preparatórias para a Copa do Mundo ficou em R\$25,5 bilhões.

Além de atrasos importantes nos cronogramas de execução dos projetos, identificaram-se obras não entregues e a necessidade de repactuação de programas, com possibilidade de rescisão contratual em determinados casos.

Nesse sentido, na opinião do representante do TCU, quais seriam as grandes lições a serem extraídas pelo País para o planejamento de grandes eventos, como foi o caso da Copa e, agora, das Olimpíadas?

Esse é um grande desafio para o Brasil e, sem dúvida nenhuma, também uma grande oportunidade para o País.

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - Sr. Presidente, Sr. Senador Wellington Fagundes, ilustre representante da Infraero, Dr. Jaime Parreira, ilustre representante do Ministério do Turismo, Dr. Neusvaldo Lima, Dr^a Luiza Gomide, quem tenho prazer em rever, representante do Ministério das Cidades, demais Parlamentares aqui presentes, senhoras e senhores, é com muita honra que o Tribunal acolhe o chamamento do Senado Federal para discutir um tema tão importante e expor aos olhos do controle externo quais foram os aprendizados que tivemos com esse grande evento que foi a Copa do Mundo de 2014.

O Brasil fez um massivo investimento em infraestrutura, um monumental investimento. Algum legado ficou, outro está a caminho, outro não vai acontecer, e, desse retrato, diante das fiscalizações que nós fizemos e aos nossos olhos, em geral, sobre tudo aquilo que aconteceu é interessante que a gente medite, porque, sem dúvida, a gente cavou, literalmente, oportunidades para conseguir, por meio desse aprendizado, até discutir o nosso escopo legislativo, em razão dessas oportunidades, algumas delas perdidas.

Presidente, eu fiz uma apresentação demonstrando como foi o controle do Tribunal de Contas da União sobre essas fiscalizações para a Copa do Mundo e, diante mesmo da pertinência da ponderação que V. Ex^a fez, é necessário que se demonstre qual o critério que nós utilizamos para fiscalizar. Contudo, ainda mais importante, é meditar e conversar sobre o aprendizado para dele conseguirmos tirar recorrências e sairmos daqui melhores, inclusive com eventuais propostas sobre como aprimorar a nossa legislação, de modo a conseguir mais eficazmente investir em infraestrutura nas novas oportunidades.

Principalmente nesses investimentos em infraestrutura, o Tribunal é auxiliar do Congresso Nacional no controle externo da República. E, nesse ano que vem, 2016, nós completamos 19 anos do que nós chamamos de Fiscobras, que recolhe as informações recorrentes em investimentos de infraestrutura que o Tribunal de Contas da União repassa ao Congresso Nacional para respaldá-lo na decisão de colocar ou não dinheiro naquele investimento em infraestrutura. São fiscalizações contínuas e tradicionais. No próximo ano, como disse, vamos entrar no 19º ano de operação.

A Copa do Mundo também entrou nesse rol de fiscalizações. Desde 2009, 2010, nós atuamos nesses grandes empreendimentos, informando ao Congresso Nacional e à sociedade não somente a conformidade com a lei, mas a legitimidade daquelas obras, daqueles investimentos, daquelas decisões com relação à sua eficiência, eficácia, economicidade e da vantagem para a sociedade daquilo que ela poderia extrair do dinheiro que é dela.

E como, na Copa do Mundo, os investimentos não eram isolados, tinham entre eles, entre todos eles, uma interconexão, todos os R\$25,5 bilhões realizados tinham um objetivo muito claro, a realização bem-sucedida do evento esportivo chamado Copa do Mundo e um objetivo muito claro de deixar uma herança positiva para a sociedade. Eles não poderiam ser, de forma alguma, vistos de forma isolada. Nunca! E o Tribunal de Contas da União, ciente dessa necessidade de ver os investimentos de forma integrada, decidiu concentrar em um único relator a avaliação de todos os investimentos.

Então, a estratégia foi realizar as fiscalizações, levar ao Ministro Relator da Copa, que, por sua vez, levava ao Plenário do Tribunal de Contas da União, onde as decisões eram prolatadas e, imediatamente, Senador, informadas ao Congresso Nacional, às Comissões específicas do Congresso Nacional, para que a sociedade, aos olhos do Legislativo, que ela vota para estar aqui, conseguisse estar ciente de como aqueles investimentos estavam sendo feitos.

Eu acredito que, para contextualizar como essas fiscalizações do TCU foram feitas, essa transparência que foi colocada aí seja a mais importante, porque as fontes de recursos - esses R\$25,5 bilhões - eram as mais diversas possíveis, e essa particularidade de vários tipos de investimento, de várias fontes de recursos tornou a fiscalização do Tribunal de Contas da União, como também do Legislativo federal, distinta para cada investimento.

Existiram operações bancárias do BNDES; existiram e existem operações da Caixa Econômica Federal; existiram investimentos diretos do Orçamento Geral da União nos portos e aeroportos, realizados pela Infraero; existiram também

investimentos estaduais, municipais e até privados. Dessa forma, o controle eficiente e eficaz, para não haver uma invasão constitucional do Tribunal de Contas da União nas competências próprias dos TCEs e dos TCMs, os tribunais de contas dos Estados e dos Municípios, exigiu um intercâmbio muito grande de informações, uma sinergia grande de diálogo com todas as instituições incumbidas de controlar a Copa, tal como o Ministério Público Federal, por exemplo.

No caso dos estádios, por exemplo, não houve um pinga de dinheiro diretamente aplicado do Orçamento Geral da União. Todos eles foram financiados pelo BNDES até o limite de R\$400 milhões. Mas, ora, numa operação bancária em que não existe propriamente uma transferência patrimonial, o que legitima a fiscalização do Tribunal de Contas da União nesses empreendimentos? São olhares diferentes.

Da mesma maneira - e muito importante para esta reunião -, as obras de investimento em mobilidade urbana. Existiram parcerias público-privadas tocadas nos Estados; existiram investimentos diretos dos Estados, mas 51, 52 empreendimentos - depois mudou para 49 - eram financiados pela Caixa Econômica Federal - operações bancárias. Em princípio, então, o Tribunal de Contas da União não teria legitimidade, em razão de não haver a transferência patrimonial, de fiscalizar diretamente, *pari passu*, em campo, o empreendimento, inclusive com relação aos seus prazos.

Os olhares do Tribunal de Contas da União, por exemplo, para as obras de mobilidade urbana são: o que a Caixa Econômica Federal, como dona do dinheiro que está sendo emprestado, tem que olhar nesses empreendimentos para (I) garantir que os recursos do FGTS, que era a fonte de recursos, fossem bem aplicados; (II) como operadora financeira com uma fonte muito particular de recursos, o FGTS... Existe uma peculiar diferença entre uma operação bancária tradicional, onde você só deve garantias, e uma operação oriunda de um fundo muito próprio em que ele autoriza investimentos numa linha muito particular, que envolve a necessidade de aqueles recursos angariarem benefícios à sociedade, por exemplo, nas obras de mobilidade urbana.

Questão diferente se deu nos portos e aeroportos. Como o recurso era aplicado diretamente pela União, por meio das suas estatais ou da SEP, a Secretaria Especial dos Portos, o Tribunal de Contas da União pôde acompanhar *pari passu* cada meandro, cada passo mesmo que foi dado. E, aí, o interessante aqui é reconhecer e testemunhar - e digo isso porque acompanho muito de perto cada licitação de cada aeroporto que foi feito - a predisposição da Infraero em corrigir qualquer eventual irregularidade, mínima que fosse, que o Tribunal de Contas da União apontava. Houve fiscalização nos editais. Era importante que assim fosse feito: antes de qualquer irregularidade acontecer, sob pena dos importantes investimentos para a Copa não acontecerem, o Tribunal de Contas da União fiscalizava os editais, ouvia a Infraero, e esta, imediatamente - posso citar vários casos, seja no Galeão, em Confins, em Manaus, acho que em quase todos -, estava pronta para dirimir aquelas eventuais irregularidades.

Se atrasos aconteceram - e aconteceram -, acho que, ao final, nós podemos verificar os nossos pontos de vista sobre o porquê de ter havido atrasos, o porquê de as empresas terem quebrado, o porquê de os prazos terem estourado. Eu acho que isso é o que pode ficar dessa conversa. Certamente, não foi pela boa vontade da Infraero em bem aplicar os recursos e resolver os problemas necessários para que a Copa acontecesse.

Este é um testemunho. O Ministro Relator era o Ministro Valmir Campelo. Diversas reuniões foram feitas com a Infraero e, nesse debate, eu posso, claramente e com tranquilidade, dar esse testemunho.

Da mesma maneira com os portos, Junto à SEP, também, nós fizemos fiscalizações muito tenras, ainda nos editais, e com a colaboração muito próxima dos TCEs e dos TCMs.

Quando os recursos da União limitavam seus financiamentos - voltando ao caso da mobilidade urbana, da Caixa e dos estádios -, o TCU avalia apenas a regularidade das operações bancárias. A gente, via de regra, não entra no meio da obra para fiscalizar o seu andamento, porque o recurso, originalmente, não é do OGU. Então, isso envolve, na verdade, na avaliação de regularidade dessas operações, a finalidade do recurso, daquele empréstimo bancário, no caso do BNDES, subsidiado, e a probidade dos investimentos.

Então, a gente deu um passo além do que costuma dar. A legitimidade de empréstimos feitos pelo BNDES e pela Caixa Econômica Federal não poderiam alimentar, por exemplo, empreendimentos superfaturados. Então, aos olhos da Caixa e aos olhos do BNDES, haveria de se fazer uma análise mínima necessária - é claro que não idêntica ao do dono do recurso - para que se garantisse que não se estava financiando empreendimentos superfaturados ou inviáveis. Se o recurso era para a Copa e o empréstimo envolvia condições especiais para a Copa, financiar empreendimentos que, certamente, não ficariam prontos até a realização da Copa extrapolaria a finalidade do recurso. Eram condições muito especiais de empréstimo - e isso nós fizemos e podemos contar essa história.

Tentando entrar, agora, nos resultados, as fiscalizações do Tribunal nesses quatro, cinco anos, nos portos, aeroportos, arenas, obras de mobilidade urbana, turismo - e fiscalizamos também as renúncias financeiras; fiscalizamos TI, segurança pública -, renderam benefícios concretos em redução real dos orçamentos em, pelo menos, R\$650 milhões, com mais

transparência e mais controle social. Não são resultados estimados, do tipo "pode ser que", não; trata-se de redução concreta de contratos fiscalizados pelo TCU na Copa do Mundo. Todas realizadas em idade tenra dos empreendimentos, preferencialmente nos editais, para viabilizar alterações tempestivas que rendessem, de fato, economia do dinheiro do cidadão para realizar a Copa do Mundo.

E aí alguns resultados: no Aeroporto de Confins - e a gente contou, de fato, com a boa vontade da Infraero, que reconheceu o prejuízo por nós apontado -, houve a redução de R\$70 milhões no edital. No Aeroporto de Manaus, outros R\$70 milhões; no Galeão, foram R\$16 e R\$17 milhões; no Aeroporto de Fortaleza, R\$15 milhões. Nos portos, houve redução de R\$75 milhões nos orçamentos. Nos estádios de futebol, havia uma governança muito própria do controle do Tribunal de Contas da União. Como havia muitas PPPs e a responsabilidade pela fiscalização dos empreendimentos era, eminentemente, dos tribunais de contas dos Estados, naquele viés de que o BNDES, com legitimidade da aplicação do recurso público que é subsidiado, não poderia financiar, por exemplo, obras superfaturadas. Então, na eventualidade de uma fiscalização de um tribunal de contas estadual verificar irregularidades que dessem azo a algum investimento antieconômico, o Tribunal determinava ao BNDES que, até a solução daquela irregularidade pelo Estado, se abstinisse de repassar recursos. Essa foi a lógica da fiscalização pelos Estados.

Por exemplo, no Maracanã, houve redução, no contrato, de R\$97 milhões. Na Arena da Amazônia, outros R\$84 milhões. No caso de mobilidade urbana, que também são financiamentos, a nossa estratégia fiscalizatória foi orientar a Caixa Econômica Federal a respeito daquilo que ela deveria analisar previamente ao repasse dos recursos. Em alguns empreendimentos, a gente determinou que eles fizessem análises necessárias e suficientes para garantir que, na intenção daqueles recursos, que aquelas obras de mobilidade fossem feitas e terminadas anteriormente ao empreendimento. Por quê? A autorização de crédito, até então realizada pelo Conselho Monetário Nacional, envolvia operações especiais de crédito, inclusive com a possibilidade de extrapolação dos limites de endividamento dos Estados e Municípios, que envolviam o término tempestivo das obras.

E, mais uma vez: se algo não aconteceu, algo que extrapola a questão específica da Caixa ou da mobilidade, ou dos aeroportos, por que, no Brasil, é tão difícil se terminar uma obra a tempo? Ao final dessa prestação de contas e de expor o que a gente fez, eu vou me propor a conversar, rapidamente, pelo tempo que a gente ainda dispor, sobre isso.

É claro que os representantes do Ministério das Cidades terão dados muito mais atualizados - os últimos que nós temos são de outubro - sobre aqueles empreendimentos tidos como para a Copa do Mundo, daqueles empréstimos feitos pela Caixa. A informação de outubro é de que, até então, existiam 77,8% desembolsados. Se isso for trespassado para a cidade sede, em Belo Horizonte, 94,7% dos financiamentos, dos repasses, já haviam sido feitos.

O que está em vermelho são as obras que, por um ou outro motivo, saíram da matriz de responsabilidades da Copa.

Em Brasília, 48,8%; em Cuiabá, 72% - e há toda uma questão particular nas obras de Cuiabá, Senador, de modo que, se o senhor quiser, estou pronto para responder qualquer pergunta. Em Curitiba, 83%; Fortaleza, 31,5%; Manaus, os empreendimentos então tidos não aconteceram, isto é, não houve repasse. Natal, 68%; Porto Alegre, também não houve repasse para obras de mobilidade tida como para a Copa. Recife, 92,4%; Salvador, também não houve; São Paulo *idem*.

(Soa a campainha.)

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - E, no caso dos aeroportos, a previsão era de R\$2,66 bilhões. Foram contratados R\$4,41 bilhões e existem ainda investimentos, nos aeroportos concedidos, de R\$3,62 bilhões.

Eu acredito que o Dr. Jaime Parreira tenha identificado muito bem, naqueles empreendimentos que, porventura, não tenham ficado prontos, qual é a sua situação atual. E eu posso, na fase de perguntas, identificar o que o Tribunal tem feito, quais as fiscalizações que existem, o que podemos fazer.

