



Câmara dos Deputados  
Gabinete Deputado Marco Maia

REC  
000286

Ofício nº 028/2014 - GAB

Brasília, 23 de outubro de 2014.

A Sua Senhoria a Senhor  
**Senador VITAL DO REGO**  
Presidente da CPMI-PETRO

Assunto: 15ª Reunião CPMIPETRO – Oitiva Sr. José Carlos Cosenza

Senhor Presidente,

Na condição de Relator da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito criada pelo Requerimento n. 002 de 2014 – CN, com a finalidade de *“investigar irregularidades envolvendo a empresa Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRAS), ocorridas entre os anos de 2005 e 2014 e relacionadas à compra da Refinaria de Pasadena, no Texas (EUA); ao lançamento de plataformas inacabadas; ao pagamento de propina a funcionários da estatal; e ao superfaturamento na construção de refinarias”*, solicito a Vossa Excelência o encaminhamento ao Diretor de Abastecimento da Petrobrás, Sr. José Carlos Cosenza, os questionamentos que seguem anexos, para que possam ser respondidos por escrito, em até 10 (dez) dias, à esta Comissão.

Ressalto que os questionamentos anexos fazem parte do rol de perguntas desta relatoria, anunciado durante a oitava da 15ª reunião desta CPMI e o recebimento das respostas por escrito poderá ser bastante esclarecedor para as investigações desta Comissão.

Atenciosamente,

  
Deputado Marco Maia  
Relator

  
Leandro Augusto Cunha Bueno  
Técnico Legislativo  
Matrícula: 232.668

em 31/10/14; às 17:13





ANEXO

1. Como ocorreu a decisão de retomada dos investimentos na área de refino pela Petrobras? Qual foi o papel do Conselho de Administração nessa decisão? Como o senhor avalia essa retomada desses investimentos?
2. Nas grandes obras de refino da Petrobras, qual é o papel da Diretoria Executiva, da Diretoria de Abastecimento e da Diretoria de Engenharia, Tecnologia e Materiais?
3. A Diretoria de Abastecimento tem autonomia para fazer contratações? Qual é o limite de valor?
4. Qual é o órgão da Petrobras responsável pela realização ou contratação do projeto básico das unidades de uma refinaria?
5. Quem é responsável pela estimativa de custo global e do custo de cada unidade a ser contratada?
6. É nomeada uma Comissão de Licitação para a contratação de cada unidade? Existe uma coordenação dessa Comissão? Como são indicados o Coordenador e os Membros dessa Comissão?
36. Quais são as competências do Conselho de Administração da Rnest?
37. Em 9 de julho de 2013, o Conselho de Administração da Rnest aprovou a aplicação do Manual de Procedimentos Contratuais da Petrobras para a Rnest. Antes dessa data, qual ou quais eram os normativos seguidos pela Rnest em suas contratações? O que normatizava as contratações da Rnest?
38. Pode-se afirmar que as perspectivas da Petrobras em relação ao consumo de derivados de petróleo no Brasil, que motivaram a construção da Rnest, se confirmaram? Quando a Rnest entrará em operação? Depois de pronta, qual será a capacidade da Rnest?
39. Quais são os números relativos à importação de diesel antes da entrada em operação da Rnest? Volume, valores, percentual de dependência do mercado externo?
40. Qual a previsão para depois da entrada em operação completa da Rnest para esses números? Quais são as vantagens da Rnest a esse respeito?



41. Quanto à atual logística de distribuição de derivados de petróleo no Brasil, haverá alteração significativa com a entrada em operação da Rnest? Existem números sobre essa logística (quantidade de caminhões e embarcações reduzidas, quantidade de litros de combustível economizados ou valor reduzido nos custos dos derivados)?
42. A construção da Rnest foi dividida em quatro fases. Na apresentação feita pela atual Presidente da Petrobras a esta CPMI, Sra. Maria das Graças Foster, na Fase I do Empreendimento (Identificação de Oportunidade), foi estimado inicialmente um custo de US\$ 2,4 bilhões. Na Fase III (Projeto Básico), o custo estimado elevou-se para US\$ 13,4 bilhões. A estimativa do custo das unidades de refino, com dois trens, passou de US\$ 1,1 bilhão (Fase I - um trem) para US\$ 7,2 bilhões (Fase III - dois trens). Pergunto: entre as razões para a elevação dos custos entre as Fases I e III estaria a utilização, na Fase III, de referência de custo do Brasil em substituição à anteriormente utilizada, do Golfo do México? Por que, exatamente, o custo on-site no Brasil é tão superior?
43. De acordo com as métricas internacionais, a Rnest estaria fora dos padrões? Que fatores poderiam ter provocado diferenças entre as estimativas e os custos reais da Rnest?
44. Muito se fala nas especificidades da Rnest para o aumento de custos da implantação do empreendimento. Quais são, de fato, as especificidades da Rnest? Houve majoração de forma lícita, principalmente dos custos da parte denominada on-site?
45. No que consiste a diferença de custo no Brasil para as obras da Rnest, principalmente das unidades de processo (on-site)? Qual o aumento de preço provocado por esse custo Brasil?
46. A Rnest é considerada uma “fábrica de diesel”. Isso também poderia ter provocado um aumento dos custos?
47. No que, detalhadamente, consistem os gastos com unidades auxiliares (off-site), infraestrutura e extramuros?
48. Quantos contratos EPC (Engenharia, Aquisições e Construção) foram assinados para a construção da Refinaria Abreu e Lima? Os valores desses contratos eram altos? Qual a ordem de grandeza?



*Câmara dos Deputados*  
*Gabinete Deputado Marco Maia*

49. Qual era a modalidade de licitação desses contratos? Um número maior de convites poderia ter feito com que as empresas “dividissem o bolo” e elevassem os preços?
50. A modalidade de concorrência internacional e uma contratação similar ao Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC) não seria mais adequada a uma obra como a Rnest?
51. Quantos contratos foram assinados no total? Quantos aditivos foram assinados relativamente à Rnest? Eles passaram por avaliação técnica e jurídica?
52. Esclarecer, inclusive com exemplos, como a Diretoria de Abastecimento atua na decisão sobre Termos Aditivos.