Os aeroportos concedidos têm uma situação muitíssimo particular. Quais eram os aeroportos concedidos, que eram tidos como aeroportos da Copa do Mundo? Guarulhos, Viracopos, São Gonçalo do Amarante, Brasília. O Galeão ainda não tinha sido concedido.

Alguns empreendimentos, ou melhor, alguns investimentos, de fato, não ficaram prontos exatamente conforme a exigência editalícia na época da contenção. Não ficaram prontos para a Copa. É claro que isso tem consequências contratuais tanto no fluxo de caixa do empreendimento quanto com relação às multas. O Tribunal fez e faz fiscalizações específicas para dar consequência a esses contratos. Eles tinham cláusulas, gatilhos muito próprios tais como "olha, se você não tiver esse investimento pronto para a Copa, a consequência será X e Y, e já se pode antecipar que a consequência será alteração no fluxo de caixa, porque o atraso no investimento é bastante impactante no fluxo de caixa, e eventuais multas contratuais daí decorrentes.

Seria interessante inclusive, Sr. Presidente, que representantes da Anac pudessem testemunhar como foi essa relação com as concessionárias para a Copa.

E há o pós-Copa. Isso toca muito particularmente à Infraero, essa experiência dos aeroportos concedidos; toca à Infraero e toca a todas as empresas públicas. É o seguinte: a Infraero é sócia, 49%, de todos os aeroportos concedidos. Ou seja: ela tem minoritárias. E tem minoritárias como as tem o Banco do Brasil, como tem a Caixa, como tem o BNDESPar, como tem os Correios. Nos últimos quatro, cinco, seis anos, tem havido um expressivo aumento de recursos públicos das estatais por meio de suas minoritárias. E, como elas não têm um controle, elas aportam dinheiro, e há de se ter uma governança muito clara, muito boa sobre a adequação e a legitimidade desse gasto. Então, sendo bastante grosseiro - e posso explicar conforme seja - se existe R\$1 bilhão em investimento no aeroporto de Guarulhos, a Infraero teria que aportar R\$500 milhões. Mas por que o investimento é R\$1 bilhão? Quem é que vê? Qual é a estrutura fiscalizatória dentro de uma empresa para saber se o investimento é de R\$1 bilhão, de R\$2 bilhões ou da metade disso? Exagerando, a Infraero pode colocar R\$500 milhões ou pode colocar R\$250 milhões.

Portanto, há uma questão societária da Lei nº 6.404, que é a Lei das S.A.s, que faz com que, na verdade, as empresas, no caso a Infraero, tenham que reaprender, se reinventar para lidarem adequadamente com esse investimento. E os objetos das fiscalizações do TCU sobre os aeroportos concedidos para a Copa têm militado especificamente sobre a necessidade de reinvenção quase que societária da Infraero para lidar com esse desafio de ser eficiente na aplicação de recursos de suas minoritárias.

Esse assunto é importantíssimo porque atravessa, trespassa a Infraero, envolve todas as estatais. Acredito que a oportunidade de discutir sobre isso seja a nova lei de governança das estatais, que está em trâmite nesta Casa legislativa. É um assunto delicadíssimo, importante e atual. E ele toca, sim, aos investimentos da Copa do Mundo. Se existe um aprendizado daí decorrente, é a necessidade de haver um acervo legislativo que cuide de verificar a propriedade de como essa fiscalização da estatal é feita.

E também do Congresso Nacional. Por quê? Porque investimento de estatal entra o Orçamento Geral da União. Só que o dinheiro das suas minoritárias é inversão financeira, não entra no OGU. V. Ex^a, Sr. Presidente, não tem a mesma transparência no gasto de uma minoritária como tem no tem no gasto da estatal. Se o Congresso Nacional não tem a mesma transparência desses gastos, a sociedade também não tem. E isso é novidade, aumentou demais a aplicação desse tipo de recurso.

(Soa a campanha.)

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - É importante que se debruce sobre esse tema. E ele pode ser visto também - por que não? - como herança da Copa, porque a participação da Infraero é muito grande e os aportes são gigantescos.

Existiram, portanto, nessas fiscalizações, mais do que avaliações editais, atrasos. Agora, por que as obras atrasam e por que as empresas quebram? Vou começar logo pela mais difícil. É algo que exige de nós, Controle do Tribunal de Contas da União, sim, uma meditação.

Se formos verificar de forma recorrente, o eventual atraso nos pagamentos que são feitos acaba com uma empresa. Uma empresa com o orçamento muito justinho, que está com lucro baixo, uma empresa de médio ou pequeno porte não tem condições de sustentar investimento de uma obra por três meses que sejam. Atraso de pagamento de dois ou três meses racha, acaba com uma empresa. Ou seja, é preciso também saúde financeira do ente pagador para garantir que a empresa conseguirá ter fôlego.

Na Infraero, por exemplo, onde isso aconteceu de forma muito sistemática, diversas empresas quebraram. Não se pode dizer que houve - eventualmente, na próxima fase, a Infraero pode falar - atraso recorrente que ensejasse ajuda para a quebra da empresa.

Precisamos, de fato, meditar. Estamos reconhecendo que merecemos fazer um trabalho sobre isso, sobre o porquê de ter quebrado. Será que o preço estava justo demais? Reconhecemos que precisamos nos debruçar sobre o problema. Foi algo muito pontual, em três ou quatro aeroportos, o fato de as empresas não conseguirem fazer os investimentos. Literalmente quebraram, deram prejuízo a todo mundo.

Agora, naquilo em que temos grande experiência e que atravessa a Copa do Mundo, vou dar a resposta que todo mundo sabe, mas o mais importante é meditarmos sobre esse porquê. Obras atrasadas, quanto mais tenro o nível de detalhamento do projeto, quanto pior o planejamento, maior a chance de tudo dar errado, inclusive de atrasar e inclusive de a empresa quebrar.

Sim, mas por que é tão difícil contratar um projeto bom? Isso aconteceu na Copa. Bom, planejamento exige tempo. Se formos colocar o principal motivo de por que é tão difícil fazer bom projeto, é que não é raro haver uma lei orçamentária

atual, que vem em fevereiro, exigindo R\$10 milhões ou R\$50 milhões, R\$100 milhões, em uma obra que tem que ser empenhada até 31 de dezembro. Essa é a principal reclamação dos gestores que capacitamos, inclusive, pelo Brasil afora. Acho que não há nenhuma unidade da Federação em que eu tenha ido e que não tenha escutado a mesma coisa.

O gestor, muitas vezes, faz coisas erradas não para se locupletar e botar dinheiro no bolso. Ele faz a coisa errada para dar certo no tempo que ele tem. Então, você tem que, em fevereiro, licitar projeto, contratar projeto, fiscalizar projeto, receber projeto, fazer orçamento, licitar a obra e empenhar até 31 de dezembro; senão, perde o dinheiro e nada acontece. É uma realidade. É uma realidade que a legislação não tem resolvido. E ela começa desde a votação da lei orçamentária na...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu poderia fazer uma intervenção?

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE (*Fora do microfone.*) - Claro!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É exatamente o que está acontecendo neste momento. Neste momento, já estamos avançados na votação da LOAS e ainda não temos votado a Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Então, como é que você vai fazer planejamento de um orçamento se o Congresso Nacional ainda não votou a Lei de Diretrizes Orçamentárias, que precede, necessariamente, a feitura do orçamento?

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - Ao que dizem - e não tenho cabelos brancos suficientes ainda; hei de tê-los - é que isso acontece há décadas: "ah, sempre foi assim". Mas pode ser diferente.

A nossa missão, no Tribunal de Contas da União - zelamos muito por isso, e temos muito orgulho disso -, é controlar a Administração Pública em benefício da sociedade. Se não tivermos condições de identificar problemas e oferecer respostas, temos que pensar no que estamos fazendo. E essa é uma resposta clara. Qualquer proposta que não impacte seriamente sobre esse problema está chovendo no molhado, está enxugando gelo.

Vou falar outras, no pouco tempo que tenho. Presidente, é importante, acredito que possa dar resultado.

Na Copa do Mundo, os projetos começaram em 2010. É difícil haver um que tenha começado antes. Isto para obras que demoraram três, quatro anos. O Brasil tem extrema dificuldade de fazer projetos de Estado. A prestação de contas é feita de quatro em quatro anos. Aquilo que termina em quatro anos dá certo, aquilo que vai para oito ninguém quer fazer. E é claro que isso impacta o planejamento dos empreendimentos.

Vou passar para o próximo.

É extramente difícil contratar projeto. É quase impossível contratar boas projetistas. Vou tentar, rapidamente, em dois motivos - é uma pretensão muito grande -, tentar identificar o porquê. Isto aconteceu na Copa do Mundo. Em Curitiba houve um caso claro, no aeroporto de Curitiba.

Primeiro, se sou particular e contrato uma projetista que acaba fazendo bobagem ou, no projeto estrutural, enche de ferro e faz a obra ter um custo alto, eu nunca mais a contrato. Na Administração Pública, não se consegue fazer isso. A projetista, no particular, gasta tempo para oferecer um bom projeto. Ela faz modelagens. A projetista, quanto contrata com um órgão público, quer entregar o que quer que seja, porque, quanto mais rápido entrega, mais rápido recebe. Mesmo boas projetistas não têm interesse em entregar bons projetos, porque não são remuneradas por isso. Qualquer proposta legislativa que paute essa questão, se não tratar seriamente esse assunto, vai enxugar gelo. Mesmo boas projetistas não têm interesse em entregar bons projetos.

E há outra questão: a dificuldade de selecionar boas projetistas. Hoje, a "técnica e preço" vira "preço e preço". Na verdade, selecionam-se empresas por qualificação de papel: tem que demonstrar ser profissional com dez anos de experiência, tem que demonstrar isso e aquilo... Todo mundo tem nota máxima. Você nivela por baixo e...

A "técnica e preço" tem que pontuar não a experiência da contratada, mas o potencial produto que ela pode apresentar. Tem que pontuar a metodologia, não tem que pontuar experiência. Só que, para isso, você precisa de dar tempo às empresas para pré-dimensionarem os projetos. E aí se cai de novo no problema do tempo. Embora os gestores saibam o que fazer, não há tempo para fazer. Portanto, tem que pontuar metodologia.

Rapidamente, a questão dos prazos na Administração Pública. Dimensionamento de prazo é disciplina, é quase que projeto, tem que fazer o Diagrama PERT/CPM, e isso leva tempo, precisa de empresa especializada. Mas, se já se contrata uma empresa para fazer projeto, por que não se contrata empresa para dimensionar o prazo PERT/CPM? Sai barato, sai rápido.

Rapidamente, acho que, de repente, deixa para as respostas. Acredito que existem recorrências que podemos e devemos aproveitar.

Perdoem-me o tempo tomado, perdoem-me se extrapolei alguma coisa. Estou pronto para responder a V. Ex^{as}, senhoras e senhores, acerca de qualquer eventual dúvida que possa aparecer.

Sr. Presidente, muito obrigado, principalmente pela paciência.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O ideal é que tenhamos o máximo possível de esclarecimentos, e acredito que a sua participação aqui está sendo até inovadora, talvez até por sua juventude, por seu entusiasmo. Já vimos, por outro lado, muito o Tribunal de Contas penalizar pela eficiência da empresa. Por exemplo, uma licitação pública que foi feita é vencida por uma determinada empresa que se utiliza de uma tecnologia que pode melhorar sua eficiência e, conseqüentemente, o lucro. Aí, o Tribunal de Contas diz: "bem, se dá para diminuir, tem que diminuir o preço". Mas isso vai ficar para as suas considerações depois, até para que a população possa indagar, se quiser, sobre o assunto. Talvez V. S^a possa fazer alguma consideração inclusive sobre o modelo de licitação no Brasil, o RDC e a Lei nº 8.666. V. S^a poderia fazer algumas considerações também nessa linha do planejamento.

Quero passar aqui ao Dr. Neusvaldo Ferreira Lima, que representa o Ministro e o Ministério do Turismo.

Faço aqui também algumas considerações.

Dados divulgados em dezembro de 2014 dão conta de que o Brasil recebeu, durante a Copa, mais de um milhão de turistas de 202 países. Mais de três milhões de brasileiros viajaram motivados pelos jogos.

Eu gostaria de saber do representante do Ministério do Esporte qual a avaliação do legado da Copa para a sociedade brasileira. Que setores foram mais beneficiados no conjunto das melhorias realizadas?

Com a palavra o Dr. Neusvaldo, que está sendo bem disciplinado, aguardando o comando.

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Obrigado.

Cumprimento o nobre Presidente desta Comissão, Senador Wellington Fagundes, cumprimento os colegas de Mesa, Dr. Rafael Cavalcante, digno representante do Tribunal de Contas da União, o Dr. Jaime Henrique, da Infraero, a Dr^a Luiza Gomide, companheira de Copa, sofredora durante o período que antecedeu à Copa... Tivemos uma experiência fantástica, que, com certeza, vamos aproveitar bastante e levar para o resto das nossas vidas.

Cumprimento toda a plateia, os demais Parlamentares e todos que assistem a esta reunião.

Anuncio aqui a presença de outros colegas do Ministério do Turismo: do colega Ítalo Mendes, que participou ativamente dos trabalhos de preparação para a Copa em nome do Ministério do Turismo, e do Dr. Frederico, que está aqui e é da Assessoria Parlamentar do Ministério do Turismo.

Obrigado pela assistência.

Estamos trazendo alguns eslaides de dados apresentados na sexta avaliação dos resultados da preparação para a Copa do Mundo. São dados, portanto, oficiais apresentados, à época, pelo Ministério do Esporte. Vamos traduzir aqui para os senhores apenas o que seria a nossa participação, a participação do Ministério do Turismo. Mostro estas transparências para demonstrar onde atuamos.

Nós ficamos no 2º Ciclo de Planejamento. Vocês sabem que a preparação da Copa do Mundo, no âmbito governamental, foi planejada para ser realizada em três ciclos de planejamento. O primeiro ciclo envolvia as grandes obras: as arenas, mobilidade urbana, aeroportos e portos. O segundo ciclo foram os projetos de suportes e serviços, o que envolve telecomunicações, turismo etc. E o terceiro ciclo foi a preparação da operação propriamente dita, já mais próxima dos eventos. Então, nós aparecemos ali no segundo ciclo.

Eu gostaria de pular para a transparência 40, direto.

Isso.

Essa apresentação tem mais de cem eslaides. Estou na quadragésima transparência, que explica como se deu o 2º Ciclo de Planejamento. Aparecemos ali, o Turismo, como parte do segundo ciclo.

No turismo, entendemos que não há o que reclamar, não há como ter uma visão negativa do que foi a preparação e do que é o turismo pós-Copa. A nossa expectativa é absolutamente positiva. Se há desencontro, digamos, na parte operacional, há, em contrapartida, uma expectativa muito positiva e já resultado bastante saudável nos números do turismo.

Costumamos dizer que o turismo, nos grandes eventos, vai aparecer mais no momento logo após, nos legados. Isso está a olhos vistos. Foi dado aqui um depoimento do que aconteceu com os aeroportos do País. Nós também ratificamos com o número de passageiros no último ano. Os resultados são fantásticos, e entendemos que ainda estamos em processo.

Quero propor, então, que os resultados dos grandes eventos estejam em processo. Não são definitivos ainda, estão evoluindo e tendem a evoluir para números muito mais otimistas. Então, se hoje temos uma visão de que a Copa do Mundo representou um evento positivo para o País e para a história do País, quero propor que consideremos que não estamos ainda na avaliação final. Isso está em processo.

Vou citar um exemplo.

A Organização Mundial do Turismo vem acompanhando o movimento de turistas internacionais nos últimos anos e mostrando para o mundo que mais de um bilhão de pessoas transitam no mundo na condição de turistas, por ano. Desse um bilhão, o Brasil vinha em um patamar de cerca de cinco milhões. Recebíamos cinco milhões de turistas por ano. Em 2014, esse patamar foi para 6,4 milhões, e estamos projetando evolução nesse sentido.

A nossa expectativa é de que o Brasil vai crescer na recepção de turistas internacionais, e temos um mercado fantástico para conquistar. Os 6,4 milhões significam um pouco mais de 0,5% de turistas que transitam no mundo inteiro. Isso é uma contradição, se nós apresentarmos só um dado aqui de que o Brasil é o país nº 1 do mundo em cenários naturais. Nós temos, não trabalhados, obviamente, conhecidos pela Organização Mundial de Turismo, recursos naturais em diversidade e qualidade que colocam o Brasil nessa condição de primeiro do mundo. Nós só precisamos transformar esses recursos em atrativos, precisamos trabalhá-los. Por isso, é necessária e se justifica plenamente a implantação de infraestrutura.

Também dá o testemunho de que, no após Copa, a iniciativa privada, nos diversos segmentos que trabalham o turismo, especialmente hotelaria, transporte e aviação, por exemplo, continuam evoluindo e investindo. Os hotéis continuam sendo construídos. As empresas aéreas continuam apresentando resultados positivos. E aí eu vou tirar daqui algum dado mais recente, bastante recente, que tem demonstrado um arrefecimento do número de passageiros, mas isso eu entendo como conjuntural e passageiro. Acho que esse número tende a continuar evoluindo, e a classe empresarial não tem reclamado até agora.

Claro que, eventualmente, um ou outro coloca o seu número, que teve redução do número de hóspedes em determinado fim de semana e tal, mas, na evolução histórica, digamos assim, dos últimos dois anos, isso tende a evoluir.

Outro dado importante: o número de brasileiros que entrou consumindo turismo com o advento da Copa do Mundo e dos grandes eventos esportivos está a olhos vistos. Então, muita gente está viajando, os aeroportos estão cheios em todos os lugares em que a gente chega. Visitei, recentemente, Cuiabá, e havia lá um ou outro voo, mas estava cheio de passageiros esperando o próximo voo. Brasília nem se fala, entre outros aeroportos.

Os números estão aí a olhos vistos, e o Ministério do Turismo se estruturou para apresentar esses números. Então, vem apresentando, sistematicamente, os grandes números que traduzem a evolução do turismo a partir do advento dos grandes eventos esportivos.

Mas quero insistir que isso não é definitivo. Vamos esperar as Olimpíadas, vamos esperar os resultados que a Nação, o Parlamento e o próprio Ministério do Turismo, como parte integrante da estrutura de Estado, estão trabalhando. Falo aqui de medidas recentes, como a dispensa de visto a turistas de determinados países. Nós não temos o resultado ainda, mas só uma decisão de governo, de Estado. O resultado, por exemplo, da regulamentação da profissão de artesão; são 10 mil profissionais no Brasil inteiro. Dez mil ou dez milhões?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Dez milhões! É muita gente trabalhando com artesanato, uma economia de subsistência que, nos momentos de conjuntura difícil, tende a aumentar, e o Ministério, claro, atendendo à demanda do setor, trabalhou na regulamentação da profissão.

A questão do turismo rural, que é bem recente; a questão das zonas especiais de turismo, em que o Governo está trabalhando; tudo isso não é porque a gente simplesmente se propôs a fazer; é porque há demanda, porque o turismo, realmente, vem-se afirmando nos últimos tempos como uma grande vocação.

Nós tivemos um gestor anterior, nosso ex-Ministro Vinicius Lages, que propôs um raciocínio que nós estamos encampando, insistindo nesse raciocínio. Nós estamos em um momento hoje como estava a agricultura há 30 anos; tinha um potencial fantástico e precisava desenvolver-se. É o que temos hoje no turismo: um potencial fantástico, somos o primeiro do mundo em cenários naturais e, para corresponder a esse cenário, tendemos a evoluir também para o primeiro do mundo em recepção de turistas. Por que não?

Então, nós precisamos trabalhar nesse sentido: pensar grande e, claro, investir minimamente para ter essa condição.

Vou voltar aqui às transparências. O número de turistas na Copa superou as expectativas iniciais, colocadas aqui pelo nobre Presidente da Comissão. Recebemos mais de um milhão de estrangeiros, de 202 países.

Vamos ter um movimento similar ou até mais pujante - e a expectativa é de que seja mais pujante - no próximo ano. Também um volume razoável de estrangeiros, igual número de países representados nas Olimpíadas.

Mais de 3 milhões de brasileiros se deslocaram entre os Estados em função da Copa do Mundo. Não digo esses 3 milhões, mas um número maior do que o histórico continua acontecendo. Os brasileiros continuam passeando; de repente

começaram a descobrir o Brasil. E aí a gente pode dizer que o Brasil não foi descoberto só em 1500; de repente, os brasileiros vão descobrir o Brasil de novo a partir dos grandes eventos esportivos, descobrir a nossa beleza - isso é fundamental.

Aí, eu proponho que cada brasileiro procure saber o que tem o Brasil, comparar as nossas praias com Cancún, por exemplo; comparar os nossos parques com os de outros países. E vocês vão que os nossos são muito mais bonitos. Viajem pelo Pantanal e pela Amazônia e vejam o que é belo. Vejam as praias do Nordeste e vejam o que é belo.

Não precisam ir lá fora buscar cenário bonito, porque nós temos aqui.

Setecentos mil turistas estrangeiros entraram no Brasil só em junho de 2014 - um volume gigantesco, além da nossa expectativa para aquele mês. Taxa de ocupação do setor hoteleiro altíssima. Recordes em vários serviços do setor de turismo.

O Ministério do Turismo, na divisão de tarefas entre as instituições que se uniram para a preparação da Copa do Mundo e dos eventos esportivos, ficou com estas três incumbências: implantar a infraestrutura turística, com o que vinha trabalhando; qualificação de mão de obra para servir nos empreendimentos privados turísticos; e hotelaria com financiamento através do BNDES.

Então, o único setor que teve a participação de financiamento foi hotelaria; nos demais, são recursos a fundo perdido; e, na parte de qualificação, na realidade, nós entramos com uma parceria com o Ministério da Educação através do Pronatec.

No caso de infraestrutura turística, nós já vimos fazendo. O Ministério tem uma vida curta ainda, mas já tem um histórico razoável de obras de infraestrutura implantada. Aliás, é a principal atuação hoje, em termos de execução orçamentária. É bem claro que parte do *trading* nos cobra uma atuação mais pujante nos outros componentes dos serviços turísticos. Mas a atuação mais pujante é essa por motivos óbvios; nós temos um grande parceiro e prezamos muito essa parceria, que é o próprio Congresso Nacional, que nos traz anualmente um volume muito bom de obras através de emendas parlamentares.

O nosso pacote de obras de atuação envolveu, nas doze cidades-sede, cerca de R\$172 milhões, 40 ações de infraestrutura turística - quando a gente fala ações, são contratos; 14 contratos envolvendo centros de atendimento ao turista; 12 sinalizações turísticas; 14 contratos para acessibilidade.

Os resultados: na véspera da Copa do Mundo, tínhamos essa insegurança - nós, como técnicos do Governo Federal, claro que participamos de momentos de grandes desafios, de muita aplicação e com tempo curto, já que fizemos parte da segunda etapa de preparação...

(Soa a campanha.)

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Mas, na véspera da Copa, nós apresentamos à comissão organizadora, uma lista de 65 centros de atendimento ao turista, prontos, em funcionamento, sejam implantados, sejam recuperados ou adquiridos - que são aqueles casos dos centros de atendimento móveis, para algumas cidades-sede.

Eu vou tentar abreviar porque eu queria também enfatizar a questão das obras.

É mais importante dizer ainda com relação a esta apresentação que nós descobrimos uma outra vocação do Ministério do Turismo dentro da estrutura de governo que foi abraçar a questão da acessibilidade.

Nós não vínhamos executando de forma sistemática a acessibilidade como uma atribuição nossa, uma missão da instituição. Passamos a abraçar essa atuação a partir da Copa do Mundo, tendo em vista o que a Secretaria de Desenvolvimento Humano passou para o Ministério do Turismo na divisão de trabalhos. E continuamos fazendo a acessibilidade, nos preocupando com os números da questão dos portadores de deficiência no País.

O Ministério do Turismo está divulgando hoje - por isso abri a tela no meu celular - números que são um pouco impressionantes. O Ministério publica que 17% da população é considerada obesa hoje no País; 23 milhões de brasileiros são idosos e, portanto, necessitados de estrutura de acessibilidade. Mais do que isso, numa entrevista feita por uma instituição contratada pelo Ministério do Turismo, de forma avulsa, não foram escolhidas as pessoas, 23% das pessoas entrevistadas no censo se declararam portadoras de alguma deficiência. Isso significa que precisamos ver melhor a questão da acessibilidade. E aí começou a nossa atuação formal, contínua, permanente, como proposta, como missão da instituição e como política de governo na questão da implantação de infraestrutura a partir dos grandes eventos esportivos.

O Ministério do Turismo vai colocar, no nosso pacote de atuação, a acessibilidade como missão institucional.

Queria encerrar - há mais transparências - detendo-me mais nas colocações apresentadas aqui pelo digno representante do Tribunal de Contas da União, Dr. Rafael. Essa experiência da ausência de projeto para as nossas obras já é quase uma síndrome, e temos levado nas nossas discussões técnicas essa questão, propondo algum caminho para resolver.

Nós, hoje, para realizarmos uma obra, por pequena que seja - foram 40 ações, no mínimo 40 obras, porque há contrato com mais de uma obra - e nenhuma custa mais de R\$20 milhões. As nossas obras custaram R\$172 milhões.

É claro que também, como nos outros ministérios, houve insucessos. Eu trouxe esses números aos senhores: dos 40 contratos, em condições normais, foram 27 mais 6 liminares, que continuam vigentes por liminares dos nossos parceiros por decisão da Justiça. Portanto, houve um número razoável, cerca de 13 contratos, que tiveram insucesso, dos 40. Por que isso? Por que tanta dificuldade se as obras são pequenas? Isso não aconteceu só com os aeroportos e portos.

(Soa a campanha.)

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Aconteceu com as obras de sinalização turística, as obras de acessibilidade e os centros de atendimento ao turista. São pequenas obras.

Primeiro, para cada obra dessas, nós estamos executando três contratos. Há um contrato nosso com a Caixa, que é o nosso agente operador; um contrato da Caixa com o ente federativo; e um contrato entre o ente federativo e o empreiteiro.

Então, nós temos de nos reportar, para cada obra dessas, a três contratos. Portanto, são, no mínimo, três níveis de fiscalização. Isso, sem contar que existe a fiscalização da CGU, do TCU e, eventualmente, da Polícia Federal, que também tem hoje quadro de engenheiros e que exerce fiscalização - claro que com uma outra motivação, mas a exerce também.

O arranjo institucional, portanto, é resultado de uma evolução histórica. Nós tivemos um momento na República, e não faz muito tempo, com a vigência do modelo autárquico, em que cada ministério tinha uma autarquia e fazia solicitação; não transferia para ente federativo. Teve seus resultados positivos, mas, em função dos resultados negativos, isso obrigou a República a mudar o modelo. E esse modelo vem evoluindo.

Nós tivemos outros momentos em que havia outros modelos. Mas o modelo atual é este: para cada obra nas transferências não obrigatórias que envolvam administração direta, nós tínhamos de executar três contratos ao mesmo tempo; tínhamos de nos reportar a três contratos.

Então, acho que é necessário se pensar sobre esse modelo. E isso não envolve ainda essa questão da separação entre o que é projeto e o que é obra. Eu acho que é o grande erro e a grande demanda. O maior problema do País, eu imagino, nessa questão da execução de obras, é este: as pessoas desenvolveram uma cultura imaginando que projeto não é importante. Só que nós, engenheiros, insistimos em dizer que não existe obra sem projeto. Não existe nenhuma condição de executar obra sem a existência de projeto.

Então, quero propor até como resultado, não só no âmbito do Gecopa (Grupo Executivo de Acompanhamento das Ações relativas à Preparação e à Realização da Copa do Mundo 2014), em que nós fizemos essa proposta, mas aqui, nesta Comissão. Por que a gente não estabelece, não propõe uma legislação em que, para se colocar uma obra no Orçamento da União, obrigatoriamente, teria que existir projeto? Quando eu falo em projeto é o projeto básico, executivo, com qualidade. Teria que existir projeto.

As pessoas estão, hoje, colocando, e essa cultura se instalou de uma forma mais efetiva a partir da nova Constituição, em 1988, quando surgiram as emendas parlamentares. Claro que o Parlamentar não é culpado por isso; ele não é obrigado a ter essa formação. Somos nós, técnicos, que temos de dar esse subsídio.

Mas, hoje, o Parlamentar, quando inclui na lei orçamentária uma obra, está colocando uma intenção de obra, porque isso vai ser discutido ainda, mas estabelece valor e tal. Então, é uma inversão total. E a área técnica vai ter que se esforçar para ajustar uma coisa que é física, real, a uma proposta de orçamento. Então, o enfoque hoje é pura e exclusivamente orçamentário. Isso não pode existir. Está absolutamente errado.

Eu acho que temos de enfatizar a questão técnica primeiramente: é necessário existir projeto. E já existe uma iniciativa no âmbito do próprio Sicnov (Sistema de Convênios). Os senhores vão ver que existe lá uma funcionalidade chamada Banco de Projetos. Aquilo já foi resultado da atuação dos técnicos que têm essa noção de engenharia e que vêm trabalhando com esse problema. Existe já uma abertura; nós só precisamos criar uma decisão que obrigue a existência de projeto antes da proposta da obra.

Não dá para continuar enchendo o Orçamento da União de propostas que, às vezes, são meras elucubrações. Desculpem-me, mas existe isto: às vezes, recebemos propostas inviáveis. Não dá para fazer projeto ou o projeto fica muito caro ou é inexecutável. O resultado disso é a média... E olhem que nós temos uma experiência razoável - quando digo nós é o Ministério do Turismo - na execução de obras, um volume bom de obras executadas nesse curto período de vida. Mas a média, hoje, é de quatro a cinco anos cada obra, por menor que seja. São quatro a cinco anos de execução. Então, não adianta insistir em fazer em menos tempo porque surgem problemas de toda ordem, até porque são estruturas distintas. Quando eu passo uma orientação, eu passo para a Caixa, que passa para o Município, que vai para o empreiteiro. E, na volta, essa comunicação, que é obrigatória pelos compromissos...

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT. *Fazendo soar a campanha.*) - Um minuto para concluir.

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - ... compromissos contratuais, isso volta por essa cadeia de comunicação. Não pode continuar desse jeito.

A questão técnica tem de ser definida prioritariamente e preventivamente. Não dá para se contratar uma obra sem um projeto de qualidade.

Eu fico por aqui. Há muitas questões a serem discutidas, mas preferi enfatizar esta. O turismo se coloca de uma forma otimista com relação aos resultados dos grandes eventos esportivos. Nós entendemos que o Brasil está nascendo para sua grande vocação, que é o turismo. Entendemos que, como falam hoje das *commodities* agrícolas, temos *commodities* turísticas, mas queremos transformar isso em produtos acabados de grande qualidade para trazer os turistas mais exigentes do mundo, que são os europeus e, hoje, os chineses.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Medeiros. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Obrigado, Dr. Neusvaldo.

Passo, imediatamente, a palavra à Dr^a Luiza Gomide, Diretora do Departamento de Mobilidade Urbana.

A SR^a LUIZA GOMIDE DE FARIA - Bom dia a todos. Na pessoa do Senador José Medeiros, eu cumprimento a Mesa. Eu tenho uma apresentação que a Cristina Soja, Gerente de Projetos, entrega ao Senador, por favor.

Vou fazer uma apresentação da situação das obras de mobilidade urbana que foram selecionadas para a Copa.

Foi feita uma divisão entre obras que ficaram para a Copa, que permaneceram na matriz de responsabilidade, e as obras que saíram da matriz em que ficaram, portanto, como legado. Nem todas aquelas obras que permaneceram na matriz foram concluídas. Mas, de qualquer maneira, a consideração que hoje temos é a de que, primeiro, elas continuam sendo avaliadas e monitoradas como obras de mobilidade urbana, como todas as obras que nós temos lá na Semob (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana), no Ministério das Cidades.

Brevemente, vou apresentar aqui o mapa dos empreendimentos: empreendimentos ativos, todos os dados gerais, *status* de obras, monitoramento, pontos críticos e ações, quais são os empreendimentos inativos, fotos e a conclusão. Em anexo, tenho planilhas com todos os mapas e obras por cidade. Vou deixar aqui as cópias que foram pedidas para todos os Senadores.

Aqui, nós temos o mapa dos empreendimentos, onde estão divididos os empreendimentos considerados ativos, ou seja, que pertencem ainda à nossa carteira de investimentos - são 47 investimentos. E há os empreendimentos inativos, que são quatro: o VLT, a Linha 1 de Brasília, o Monotrilho de Manaus e o BRT de Manaus e a Via Prudente de Moraes, em Natal. A Via Prudente de Moraes e o BRT Leste/Centro de Manaus foram distratados, e o Monotrilho Norte/Centro de Manaus, assim como VLT de Brasília não foram distratados, perderam a questão do limite, mas a seleção ainda não caiu. Mas, de qualquer maneira, não são prioridades para suas regiões.

Foram selecionados 51 empreendimentos, na época, de mobilidade. Em dezembro 2015, como eu já disse, ficaram 47 empreendimentos na nossa carteira, quatro foram distratados ou as obras não foram iniciadas.

Tivemos um total de investimento de R\$11,5 bilhões. Com exceção da obra do Rio de Janeiro, o investimento total foi feito com recurso do FGTS, Programa Pró-Transporte, todo o financiamento - não há recursos do OGU nas obras de mobilidade.

O financiamento foi de R\$5,9 bilhões; contrapartida, R\$5,6 bilhões, e um desembolso de R\$4,3 bilhões. No total, a gente apoiou 43,5km de trilhos - entre VLTs e monotrilho, no caso, o monotrilho de São Paulo; 201,8km de corredores de ônibus e BRTs; 70,8km de vias; quatro centrais de monitoramento; dois terminais de ônibus e uma estação de metrô em Pernambuco. Esses dados todos têm como referência dezembro de 2015.

Aqui, nós temos um quadro de todos empreendimentos ativos na nossa carteira de mobilidade urbana, que são os 47 empreendimentos, somando um investimento total de um R\$11,5 bilhões. De todos esses 47, há 14 empreendimentos concluídos, 22 empreendimentos em andamento e 11 obras paralisadas, somando 47.

Nós temos aí as 14 obras concluídas: DF-047, de Brasília; no caso de Minas Gerais, o Boulevard Arrudas, BRT Área Central, BRT Cristiano Machado, Corredor Pedro II, Expansão da Central de Controle de Trânsito e Via 210; no caso de Mato Grosso, Corredor Mário Andreazza; Pernambuco, o Terminal Cosme e Damião; no Paraná, a requalificação da Rodoferroviária, o Sistema de Monitoramento, requalificação do Corredor Marechal Floriano e a extensão do BRT Linha Verde Sul; e, no Rio de Janeiro, BRT Corredor Transcarioca.

As 11 paralisadas: no Ceará, o BRT Alberto Craveiro, BRT Dedé Brasil e o BRT Paulino Rocha; no Mato Grosso, temos o VLT de Cuiabá/Várzea Grande; Pernambuco, Ramal Cidade da Copa, Corredor Caxangá e BRT Norte /Sul; no Rio Grande do Norte, a reestruturação da Av. Engenheiro Roberto Freire; no Rio Grande do Sul, Complexo da Rodoviária, Corredor Padre Cacique e o monitoramento dos três Corredores.

Situação das obras concluídas: seis são em Belo Horizonte, uma em Brasília, uma em Cuiabá, quatro em Curitiba, uma em Recife e uma no Rio de Janeiro. Entre 90% a 99% executados, há cinco: três em Recife, uma em Curitiba e uma em Belo Horizonte. Entre 70% e 89%, temos a obra de Cuiabá, duas em Curitiba, duas em Fortaleza, uma em Natal e uma em Recife, somando sete. De 50% a 69%, nós temos oito obras: três em Curitiba, duas em Fortaleza e três em Porto Alegre. E com menos de 49%, há 13 obras: uma em Belo Horizonte, duas em Fortaleza, duas em Natal, sete em Porto Alegre e uma em São Paulo.

Para todas essas obras - isso não mudou durante a Copa -, a diferença é que à época da Copa, havia reuniões interministeriais, a reunião do Gecopa, reunião na Casa Civil especificamente - uma força-tarefa na Casa Civil. Fazíamos todo o monitoramento, obra por obra, para tentarmos solucionar os gargalos encontrados - atualmente, o monitoramento do Ministério das Cidades, exclusivamente, que é o nosso monitoramento, é igual para todas as obras. Temos visitas técnicas, reuniões por videoconferência, reuniões presenciais com o tomador e com a Caixa e contato permanentemente, por telefone, com os representantes de cada localidade. Com isso, conseguimos atualizar nossa base de informações. Colocamos as informações nos balanços do PAC, porque a Copa, depois de determinado momento, também virou obra de PAC. Essa é a nossa gestão de empreendimentos e de mobilidade urbana.

Os pontos críticos. Há pontos críticos em todas as obras aí elencadas. Projeto: problema do atraso das obras de Porto Alegre, da Prefeitura de Fortaleza, Governo do Estado de Pernambuco e da Prefeitura de Natal. A questão de licenciamento ambiental: Governo do Rio Grande do Norte. Questão relacionada à licitação: as obras de Fortaleza, de Recife e Porto Alegre. Execução em ritmo lento: em geral, o que pudemos observar é que todas as obras depois da Copa reduziram o seu ritmo. Quanto à questão relacionada a deslocamento involuntário, há problemas ainda em Belo Horizonte, em Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Natal. Quanto a recursos financeiros, temos problemas em Fortaleza, Recife, Cuiabá e Natal, que precisam de um aporte de recursos financeiros que, certamente, virá das suas contrapartidas. É importante já ressaltar nessa lâmina que todos esses problemas - e aí vou reforçar o coro aqui - decorrem da ausência de um projeto e de um planejamento que antecede e que façam com que os projetos não estejam suficientemente maduros à época da escolha.

A parte de projeto realmente é a mais importante. Sem ela, a gente acaba escolhendo projetos que têm uma proposta de implantação, têm um estudo por trás, porém, acabam deixando de lado alguns detalhes como a questão de licenciamentos ambientais, a questão dos deslocamentos involuntários, que são desapropriações ou reassentamentos, questões relacionadas ao projeto, enfim, ao valor dele sobretudo.

Depois, todas essas questões acabam inviabilizando um projeto, porque o valor dele se torna incompatível com aquele valor primeiramente pensado, pois desapropriação pode custar mais caro do que aquilo que você imaginou, aquilo que você estimou. Questões de licenciamento ambiental às vezes não são tão simples de resolver como em geral se havia pensado. Enfim...

Como as ações que temos feito - repito que fazem parte do nosso monitoramento -, sempre fazemos isso e buscamos reuniões com governadores e prefeitos para tentarmos solucionar todos os gargalos encontrados, mas, muitas vezes, são problemas de projeto que acabam não tendo soluções simples. Fazemos reuniões periódicas por videoconferência com representantes das cidades-sede - secretários, diretores e técnicos -, juntamente com a Caixa Econômica, que é, em geral, o agente financeiro de todas as obras de financiamento. Fazemos visitas técnicas. Fizemos visitas técnicas ao longo de 2015. São previstas visitas técnicas em 2016, e isso tudo faz com que possamos atualizar nossa base de dados utilizada pelo Ministério das Cidades.

Os empreendimentos inativos somam R\$2,149 bilhões; financiamento, R\$1 bilhão; contrapartida, R\$1 bilhão; sem desembolso, até porque a Via Prudente de Moraes e o BRT de Manaus foram distratados. O VLT do DF e o Monotrilho, como falei, não são prioridades nos seus Estados, tendendo a ir pelo mesmo caminho dos outros dois. A seleção permanece, mas certamente serão revistos os seus projetos, enfim...

Aqui, há uma série de fotos de Belo Horizonte, obras concluídas. Essa aqui é o BRT Av. Cristiano Machado; BRT da Área Central; Boulevard Arrudas/Tereza Cristina; Belo Horizonte, Via 210, uma ciclovia que se implantou junto com a via; BRT Av. Antônio Carlos/Pedro I; Ampliação da DF-047; Corredor Mário Andreazza, em Cuiabá; requalificação da Rodoferroviária...

(Soa a campanha.)

A SRª LUIZA GOMIDE DE FARIA - ... Linha Verde Sul, em Curitiba; Marechal Floriano, em Curitiba, requalificação das calçadas; o Sistema Integrado de Monitoramento; BRT Av. Paulino Rocha, em Fortaleza; VLT Parangaba/Mucuripe, em Fortaleza; Estações JK e Padre Cícero; BRT Av. Alberto Craveiro, também em Fortaleza; Via Expressa/Raul Barbosa; em Natal, Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante; o Corredor Estruturante - Zona Norte/Arena das Dunas; em Porto Alegre, BRT Av. Protásio Alves e Corredor, Av. Tronco, em obras; Corredor III Perimetral, em obras; Complexo da Rodoviária, entrega parcial, em Porto Alegre; Corredor Padre Cacique/Av. Beira Rio; BRT João Pessoa, em Porto Alegre, em obras; em Recife, Via Mangue, entrega parcial, é praticamente concluída, faltando um trechinho no final, um retorno;

BRT Norte Sul, em Recife também; Corredor Caxangá; Ramal Cidade da Copa; Terminal de Ônibus Cosme e Damião, em Recife; no Rio de Janeiro, o BRT Transcarioca, obra concluída também; em São Paulo, Monotrilho Linha 17 Ouro, em obras, uma obra que ficou como legado.

E aí a conclusão; quer dizer, das 47 obras ativas, 11 ficaram prontas, algumas outras em operação parcial, e hoje são 14 obras concluídas. Temos certeza de que todas obras selecionadas ficarão como legado para a população, embora nem todas tenham ficado concluídas para a Copa. Claro que, na época da seleção, a expectativa - não só nossa como de quem apresentou os projetos, o que demandou uma longa jornada de reuniões - era de que todas as obras ficassem prontas. Mas é claro que, como aqui já foi levantado, há um problema crônico no País - não sou engenheira, mas sou arquiteta -, que é a questão dos projetos. Projeto no Brasil, Senador, não é valorizado, temos que começar a aprender a valorizar isso.

É claro que, no âmbito do Governo, do Ministério das Cidades, sobretudo em relação à mobilidade urbana, já conseguimos melhorar um pouco e aprender um pouco com essa lição. Quer dizer, já conseguimos selecionar especificamente recursos para EVTE e projetos. Se as pessoas não apresentam para nós um projeto com nível de amadurecimento mínimo, ele é selecionado, o recurso que ele recebe é para EVTE ou para elaboração de projeto. Do contrário, acabamos selecionando obra que não tenha condição, tornando-se necessário, no futuro, aportar mais recursos de contrapartida... No caso do financiamento, mesmo no caso de seleção em OGU, que não é o caso das obras da Copa, se o recurso não é suficiente, ele vai ter que aportar em contrapartida ou transformar aquela obra numa PPP, possivelmente, para aportar recursos de outra natureza.

Então, acho que já conseguimos evoluir. De qualquer maneira, não sei por que é tão difícil elaborar projeto no Brasil. Não sei se os nossos técnicos, nossos engenheiros e nossos arquitetos ficaram afastados deste assunto, do tema mobilidade urbana, porque não tínhamos muitos projetos selecionados, não tínhamos recursos disponíveis. O fato é que a Copa do Mundo, no âmbito da mobilidade urbana, foi uma alavanca para a seleção de projetos de mobilidade urbana...

(Soa a campanha.)

A SRª LUIZA GOMIDE DE FARIA - ... o que, até então, não tínhamos selecionado.

No Ministério das Cidades, havia seleção de PAC, de obras do Minha Casa, Minha Vida, de obras de saneamento. E mobilidade urbana só entrou com uma seleção forte no âmbito de mobilidade urbana com o evento Copa. Em cinco anos, conseguimos um avanço em relação à mobilidade urbana, temos muito a avançar e, com certeza, já aprendemos que, sem projeto, não há como selecionar. Hoje, conseguimos selecionar, dar dinheiro para seleção de estudo de viabilidade técnica e econômica, especificamente, ou de elaboração de projeto básico executivo.

É isso, e estou à disposição.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós temos aqui uma colocação também e uma pergunta do Deputado Estadual do nosso Estado, Mato Grosso, Emanuel Pinheiro. Ele também pede para anunciar que teremos lá uma audiência pública, na Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, sobre a conclusão das obras do VLT. Será no dia 11, agora, sexta-feira. , às 10h, na Assembleia Legislativa.

E ele já pergunta também se o projeto básico do VLT de Cuiabá poderá sofrer algum tipo de alteração, como, por exemplo, a redução do projeto. Eu entendo que ele quer saber se, com o projeto aprovado, as metas não podem sofrer alterações.

Eu vou, depois, passar aqui para o Senador José Medeiros. E aí V. Sª pode responder já, conjuntamente, para ficar bem claro, se, como é um projeto de financiamento, lá, no caso, o Estado tem o direito, tem o poder de propor essas alterações de meta de acordo com a situação atual.

Claro que aqui já se falou muito da questão das obras inacabadas, e essa é uma das obras que causam maior preocupação no Estado de Mato Grosso, principalmente para a população da capital e de Várzea Grande, da Grande Cuiabá.

No caso de Mato Grosso, a obra foi contratada, parece-me, como um pacote fechado. Se V. S^a puder esclarecer, inclusive, as responsabilidades nesse aspecto, porque a grande indagação é: por que chegaram os carros, os veículos, antes de as obras estarem prontas, pois, hoje, qualquer tecnologia, qualquer equipamento que exige tecnologia pode estar ultrapassado em pouco tempo?

E há também o problema da manutenção. Então, pergunto também se o Ministério das Cidades pode nos afirmar quem está fazendo a manutenção, de quem é a responsabilidade pela manutenção desses veículos do VLT que estão parados lá. E peço que falem sobre essa modelagem, sobre como foi contratado esse VLT de Cuiabá, porque a obra está parada até agora. O Governo do Estado contratou uma consultoria para fazer a análise dos custos, enfim, mas o Ministério das Cidades também o fez antes, assim como o Tribunal de Contas. Então, a gente gostaria desse esclarecimento, porque, antes da definição do modelo, ficou uma discussão em Mato Grosso sobre se seria VLT ou BRT. E isso virou uma discussão interminável.

Aí a pergunta já seria a seguinte: o Ministério das Cidades também analisou, nas cidades onde seriam implantados os modelos de mobilidade, VLT, BRT, no caso, monotrilho e outras alternativas, o custo-benefício dessa obra para o Estado ou para o Município que a propôs? E, principalmente, aquele contratante, Estado ou Município, teria condições, depois, de gerenciar ou custear principalmente o subsídio, já que sabemos que a maioria das obras de transporte coletivo acaba tendo subsídio, principalmente o transporte coletivo de massa?

E também há a discussão dos interessados daquela área. No caso do VLT, há a participação dos Municípios de Várzea Grande e Cuiabá, porque ali vai ter um transporte intermunicipal. Como é que o Ministério das Cidades tem a responsabilidade e até que ponto o Ministério das Cidades pode interferir ou deveria ter interferido já na contratação?

Eu vou passar a palavra ao Senador José Medeiros. Depois, na sequência, vamos fazendo o questionamento aos outros ministérios.

Vocês poderão, inclusive, já responder em bloco, não é, Senador? Isso ainda é permitido aqui, já que estamos com a facilidade do debate, por haver poucos Parlamentares. Então, a gente pode, inclusive, fazer o bom debate, que é o ideal e é o saudável.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Presidente, senhores convidados, telespectadores da TV Senado, uma coisa que têm preocupado a população em geral é que, em algumas cidades, como Brasília, Mato Grosso, Manaus, foram construídas arenas, arenas lindas... A de Mato Grosso mesmo é uma coisa maravilhosa. Nos jogos da Copa, por exemplo, a tecnologia, vamos dizer, embarcada lá era muito boa, o que já não é mais, por causa da manutenção. Mas o fato é que os times dessas cidades - eu sou mato-grossense torcedor do União, lá da minha cidade - são da Série D ou, no máximo, da Série C. Não há demanda para esses estádios. Essas arenas ficam ociosas. E a grande preocupação... Eu acho que seria bom que alguém do Ministério do Esporte estivesse aqui.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Senador Medeiros, quero registrar que o Ministério do Esporte foi convidado, mas, infelizmente, não deu nenhuma resposta, nenhuma satisfação a esta Comissão. Então, claro, caberá ao Presidente, depois, fazer os questionamentos e tomar as providências de acordo com o que ele entender cabível. Mas era para o Ministério do Esporte estar aqui.

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Correto.

Eu vou fazer como se faz em debate eleitoral: vou fazer a pergunta mesmo sem a presença do Ministério.

Pergunto se o Ministério do Esporte tem algum plano para essas arenas, porque os investimentos foram altíssimos, algumas até deram prejuízos, vamos dizer, importantes para o País... A pergunta é se há algum plano para que isso possa tornar-se rentável e saia do lombo, vamos dizer assim, do contribuinte.

A outra pergunta se refere à mobilidade urbana. A Dr^a Luiza está aqui e, com certeza, vai poder nos responder.

No que se refere à mobilidade urbana, muitos dos objetivos previstos no planejamento da Copa do Mundo não se realizaram, como V. S^a colocou aqui. Diversos projetos não saíram do papel e, em algumas cidades, obras inacabadas prejudicam o cidadão.

E eu falo aqui que, como o Senador Wellington antecipou ali, o caso de Cuiabá é emblemático. Se fôssemos colocar uma capa nesses projetos das obras que não tiveram sucesso, a capa seria o VLT de Cuiabá.

A gente chega a Cuiabá e vê aquela coisa no meio da cidade. Quem chega e não sabe da nossa história, quem não acompanhou o caso, fica imaginando o que é aquilo. Há um esqueleto de ponta a ponta nas cidades de Várzea Grande e de Cuiabá, duas cidades geminadas, quase um agregado urbano. E não se tem ainda... Antes, pelo menos, a gente ainda tinha um horizonte, mas agora a questão foi judicializada, e a gente sabe que, quando se judicializa, complica ainda mais.

Então, como o Governo avalia esse quadro? Como ele pode, de repente, desatar esse nó, porque, especificamente no caso de Mato Grosso...? Eu cito o caso do VLT de Cuiabá, mas transfiro para outras obras que estão nessa situação. Pergunto se a gente tem um horizonte para aquilo ali.

A outra pergunta, que eu já faço ao Dr. Jaime, que está aqui, se refere aos aeroportos.

A gente sabe que alguns aeroportos foram casos de sucesso. Eu estive, recentemente, no aeroporto de Natal, uma obra fantástica que está funcionando. No mesmo dia, eu estive em dois cenários, porque eu embarquei no de Natal e desembarquei na minha querida Cuiabá, onde o aeroporto está terrível. Todas as avaliações dele que são feitas mostram um aeroporto em dificuldades. A gente tem acompanhado, mas sente que é outro nó que não desata. Então, a pergunta que estendo ao Dr. Jaime é sobre como a Infraero pode ajudar a desatar aquilo ali, porque eu sinto que o mato-grossense e as pessoas que chegam lá se incomodam com aquilo, com aquele esqueleto, aquela coisa feia.

O aeroporto é a porta do Pantanal. Nós temos um potencial turístico imenso ali, Dr. Neusvaldo. E eu falo aqui uma coisa fora de pauta. O Senador Wellington esteve comigo e tem tido essa preocupação, como todos os Parlamentares. Nós temos um potencial turístico imenso. Mas sabe o que acontece com o nosso Pantanal?

Todos aqueles Municípios do entorno da bacia do Pantanal jogam esgoto *in natura* naqueles rios. Eu sei que aquilo demanda recursos altíssimos. Por exemplo, Cáceres tem uma estrutura muito complicada. Cáceres precisa de muitas elevatórias, o que é caro. Mas são temas que a gente acaba lembrando e colocando aqui, porque a gente começa a ser prejudicado... Eu falo isto porque V. S^a colocou aqui o nosso potencial turístico, mas, no caso de Mato Grosso, começa a ser prejudicado já na porta, no aeroporto. Depois, quando o turista chega a Cáceres e vê aquele Rio Paraguai, aquela maravilha, e vê, do lado, uma tubulação de quase um metro de diâmetro jogando ali esgoto *in natura*, ele não volta mais. Então, essa é a discussão.

Eu acho que essas audiências são muito importantes, Sr. Presidente, justamente para trazermos esse quadro para as autoridades que têm, vamos dizer, poder de influência. Está aqui o Secretário do Tribunal de Contas da União, que, com certeza, também se preocupa com isso. Ultimamente, eu tenho visto, com grata satisfação, um olhar diferenciado do Tribunal de Contas, porque, antigamente, tínhamos a ideia de que só travava. Eu sinto que agora existe um viés de preocupação do Tribunal de Contas no sentido de preservar o investimento que foi feito, no sentido de querer saber como se faz para salvar um projeto. Eu sinto que está aparecendo uma luz no fim do túnel. O Senador Wellington, um dia desses, fez essa discussão aqui com muita propriedade.

São esses os questionamentos, porque, no caso de Mato Grosso, eu uso até um ditado nordestino: às vezes, a gente sente que parece que tem uma cabeça de jegue enterrada ali.

Eu olho esse livro aqui que a Dr^a Luiza Gomide trouxe e o folheio com certa inveja de Estados onde a gente vê obras maravilhosas que saíram do papel. Eu vejo esse BRT de Minas...

Como o Senador Wellington colocou, com muita propriedade, houve essa discussão em Mato Grosso, mas, infelizmente, partiu-se para um projeto, e hoje lá estão aqueles vagões apodrecendo a céu aberto. E eu quero dizer, Senador Wellington, que não tenho dúvida de que aqueles vagões estão lá por causa do projeto eleitoral. Aquilo era para mostrar que estava chegando e que o VLT iria sair. Nós temos esse imediatismo eleitoral, às vezes. Eu não estou condenando quem fez, porque, geralmente, todos fazem. "Está vindo o VLT. Então, vamos mostrar que o vagão está chegando, porque isso vai dar repercussão". Já que a obra não ia ficar pronta mesmo... Mas estamos com esse problema lá.

São essas as minhas colocações, deixando esse apelo em nome de todos os mato-grossenses, porque tudo que a gente quer é que aquilo lá termine, e também, mais uma vez, ao Ministério do Esporte, que, com certeza, não veio mas está nos ouvindo, pergunto o que fazer com a Arena Pantanal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos passar a palavra para que cada ministério e o Tribunal de Contas possam responder como conclusão, porque ficaria mais dinâmico, mais rápido.

Em relação ao Ministério das Cidades, eu gostaria de perguntar ainda se V. S^a sabe qual o nível de culpabilidade pela situação em que se encontra o VLT de Mato Grosso. Qual a responsabilidade do Ministério das Cidades por aprovar um projeto que... Segundo o próprio Tribunal de Contas, como disse o Dr. Rafael, qualquer obra contratada, principalmente em função da Copa do Mundo, porque nós fizemos uma Lei Geral da Copa... Ou seja, esses financiamentos foram feitos para que as obras estivessem concluídas já na Copa. Por que se contratou uma obra que já se sabia que não seria concluída na Copa? Mas, mesmo assim, ela poderia também, claro, ficar pronta parcialmente para atender a questão da Copa e deixar o legado. Eu acho que essa é uma situação que V. S^a pode analisar.

Lá no Estado de Mato Grosso se discutiu muito isso. Iria ficar pronta a obra do aeroporto até a transposição do Rio Cuiabá, o que poderia já atender ali a mobilidade do aeroporto para o estádio. O restante poderia ficar pronto posteriormente. Mas lá, a meu ver, houve um erro por parte do Governo do Estado ao afirmar categoricamente que toda a obra ficaria pronta e, inclusive, ao começar a obra em várias frentes de trabalho.

E aí, mais uma indagação em relação aos veículos. Todos foram importados, ficaram prontos...

Eu estive numa exposição em São Paulo sobre essa área específica de trens, tanto de transporte de carga quanto de transporte de passageiros, e lá eu vi, para minha surpresa, uma exposição muito boa mostrando a força da fábrica nacional. Lá, eu até indaguei por que todos esses veículos foram importados e por que todos chegaram antes da realização da Copa. A primeira obra a ficar pronta foi o veículo, não o caminho por onde ele passaria. Ou seja, comprou o carro, mas não tinha a estrada. Comprou os veículos, mas não tinha os trilhos. A resposta que eu tive do presidente da empresa foi que, contratualmente, eles tinham um prazo para entregar. Inclusive, eles colocaram duas fábricas na Espanha exclusivamente para atender o projeto de Cuiabá.

E eu também gostaria de saber quem está fazendo a manutenção e quem está ou estará pagando, porque não sei se o erro é imputado aos dois lados, a quem contratou e a quem executou.

Essas seriam as principais indagações ao Ministério das Cidades.

Passo, então, a palavra...

O SR. JOSÉ MEDEIROS (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Sr. Presidente, mais uma questão para o Dr. Jaime.

Pergunto se é possível, de repente, fazer a concessão daquele aeroporto de Cuiabá, já que está travado lá.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Passo a palavra à Dr^a Luiza.

A SR^a LUIZA GOMIDE DE FARIA - Pois não.

Em primeiro lugar, eu queria dizer aqui, Senadores, quanto à escolha do VLT, que a prerrogativa sempre é do tomador. Quem decide o que quer para sua cidade ou para seu Estado é o governador ou o prefeito. Em última instância, eles decidem que projeto vão apresentar. Esse é o primeiro ponto.

A segunda questão é que eu tenho certeza absoluta de que, naquela época, em 2012, quando a proposta foi mudada, quando foi aceita, por parte do Governo Federal, a alteração do projeto, todos, inclusive o Governo do Estado, tinham uma enorme expectativa de que o projeto, ou, pelo menos, um trecho dele, ficaria pronto para a Copa. Quer dizer, a gente não tinha a noção de que a obra não ficaria pronta e de que ocorreria esse problema de Cuiabá.

Eu estive em Cuiabá e vi todo o trecho que está aberto para a implantação do VLT. Há um trecho já com trilho e catenária prontos. Quer dizer, na minha visão, todo esse estudo que tem sido feito e que teve autorizada uma avaliação para busca de solução, seja técnica, seja de custos, mostra que esse VLT tem que ser implantado, porque já há uma infraestrutura montada lá para recebê-lo; fora o trem que foi comprado. A certeza de que a obra ficaria pronta era tão grande, eles tinham tanto medo de que os trens não fossem entregues a tempo de a obra ser concluída... Quer dizer, o medo, lá atrás, era de que os trens não chegassem a tempo da Copa. Era o contrário. Então, exatamente por causa desse medo do tomador, no caso o Governo do Estado, é que eu acho que eles se empenharam em fazer com que os trens chegassem, porque eles foram fabricados especialmente para essa obra, como foi dito.

Sobre manutenção dos trens. Eles têm uma manutenção diária. Eles não estão ali sem manutenção. Quem cuida da manutenção é a empresa responsável que entregou os trens, a CAF.

Tive também reuniões com o presidente da empresa. Os trens andam, não sei se um quilômetro, não sei se isso é diário ou semanal, não sei qual é o período, mas eles percorrem um quilômetro de trilho justamente para se manterem; eles têm uma manutenção recorrente. O responsável por isso é a própria empresa. Não sei como isso vai se dar ao fim desse período, mas o responsável por isso, hoje, é a empresa. Então, há um cuidado sobre os trens, há um olhar para que eles não se degradem.

Com relação ao projeto, eu tenho a opinião de que deve haver um estudo. E, em minha opinião particular, o VLT tem que ser implantado por tudo o que já aconteceu ao longo desse período e do que a gente viveu e do que já foi implantado lá. Eu não sei... Então aí tem dois caminhos. Se a proposta for implantar o VLT total, o trecho todo selecionado, eu não sei qual é a saída disso, há um estudo sobre isso para saber exatamente o que falta, o que é preciso fazer para concluir essa obra, e, a partir daí, eu acho que a saída, nesse caso - parece-me - seria uma parceria público-privada para conseguir

concluir essa questão. Uma parceria para a execução da obra e para a operação do sistema. A demanda existe, a demanda para utilização do VLT, que já percorre a cidade inteira, como o senhor mesmo disse, existe.

A outra solução, que já foi aventada, é reduzir a meta. Quando se reduz a meta, é necessário também reduzir o valor proporcionalmente àquilo que seria construído. E aí a redução da meta seria nesse primeiro trecho.

Mas, de qualquer maneira, haverá uma população desassistida, porque ou será necessário fazer um terminal de integração para que essa população faça integração e continue o percurso em outro meio de transporte... Por isso, acho que a gente tem que estudar. O caso do VLT é um caso emblemático, sim. Não era a expectativa; toda a expectativa de todos envolvidos é de que ela ficasse concluída em pelo menos um trecho.

Eu não vou aqui... Acho que culpabilidade, Senador, não sei se cabe, porque a nossa intenção, a intenção de todos envolvidos naquele momento de escolha e da análise, realmente, era a de que um bom sistema de mobilidade urbana fosse construído em Cuiabá. E a minha expectativa - e eu torço para isso - é que, em algum momento, esse sistema de transporte seja concluído e a população consiga ter o benefício que ela merece. Porque, de fato, hoje, a cidade... Parte do contrato foi executado, liberaram o trecho por onde vai passar o trem, o VLT, e esse espaço tem que ser ocupado por um sistema de transporte que tire de Cuiabá esse emblema dessa obra inacabada. Essa é a minha expectativa. Acho que temos que trabalhar de forma conjunta em relação a esse tema.

Com relação a Várzea Grande e Cuiabá... Quando o governo do Estado apresenta uma obra para as cidades envolvidas, todas as cidades têm que apresentar anuência, o que foi feito. Tanto Várzea Grande quanto Cuiabá, o Governo do Estado tinha a anuência dos Municípios para aquele projeto ser implantado no seu território. Essa anuência foi apresentada.

Outra coisa importante a dizer é que o Programa Pró-Transporte apoia sistema de transporte dos mais variados sistemas existentes. Obviamente, a demanda e a capacidade são avaliadas. Isso também aconteceu no âmbito da apresentação do VLT. Isso foi uma avaliação feita.

Possivelmente - eles até apresentaram depois - havia algum projeto envolvido, mas muitas questões fizeram com que Cuiabá chegasse à situação atual.

É isso.

Não sei se já respondi todos os questionamentos, mas se não, coloco-me à disposição.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu gostaria ainda de lhe fazer uma pergunta, Dr^a Luiza, porque, às vezes, as pessoas questionam se o VLT é um sistema viável em relação ao custo-benefício, independentemente do local a ser implantado.

Lembro-me de que tive a oportunidade de ir à Europa, há 20 anos, analisar exatamente a implantação de VLT em Cuiabá. E chegamos à conclusão, à época, de que o VLT era um bom modelo. Então, para preterir o BRT pelo VLT ou o VLT pelo BRT, o importante é que se decida o modelo.

Mas, tecnicamente, eu gostaria também que V. S^a desse um parecer em relação a outras cidades do Brasil, principalmente no que diz respeito ao custo-benefício. É claro que o investimento do VLT, de imediato, é muito maior, fora os problemas - não estamos aqui só falando dos problemas de Cuiabá -, mas também, se, ao longo do tempo, ele acaba diminuindo esse custo. Isso é verdade?

Além disso também, claro, em resposta à pergunta do Deputado Emanuel sobre redução de metas, se ela é possível. Qual é o compromisso em relação ao financiamento? Caso se reduza a meta, haverá menos faturamento também. Mas é claro que, daqui a dez anos, a realidade será outra. Esse projeto já está pronto. Então, eu penso que, como foi colocado aqui antes, um dos problemas do Brasil é falta de bons projetos e de planejamento.

Em que sentido o Ministério poderia envidar esforços junto ao Governo do Estado de Mato Grosso, no caso, ou mesmo para outros Estados em situação idêntica, em um projeto desse porte, em que já foi gasto muito dinheiro? Amanhã, os Municípios envolvidos poderiam não permitir que obras sejam feitas no trajeto, o que inviabilizaria, no futuro, a conclusão dessa obra. Sabemos que ainda há muitas desapropriações a serem feitas, mas, amanhã, se a administração municipal autorizar, por exemplo, a construção de um prédio no local onde terá que ser construída a obra, é claro que isso vai ficar muito mais difícil no futuro ainda.

Então, em que momento entra a responsabilidade conjunta do Ministério das Cidades em cobrar? Porque tudo é Poder Público. Tudo são os impostos que pagamos. O BNDES financiou com subsídio, porque esse dinheiro é subsidiado, e aí o Tribunal de Contas pode responder por isso também. Então, em que momento entra a responsabilidade, porque mudam os governantes, mas o Município, o Estado e o País continuam? Mas, se isso não é feito de forma que se cobre diuturnamente, uma obra tão importante como essa poderá ficar muito mais cara para sociedade futuramente.

São essas considerações que eu gostaria de fazer, porque, às vezes, ficamos à mercê da disputa política. "Não deveria ter feito; isso é um erro de quem escolheu". Mas a população não quer saber disso. Eu sempre digo que quem está lá na fila do ônibus, esperando para pegar um transporte coletivo para trabalhar, tem direito de exigir, porque, afinal de contas, o imposto é cobrado de todos. E, aí, na cobrança feita quando da Copa do Mundo, de um modo geral nos Estados, e também a Mato Grosso, os governos foram obrigados a fazer um grande investimento, no caso, na capital, deixando o interior também em segundo plano. E aí faltaram, em muitos casos, obras até de manutenção, porque a prioridade era a Copa do Mundo.

Todo mundo queria a Copa do Mundo, todo mundo disputava esse evento para o seu Estado. Depois fica só buscando... E a culpa? Eu acredito que cometemos um erro. Inclusive eu acredito que, se o País houvesse optado por um plebiscito, talvez tivéssemos muito mais apoio da população. Porque a população, amanhã, poderia ser inclusive cobrada por haver apoiado isso também. Mas, claro, tínhamos várias pesquisas, que foram publicadas, dando conta de que mais de 80% da população aprovavam a conquista de uma subseleção da Copa do Mundo em qualquer Estado brasileiro.

Por favor, V. S^a tem a palavra para suas considerações.

A SR^a LUIZA GOMIDE DE FARIA - Senador, primeiro, eu concordo, mas acho que não podemos desconsiderar os benefícios gerados ao se trazer a Copa para o Brasil. Foram vários benefícios. Nós temos problemas? Temos. Mas temos muitos benefícios no âmbito do turismo, no âmbito dos aeroportos - isso é visível. Temos benefícios no âmbito da mobilidade urbana - vou repetir que as primeiras seleções de mobilidade urbanas de obras de vulto foram feitas tendo como mote a Copa, ou seja, o motivo de seleção das obras de mobilidade urbana de grandes obras foi a Copa, porque até então não havia seleção de Copa. Então, ela alavancou todas as outras seleções de grandes cidades, médias cidades, inclusive o pacto; enfim, ela teve a sua importância. Só para não acharmos que houve apenas aspectos negativos decorrentes dessa escolha.

Com relação ao sistema VLT, ele tem, sim, um custo-benefício importante. Urbanisticamente, ele é muito mais eficiente do que um BRT. O BRT é mais robusto e exige um espaço muito maior para sua implantação - esse foi um dos motivos da troca, do modo, no caso de Cuiabá.

Nós já temos exemplos hoje em operação, em Santos-São Vicente, e o VLT do Rio de Janeiro, que vai começar a ser operado em breve. Ele é um elemento importante. A população vai ser muito bem atendida no momento em que esse VLT estiver pronto. É um sistema que atende tanto quanto um BRT, e ocupa menos espaço. Ele se insere no desenho urbano de uma maneira muito melhor do que um BRT. Ele é menos agressivo; enfim, ele tem várias vantagens. Não estou, aqui, dizendo que o sistema de VLT é melhor que o sistema de BRT. Estou dizendo que o VLT tem algumas vantagens, mas cada caso é um caso.

Novamente, para o financiamento pode ser, sim, reduzida a meta. Mas eu acho que a gente tem de cuidar disso e prestar bastante atenção naquilo que a gente quer a população de Cuiabá, no caso específico desse VLT, exatamente porque todo o sistema já foi... O projeto está lá, está pronto, precisa de um aporte de recursos. Acho que é necessário um novo modelo de investimento ali, que, acho que, possivelmente, terá que envolver o setor privado, porque existe demanda. A população está ansiosa e carente para receber aquele sistema implantado, enfim.

Depois de todas essas análises que estão sendo feitas pela consultoria contratada, possivelmente, em algum momento vai-se chegar a essa decisão. É óbvio que essa decisão vai ser debatida no âmbito do Ministério das Cidades. Acho que certamente a gente vai participar no momento em que tiver alguma análise concluída. Na minha opinião, pessoal, é que a gente tem que estudar bastante, de fato, e que o VLT, integralmente, teria de ser concluído no futuro.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Eu quero salientar que eu sou o Presidente da Comissão Senado do Futuro, e, na penúltima audiência, a discussão foi exatamente a qualidade de vida do cidadão e que cidade queremos. Nós tivemos a oportunidade de ouvir a fala de um arquiteto, um projetista internacional, que colocava que o VLT não é só o transporte de passageiro. A grande preocupação da implantação de uma obra como essa também é exatamente com a urbanização de todo o trecho por onde passa o VLT. Ou seja, há nos projetos, inclusive nesse de Cuiabá, uma transformação urbanística e consequentemente da qualidade de vida da população, porque o BRT tem a vantagem de ser mais imediata a sua implantação. É uma obra, digamos assim, que teria mais facilidade na sua implantação, mas em termos de...

A SR^a LUIZA GOMIDE DE FARIA - De área. Ele demanda mais espaço para a sua implantação.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O VLT demanda muito mais espaço, consequentemente...

A SRª LUIZA GOMIDE DE FARIA - Não, o VLT demanda menos espaço que o BRT, em termos de largura da via.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Demanda menos espaço em termos de passagem, mas, em termos de urbanização, a abrangência do VLT sempre tem a preocupação muito maior na questão urbanística da cidade.

Por isso, eu acho importante, para as pessoas que estão nos acompanhando, não abandonarmos um projeto como esse, porque isso já custou para a sociedade, além do projeto em si. Então, eu quero aqui colocar isso até como contribuição e, claro como cidadão, porque seria um desperdício do recurso público. Aliás, acredito que estamos até demorando demais. Já estamos chegando a quase um ano com a obra parada.

Acredito que as consequências ainda virão na questão da manutenção, porque, com certeza, as empresas irão cobrar isso do Estado. Como o Tribunal de Contas está aqui - Dr. Rafael, eu vou lhe dar a palavra ao final, para que faça a conclusão de todos esses aspectos.

Acredito que a gente esclareceu aqui, mas eu gostaria, Drª Luiza, de, publicamente, cobrar do Ministério das Cidades maior satisfação para a população mato-grossense. De que forma? O próprio Ministério pode propor uma reunião em Cuiabá, e aí é importante essa questão da Assembleia Legislativa do Estado Mato Grosso buscar isso também através dessas audiências; inclusive, lá, vai ser formada uma frente parlamentar. Não podemos ficar apenas na discussão política. O erro, se é que houve no passado, de quem foi, a sociedade, principalmente para o político, avalia nas eleições. Mas, claro, cada administrador tem a responsabilidade de dar sequência. Hoje, temos um novo ministro, mas o Ministério continua.

Então, em nome da sociedade mato-grossense, quero cobrar do Ministério das Cidades que faça esse diagnóstico, que tenha essa satisfação, ou seja, a prestação de contas para a sociedade mato-grossense, porque até hoje lá, está apenas na discussão, inclusive de não concluir a obra. Isso seria, a meu ver, um absurdo em função de desperdício dos recursos públicos.

Vou passar a palavra ao Dr. Jaime Henrique, representando a Infraero.

Também em relação à Infraero, é sabido - aqui foi colocado pelo Tribunal de Contas - que os atrasos nos desembolsos e nos pagamentos podem levar a consequências muito ruins, inclusive de as empresas quebrarem, enfim. Em Mato Grosso, no caso, efetivamente houve atraso nos pagamentos. Eu quero aqui questionar a Infraero se esses atrasos foram de responsabilidade da Infraero, se houve atrasos realmente e qual é a responsabilidade em relação à empresa, ao consórcio que lá realizou a obra.

Contamos, àquela época, com a presença do Ministro Wellington, meu xará, presidente da Infraero, e já naquele momento houve a cobrança para concluir a obra. Mas, pelo menos, foi falado pelo governador do Estado, à época, que a Infraero chegou a atrasar em mais de seis meses no desembolso.

Então, eu gostaria também que fosse esclarecida essa questão do desembolso por parte da Infraero em relação ao convênio feito com o Governo do Estado.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Primeiro, vou...

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Quero, inclusive, o seu testemunho, porque, como Deputado Federal, muitas vezes, estive na Infraero até para buscar essa alternativa. É bom que se diga aqui, até ao Tribunal de Contas, que essa obra do Aeroporto de Várzea Grande, em Cuiabá, na verdade, não ocorreu só agora na época da Copa. Essa obra começou há 15 anos e teve muitas interrupções. Então, não foi só em consequência da Copa do Mundo. A Infraero, digamos, já deve isso à sociedade mato-grossense há aproximadamente 15 anos - empresas começaram e abandonaram a obra, na época do governo Dante de Oliveira e, assim, na sequência.

Então, eu gostaria dessa análise, mas é claro que reconhecemos que houve, na época da Copa do Mundo, alguma melhoria. E não é o desejável hoje, porque, também, aumentou muito o número de passageiros no Aeroporto de Várzea Grande.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Bom, parodiando aqui o Senador José Medeiros, que não está presente, parece que lá há uma cabeça de burro.

Esse aeroporto é verdade.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos trocar por jegue, para não ficar... (Risos.)

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Está certo.

Esse aeroporto há muitos anos vem sendo planejado, e o Governo Federal, via Infraero, tenta fazer dele o que ele merece. Não tenha dúvida.

Então, tivemos aquela etapa inicial e, justamente em 2009 e 2010, começou essa volta, em que havia aquela circunstância bastante ruim... Aí, contratou-se.

É preciso deixar claro que é uma construção bastante específica. A Infraero tem um convênio com o Governo do Estado, em que este repassa os recursos. A licitação e a contratação da obra foram feitas pelo Governo do Estado através de um projeto desenvolvido e entregue pela Infraero. E cabe à Infraero fiscalizar conjuntamente especialmente os repasses. Obviamente, só se repassam recursos de obra executada.

Então, qual é o lado bom dessa história?

Depois, houve avanços nessa obra. Tivemos problemas muito sérios com construções e construtores - acho que quem é do Estado conhece a história -, muito sérios mesmo.

Mas, obviamente, mais uma vez utilizando a fala do Senador José Medeiros, pior ainda era naquele momento. E a diretoria da Infraero - eu era diretor de engenharia - sabia perfeitamente que romper alguns contratos ou alguns convênios naquele momento significava nos condenar a uma situação muito pior ainda.

Então, realmente, vamos dizer, levamos e fizemos o que pudemos até a Copa. E, quando acabou a Copa, obviamente, a própria Secopa (Secretaria Extraordinária da Copa) fez uma suspensão contratual, e ficamos numa discussão, praticamente até dezembro, sobre essa retomada. Houve muita discussão entre o Estado e o próprio contratado.

A Infraero chegou a solicitar formalmente que essa obra fosse repassada à sua direta administração, mas o lado bom da história é que, agora em novembro, finalmente, ainda dentro daquela esteira de se evitar a judicialização, foi possível o entendimento, e, utilizando o próprio convênio, nesta gestão atual, foi dada a ordem de serviço, e temos sete ou oito meses... Porque não falta muita coisa.

Está faltando acabamento, mas toda a parte de infraestrutura... Assim, nós fizemos um esforço enorme para ter aquilo na Copa. E isso, o mesmo constrangimento que o Senador tem, que o senhor tem, nós temos também. Nós vamos acabar aquela obra e vamos deixar o aeroporto numa condição muito razoável do ponto de vista operacional.

Na questão sobre uma possível concessão, não há essa informação. Cuiabá não está nessa leva, e, assim, eu entendo que é algo semelhante ao que está acontecendo em Salvador. Acho que vamos acabar essa obra, e, aí, sim, cabe à SAC avaliar essa condição. Quer queiram quer não, teremos uma infraestrutura bastante razoável.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É importante, só para a população entender, dizer que a SAC é a Secretaria de Aviação Civil.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Portanto, essa responsabilidade da concessão...

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - É da SAC.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - É uma definição da SAC, e não da Infraero. Apesar de a Infraero ser sempre ouvida, também.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - É claro, porque é uma rede nacional, com mais de 60 aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Mas o senhor poderia pelo menos dizer aí, sobre essa experiência das concessões no Brasil, o que aconteceu nos aeroportos, foi positiva? Está sendo positiva?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Do meu ponto de vista, sim. Acho que a avaliação da Infraero também.

Obviamente, é assim... Voltemos aos números. A partir de 2007 e 2008, a aviação civil brasileira teve um desenvolvimento estratosférico do ponto de vista prático, e os braços para se atender toda essa demanda, esse crescimento monstruoso... Só para vocês terem uma ideia, neste momento, até a Copa, praticamente triplicou toda a capacidade operacional de todos os aeroportos brasileiros. É um negócio monumental.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - De quantos milhões para quantos milhões?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Eu não tenho o número correto, mas acho que devemos ter fechado para algo em torno de R\$180 e R\$190 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Nós tivemos a palestra do Ministro, que disse que chegaríamos, provavelmente, a R\$200 milhões.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Mais ou menos isso.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - A meta, a possibilidade de atender, já neste ano e no início do ano que vem.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Exatamente. E isso precisava de braço; braço, recurso, investimento e capacidade de execução, que não é só infraestrutura. As pessoas veem muito a capa da história, o terminal e esse tipo de coisa, mas obviamente torná-lo operacional, isso exige um investimento muito grande - equipamento, etc., etc. Então, acho que foi superpositivo, com essa iniciativa de a Infraero ser sócia - e aí o nosso representante, o assessor Rafael fez um comentário sobre esse investimento. E vamos dizer que se desonerou, do ponto de vista financeiro, e se desonerou do ponto de vista dessa capacidade técnica de execução ao mesmo tempo. Então, vejo isso positivamente.

É claro que agora é preciso achar... Não vamos nos esquecer de que estamos falando de dez a doze aeroportos pelo Brasil, mas existem centenas, e a mesma atenção que Tabatinga está tendo hoje, com renovação de pista, etc., é o que merece o nosso...

Então, do ponto de vista prático, vamos honrar esse compromisso com o Estado de Mato Grosso, pois, para nós também, é muito ruim ver essas pesquisas que estão acontecendo.

Acho que respondi tudo.

Mas não tenham dúvida de que, hoje, o Brasil está com uma capacidade operacional *pari passu* e inclusive além da demanda, o que foi excepcional. E foi a janela que a Copa proporcionou. Obviamente, alguma coisa não deu certo, mas boa parte deu. Então, estamos aqui para acabar o que não deu certo.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Vamos passar a palavra agora ao Dr. Neusvaldo, mas gostaria de fazer uma consideração. Acho que acaba vindo para o turismo, e o Ministério do Turismo, na verdade, foi o mais beneficiado, porque não coube praticamente responsabilidade de esse Ministério executar obras. Não sei se isso poderia ser falado também, mas principalmente a organização do evento... E é sabido que a organização do evento da Copa do Mundo no Brasil foi um sucesso.

Inclusive, aqui, voltamos à questão dos passageiros: mudou muito o perfil do passageiro no Brasil, além de ter aumentado muito. Por que aumentou? Aumentou principalmente porque se barateou o custo das passagens. Hoje, todo cidadão brasileiro, de todo tipo de classe social, o trabalhador, tem oportunidade de viajar de avião. E os preços, às vezes, são competitivos em relação aos de uma passagem de ônibus. Também há o tempo. Se você vai deslocar-se mil quilômetros, não é só o preço da passagem. Além do preço da passagem, há as despesas que você tem de fazer durante o trajeto, enquanto no avião você sai e chega em pouco tempo ao seu destino.

Aí, é claro também o benefício que houve para o turismo interno com tudo isso que aconteceu em relação à Copa do Mundo. Trata-se, aí, da questão do legado, que também devemos testemunhar como brasileiros. O Brasil evoluiu muito nisso, e há hoje um reconhecimento por grande parte da população brasileira de que o atendimento nos aeroportos melhorou. É claro que não é o desejável.

Não sei se o Dr. Neusvaldo tem aí os dados, mas, numa palestra que o Ministro da SAC (Secretaria de Aviação Civil) colocou no Voar Por Mais Brasil, uma pesquisa demonstrava que o Brasil, por incrível que pareça, é o segundo país do mundo em pontualidade nos aeroportos. Então, às vezes, vemos as matérias na imprensa naqueles momentos de pico, quando há uma greve ou qualquer coisa, mas a análise do ano como um todo é positiva.

Então, passo a palavra ao Dr. Neusvaldo, que representa o Ministério do Turismo.

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Obrigado, Presidente.

Só vou pedir o apoio dos colegas, se tiverem alguns desses números mais recentes.

Mas eu queria insistir, Presidente, na nossa absoluta convicção, dos técnicos e do nosso Ministro Henrique Alves, de que este momento histórico ímpar está sendo absolutamente benéfico para o Brasil em muitos aspectos. Então, as pessoas têm enfatizado alguns aspectos negativos da execução das obras, mas há que se ver isso numa amplitude maior, com todo o processo histórico por que estamos passando. O Brasil passou recentemente por uma transformação fantástica, que foi a evolução da população do meio rural para o meio urbano. Não faz muito tempo, Senador. Faz pouco tempo. Agora, imagine essa população no meio urbano sem os recursos que estamos implantando hoje em nome da Copa do Mundo e dos grandes eventos esportivos.

Vou fazer uma pergunta aqui: o que seria o Brasil sem a Copa? Porque as pessoas têm colocado isso de forma inversa. O que seria o Brasil hoje sem essas estruturas de mobilidade urbana, sem os aeroportos e sem os estádios?

Vou falar daqui a pouco sobre os estádios, porque o turismo é herdeiro, assim, dos benefícios dos estádios. Nós preferimos chamá-los de arenas.

Então, imaginem o Brasil sem a Copa, se não tivéssemos tido todos esses benefícios em função da Copa e dos grandes eventos esportivos. Nós, técnicos do Governo e, tenho certeza, os colegas do Tribunal de Contas, vivemos um momento ímpar, porque tudo foi diferente. Tivemos de nos mobilizar de uma forma que nunca aconteceu na história da República. Algumas cidades tinham, em execução, 50 ou 60 projetos ao mesmo tempo. Não havia estrutura para fazer isso, estrutura administrativa. Do mesmo modo, isso aconteceu com a estrutura do Governo Federal. De repente, nos mobilizamos no limite ou mais do que no limite da nossa condição para obter esses êxitos.

Então, não quero aqui justificar os insucessos. Eu diria - e faço uma proposta - que, se tiver de haver apuração de culpabilidade ou responsabilidade, que se coloque também a apuração dos méritos, no mesmo nível. E vamos medir o que é mérito e o que é responsabilidade ou culpabilidade. Tenho certeza de que, no mérito, nós ganhamos, porque só há ganhos numa dimensão maior.

Mas quero fazer a abordagem de uma questão levantada pelo Senador José Medeiros, para provocar outra discussão aqui. Refiro-me ao aproveitamento dos estádios, que preferimos chamar de arenas, porque foram concebidos para outros usos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Com vocação para outros usos.

Então, cito como exemplo o caso de Brasília. Primeiro, o Brasil é hoje o nono do mundo em eventos internacionais, na sua grande maioria, eventos de negócios.

Fazemos negócios hoje em estruturas razoavelmente limitadas e temos casos aqui de um Anhembi, por exemplo, que não consegue comportar mais eventos porque está com sua agenda toda ocupada. No entanto, temos 12 arenas recém-concebidas, com condição absoluta de absorver não só esses públicos que estão sendo absorvidos hoje nos centros de eventos, mas com condição de recebê-los com conforto.

O Estádio de Brasília tem 70 mil lugares para pessoas sentadas confortavelmente. Por que não aproveitar desta forma, em outros eventos, e não só no futebol?

Vou dar um exemplo aqui. Nas grandes cidades do País, há o Carnaval da época e o Carnaval fora de época. São feitos, de modo geral, de forma improvisada e precária. Não há segurança; há muito serviço para as estruturas de segurança. Não quero dizer que não haja segurança formal, mas, de qualquer forma, não é suficiente, porque o cidadão se expõe.

A turma da pipoca no Carnaval fora de época sai fora dos cordões de forma desconfortável, pois vão admirar um evento de alegria e acabam desconfortavelmente tendo que andar, ser empurrados, jogando lixo, infelizmente, na via pública, e, claro, mudando a rotina das cidades.

No caso de Brasília, há um estádio em condições de receber, a um só tempo, 70 mil pessoas confortavelmente, como citei aqui o caso da turma da pipoca, sem contar os que vão lá promover o festival.

A Parada Gay, em São Paulo, agora, recentemente mobilizou não sei quantos milhões de pessoas - não sei duzentas mil, um milhão de pessoas. Não me lembro, mas é um número gigantesco.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. NEUSVALDO FERREIRA LIMA - Não, dois milhões é muito pouco. Em Brasília, já mobiliza mais. Então, a Parada Gay poderia - estou dando alguns exemplos - muito bem ser feita confortavelmente numa arena dessas.

Vou dar outros exemplos: já trouxemos para o Estádio de Brasília uma cantora que levou 40 mil pessoas para dentro do estádio. Foram 40 mil pessoas, num *show* de música da cantora americana.

Houve um evento religioso que levou, número que vi recentemente, 23 mil pessoas ao Estádio de Brasília. Então, religião, negócios, parada *gay*, Carnaval fora de época, música...

E houve também uma experiência fantástica aqui, que é uma corrida de rua, uma realidade hoje no País inteiro. O brasileiro, de repente, descobriu esse esporte, adotou-o, e ele está aí se desenvolvendo, e, com certeza, esse resultado virá nas Olimpíadas, porque temos atletas de primeira linha hoje, que são oriundos das corridas de rua, inclusive em Brasília.

Fizemos uma experiência aqui, e a Secretaria de Turismo do Distrito Federal fez uma corrida de rua no estádio, em seu anel externo. Foi sucesso absoluto, mas não se divulgou, talvez por um momento, mas isso é exemplo de uso alternativo das arenas. Acho que está faltando para a questão das arenas, e isso inclui a arena do Pantanal Mato-grossense, talvez

uma discussão maior, Senador. É um bom mote para uma discussão, aqui no Congresso, como vamos usar as arenas. Possibilidade de uso existem e são inúmeras. Talvez precisemos discutir a gestão das arenas. Como fazer a gestão? Quem vai fazer a gestão das arenas? Usos existem, e o turismo agradece se houver uma solução plausível para essa questão da gestão. O potencial está aí. Nenhuma outra estrutura, e não cito só Brasília, tem condição de receber esse número de usuários de forma confortável, todo mundo sentado, com segurança, sem afetar a via pública, numa posição privilegiada para qualquer um dos espectadores, que podem ver integralmente... Isso porque não é todo evento a que se assiste integralmente na rua. Mas, no estádio, dá para assistir, em todas as suas etapas, sem se deslocar. É muito interessante.

São muitas as vantagens do uso dessas arenas. Acho que precisamos discutir apenas essa questão da gestão.

Vou me adiantar aqui e insistir na questão do projeto, que é muito importante. Temos de pontuar bem e colocar como algo definitivo que todos os atores que participam da execução de obras, sejam estruturas públicas, seja o agente privado, ou mesmo o usuário, que fica aguardando, no caso do VLT de Cuiabá, por exemplo... Todos seriam menos sacrificados se houvesse, antes disso, uma instância de apreciação dos projetos, como pré-condição. Não dá para colocar no Orçamento uma obra que não tenha projeto; do contrário, vamos ficar de quatro a cinco anos, no mínimo, discutindo como resolver problemas, isso quando minimamente dá certo. Quando não dá, as pessoas levantam a possibilidade de ver quem é o culpado. É complicado, porque nós, participantes, somos também vítimas desse processo.

Então, deixo aqui a pergunta: o que seria o Brasil sem essa preparação para a Copa? O que nós seríamos hoje nos meios urbanos - São Paulo, Brasília, Cuiabá -, com tanta gente no meio urbano usando as estruturas de mobilidade, usando tudo isso que produzimos?

Fica por aqui a minha consideração final.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - O Dr. Jaime queria fazer aqui uma consideração final.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA - Acabei sem responder a uma pergunta que me parece importante. A Infraero nunca atrasou o repasse das obras que foram executadas.

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Isso é importante colocar. É importante, principalmente para a Assembleia Legislativa de Mato Grosso, saber isso. A afirmativa sempre foi de que chegou atrasado mais de seis meses o repasse, o pagamento ao Governo do Estado.

Queremos passar, agora, ao Dr. Rafael, representante do Tribunal de Contas.

Uma pergunta, apenas por consideração, já que ele falou aqui que o atraso de pagamento pode redundar muito em prejuízo, empresas quebrando, e, hoje, na verdade, no Brasil, temos atraso de pagamento de modo geral. São obras inacabadas, Municípios com repasses atrasados. São muitas obras. Acho que a quebradeira é maior quando, no Município, o prefeito contrata, às vezes, uma empresa local, uma empresa pequena que não tem fôlego. Ela começa a obra, mas, sem o repasse do recurso, claro, não tem suporte à empresa. Mas existe uma pressão muito grande por parte da sociedade, porque a empresa compra no local, fica devendo no local e acaba envolvendo toda a comunidade.

Principalmente agora, o Ministério do Transporte está com mais de R\$2 bilhões atrasados em pagamentos. Muitas dessas obras representam manutenção. No caso do Mato Grosso, na BR-163, que foi concessionada da divisa de Mato Grosso até Sinop, metade do trecho é de responsabilidade do Ministério do Transporte, do DNIT. O pedágio já está sendo cobrado. A população está pagando, mas sabe que, em uma concessão, não está prevista só a obra de manutenção e construção da estrada, mas toda uma prestação de serviço. É claro que uma estrada concessionada não pode ter buracos, não pode ter problemas que possam inclusive trazer a responsabilidade da própria concessionária em relação a qualquer acidente que ocorra.

Gostaria de saber do Tribunal de Contas como essa instituição tem agido para cobrar também por parte do Poder Público essa responsabilidade. É comum o Tribunal de Contas definir multas e outras situações, principalmente para as empresas. Então, gostaria de saber também sobre isso em relação ao Poder Público, à responsabilidade. Como o Tribunal de Contas se manifesta nesse aspecto?

E já é o último a falar, para concluir a nossa audiência pública.

O SR. RAFAEL JARDIM CAVALCANTE - Sr. Presidente, demais Parlamentares, demais presentes, nessas considerações finais, vou tentar recolher, em um único pensamento, um raciocínio que consiga englobar, ao final, muito do que foi debatido aqui.

Um dos motivos pelos quais os empreendimentos não conseguiram ficar prontos à disposição da sociedade, e isso foi unânime, perpassa pela defasagem de projetos, mas há algo que foi levantado, principalmente nas obras de mobilidade, e esse é o mote dessas considerações finais, e que vem muito antes do projeto.

O projeto descreve o objeto que vai ser licitado, e, sempre que a Administração Pública gasta dinheiro, é para resolver um problema. Ninguém sai jogando dinheiro pela janela. A primeira página de qualquer processo licitatório é a descrição do problema, porque, via de regra, existem duas, três, quatro, cinco soluções para resolver esse problema. Há uma etapa legalmente exigida nas licitações e contratos, prévia, que é responder, dentre as várias alternativas hábeis a resolver o problema, qual é a melhor, qual a mais eficiente, qual a mais econômica, qual a mais eficaz e qual a mais efetiva, que se chama Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental (EVTEA). Ele é, e falo isso não como retórica, fiscalizado em dezenas de fiscalizações, sumariamente ignorado.

Quando se contrata o projeto, já é necessário que se tenha um estudo hábil para saber que a solução que vai ser licitada é a que melhor resolve o problema. Não se licita uma obra do VLT sem antes ter estudado que é viável, de que maneira e por que o VLT é melhor que o BRT ou melhor que não fazer.

Não se concede uma rodovia sem ter antes comparado a solução daquele problema com a disponibilidade financeira, por exemplo, do ente pagador. Isso é muito presente, demais, em obras urbanas, especialmente nas obras de mobilidade urbana. Aliás, não é surpresa que, em quatro anos, de 47 empreendimentos, 14 tenham ficado prontos.

Em obra urbana, acontece tudo. Há mil interferências. Há pessoas para serem retiradas. Em uma obra de mobilidade na Copa, em Fortaleza, na avenida que liga o estádio ao centro, foram duas mil desapropriações. Isso também custa dinheiro. Para cada projeto de desapropriação, é necessário seja feita uma análise de terreno, uma análise de benfeitoria. São processos judiciais diferentes. Basta uma dar problema para parar a obra, sob pena de o Poder Público realizar o esbulho, que é crime! São inúmeras as obras de mobilidade urbana que param porque houve problema superveniente. De que forma isso foi superveniente? De que forma isso não deveria ter sido feito antes até da feitura do projeto base? Porque geometria pode mudar. Em Belo Horizonte, o arco rodoviário parou; aliás, ainda bem que foi no início, porque n mil famílias tinham que ser removidas, com gasto extra de R\$40 milhões para a sua remoção e realocação. Ainda bem que parou nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira. Sabem quem foi o responsável ou o irresponsável pela paralisação? O Tribunal de Contas da União!

Existem empreendimentos para os quais o controle é legislativo. Quem disse que é ruim, por exemplo, fazer uma estátua gigante do Padre Cícero no meio da cidade? É desperdício ou não? Existe uma discricionariedade na aplicação do recurso público.

Por que é ruim fazer o estádio no Mato Grosso ou em Manaus ou em Natal ou em Brasília? Vejam que é necessário que se faça o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental. E eles foram feitos, inclusive para falar que eles poderiam ser utilizados para festas, como arenas, como, como e como... Eles foram feitos. O Tribunal de Contas da União, na época devida, alertou esta Casa Legislativa sobre as avaliações por demais otimistas. Isso está em pelo menos três acórdãos do Tribunal de Contas da União, em que, mesmo diante dos estudos realizados para utilizar as arenas para muito além do futebol, alertaram esse controle legislativo para que, a critério dele... "Olha, isso não merece estar no orçamento!" Não é controle do Tribunal de Contas da União!

Nesse ponto, coloco a questão fundamental de esse tribunal trazer questões como essas para o Congresso Nacional, que é o que ele faz anualmente. Anualmente, o Tribunal de Contas da União subsidia esse Parlamento para dizer: "Parlamento, existe esse problema. Eventualmente, a obra tem que parar porque não é viável." "Parlamento, a seu critério, você deseja colocar dinheiro?" Essa é a dinâmica, e, por isso, o Tribunal, muitas vezes, é questionado e condenado porque a obra não acontece.

Vou dar um exemplo bem claro, e isso afeta também as obras de mobilidade urbana, que é um tema muito atual.

Os investimentos recentes em mobilidade urbana têm sido muito para convênios para PPP, nos Municípios. É a tônica, e é importante que seja assim. Como V. Ex^a bem colocou, os empreendimentos de mobilidade urbana - VLT, BRT, metrô - não são viáveis. O Município, o Estado tem que fazer uma contraprestação mensal, tirar dinheiro do Tesouro para fazer com que eles fiquem viáveis, porque é direito do cidadão constitucional de terceira geração ter equidade no espaço urbano. Ele tem direito a ter mobilidade. Isso significa que, nessas PPPs em que a União aplica dinheiro, o Município vai ter que ter capacidade de pagar, e, nesse ponto, entro na questão de responsabilidade de quem passa o dinheiro. Ora, quem pede dinheiro é o tomador. Qual é a responsabilidade de quem está emprestando ou dando dinheiro, no caso de convênios? Garantir que aquilo vá existir. Então, se a modelagem de uma PPP municipal, por exemplo, avaliar que existem inconsistências nos estudos, na quantidade de passageiros, mesmo na geometria previamente delineada para o empreendimento, que o investimento está subestimado e que o Município que vai ter que pagar muito além do que teria que pagar para ser viável e que o Município não tem capacidade de pagar, seria possível comprovar que, nesses termos, seria jogar dinheiro fora, porque não vai acabar o empreendimento. E chega o Tribunal de Contas e fala: "Congresso Nacional, a modelagem está errada. A União está passando dinheiro para um empreendimento cujo ente pagador não tem capacidade de pagar".

O Tribunal de Contas está parando o País? (*Pausa.*)

Não é uma resposta fácil! E temos, de fato, evoluído na dinâmica, na dialética desta questão: o que, de fato, é bom para o País? Que irregularidade realmente obsta a interrupção do fluxo financeiro?

Nessas considerações finais, vou reafirmar, portanto, a necessidade de um estudo maduro e prévio à elaboração do projeto básico, que é o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental dos empreendimentos. Isso é muito particular e decisivo em obras urbanas, eminentemente nas obras de mobilidade.

É claro que isso leva tempo e reforça tudo aquilo que outrora eu tinha defendido sobre a necessidade de pensarmos em planos de Estado, nem tanto de Governo. É preciso de tempo para se fazerem os estudos, tempo para se fazerem os projetos, tempo para se fazerem os orçamentos, para que a sociedade consiga, de fato, desfrutar com mais eficiência do imposto que ela paga.

Com muita honra, orgulho e humildade para termos eventualmente que melhorar - digo que também somos responsáveis -, agradeço a oportunidade de demonstrar o trabalho que o Tribunal de Contas fez para a Copa e para além da Copa. Trabalhamos para a boa aplicação de quem paga o imposto.

Despeço-me novamente, agradecendo principalmente as perguntas pertinentes e a paciência de V. Ex^a neste debate.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. Bloco União e Força/PR - MT) - Gostaríamos de agradecer a todos que vieram prestigiar esta audiência pública, principalmente àqueles que fizeram apresentações em nome dos ministérios envolvidos.

Quero agradecer aqui mais uma vez ao Dr. Rafael Jardim Cavalcante, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do TCU; à Dr^a Luiza Gomide de Faria, Diretora do Departamento de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades; ao Dr. Jaime Henrique Caldas Parreira, Assessor da Presidência da Infraero; e ao Dr. Neusvaldo Ferreira Lima, Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo do Ministério do Turismo.

O que posso, aqui, concluir, após a colocação de todos, é que o Brasil ganhou com a Copa do Mundo, sem dúvida alguma. Tivemos um incremento do número de turistas no Brasil. Tivemos a possibilidade de o Brasil ser mostrado para o resto do mundo, pela televisão, pelos meios de comunicação.

Esses problemas que ficaram para ser resolvidos referem-se a um papel nosso, do Poder Público, dos representantes do Poder Legislativo, e, por isso, esta audiência pública. Faremos outras no sentido de cobrar não só aqui em Brasília como nos Estados. O problema de uma obra inacabada não pode ficar *ad aeternum*. Acho que nosso papel é exatamente cobrar a responsabilidade de cada um. Principalmente o cidadão que está na ponta quer o recurso dos seus impostos bem aplicado. Sempre tenho dito que quem está, na fila do posto de saúde, com seu filho para tratar, tem pressa, e quem está em uma estrada esburacada tem pressa.

O Brasil ainda é um país em abertura, em desenvolvimento, em crescimento e de muitas oportunidades. Pelo que aqui ficou demonstrado, está havendo uma evolução: cada órgão, cada organismo, o Tribunal de Contas compreendendo seu papel de fiscalizar, mas também de fazer acontecer; os órgãos executivos, com os quais tenho hoje uma preocupação, principalmente na crise agora, com a falta de recursos.

Ontem, à noite, tivemos uma palestra até quase 2h da manhã com um grande economista que colocava realmente o custo Brasil, principalmente o custo dos Poderes. No Executivo, cada vez mais, tem sobrado menos recursos para a execução.

Mas que tamanho de máquina pública é o desejado? E, principalmente, que tipo de processo de desenvolvimento nós todos queremos?

Agora, mais do que nunca, em um momento de crise, é preciso tirar o "s" e criar. É momento de discutir exatamente essas dificuldades, para que possamos deixar um legado para as futuras gerações.

Quero agradecer imensamente essa oportunidade da audiência pública.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a nossa reunião, rogando a Deus que possamos encontrar dias melhores para o Brasil.

Muito obrigado!

(Iniciada às 09 horas e 29 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 41 minutos.)