

cionário pudesse chegar a quantias muito elevadas. E com esse limite agora proposto, estipulamos, mais ou menos, aquilo que existe hoje na Câmara, porque, na Câmara, o Nível Superior 25, mais 35% de adicionais, segundo informações que tenho em mãos, paga de diária, aproximadamente, 1.293,00 cruzados; o DAS-3, 1.462,00 cruzados; o DAS-4, 1.703,00 cruzados. Aqui, com a proposta que está sendo trazida para decisão do plenário, o máximo da diária do Senado será de aproximadamente 1 mil e 48 cruzados.

Então, Sr. Presidente, a Mesa apenas traz para decisão dos Srs. Senadores essa questão. O Plenário é que definirá se deve ou não ser concedido esse aumento nas diárias. É uma reivindicação do corpo funcional e que os Srs. Senadores, como um todo, darão a sua decisão. Está o projeto na Mesa, por um prazo de 3 sessões para receber qualquer emenda que os Srs. Senadores julgarem necessária.

Então, Srs. Senadores, está a critério de V. Ex^a se deveremos ou não aprovar esse projeto. A Mesa do Senado já trouxe para o plenário a sua proposta e caberá a V. Ex^a dizer se ela está correta ou não.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) — Nos termos do art. 97, caput, do regimento comum, uma vez que já foram distribuídos os avisos dos pareceres, esta presidência abre o prazo de 5 dias, a partir desta data, para apresentação do requerimento previsto no § 3º do art. 66 da Constituição, no que diz respeito às emendas oferecidas ao Projeto de Lei nº 1, de 1987-CN, que estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 1988, nas seguintes partes:

SUBANEXO PODER EXECUTIVO

Ministério dos Transportes — Parte Geral e Geipot.

Anexo receita e texto da lei.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira) — A Presidência recebeu o Relatório e Conclusões da comissão parlamentar de inquérito criada pela Resolução nº 41, de 1987, constituída para apurar as irregularidades divulgadas no jornal "Folha de S. Paulo" na concorrência para implantação da Ferrovia Norte—Sul.

O expediente vai à publicação.

É o seguinte o relatório encaminhado à Presidência:

Senhor Presidente, Senhores Senadores:

Designado, na forma regimental, Relator do vencido, apresento meu Relatório e Conclusões, após exame do fator material em poder da Comissão.

I — Introdução

1. Constituída de acordo com o art. 37 da Constituição Federal e art. 170 do Regimento Interno do Senado Federal, esta Comissão de Inquérito destinou-se a apurar irregularidades na concorrência e a analisarmos aspectos de viabilidade econômica da Ferrovia Norte—Sul.

Diz a Constituição Federal:

"Art. 37. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, em conjunto ou separadamente, criarão comissões de inquérito sobre fato determinado e por prazo certo, mediante

requerimento de um terço dos seus membros."

A Resolução nº 41/87, do Senado Federal, é por demais explícita quanto ao **fato determinado** que ensejou a constituição desta Comissão.

Vejamos:

"Nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno, é constituída, no Senado Federal, uma Comissão de Inquérito, composta de 9 (nove) membros, para o fim de, no prazo de 60 (sessenta) dias, **apurar as irregularidades divulgadas no jornal Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-económica daquela ferrovia."

A matéria divulgada pelo jornal, em 13 de maio último, afirmava que os resultados da concorrência haviam sido dados a conhecer com antecedência:

"Das 21 empresas que foram habilitadas a concorrer para a realização das obras de infra-estrutura nos dezoito lotes da ferrovia, conforme abertura dos envelopes da licitação na última sexta-feira, apenas duas ficaram sem obter trecho nenhum (a Construtora OAS Ltda. e a Constecca Construções S.A.) e uma se retirou, a Civilia."

"O resultado da concorrência distribuiu lotes que estão entre Brasília e Itaracá (GO) e Açaíândia (MA) (término da obra) e representam 870 quilômetros, mais da metade 1.560 quilômetros da ferrovia, que originalmente estava orçada em US\$ 2,5 milhões, mas que técnicos e economistas avaliam em muito mais."

O texto acima foi inclusive transscrito à guisa de justificativa no Requerimento que deu origem à Comissão de Inquérito, de modo que ficou muito bem evidenciado o **fato determinado** sobre o qual haveria de trabalhar esta Comissão de inquérito.

Assim, criada em 15 de maio último a Comissão de Inquérito só instalou em 2 de junho, quando elegera o seu Presidente e o Relator.

II — Relatório

2. Foram 10 (dez) as reuniões da Comissão de Inquérito, todas em recinto aberto, inclusive com a participação de Senadores que não a integravam na condição de membros titulares, o que serviu para provar que todas as opiniões, discordantes e favoráveis, foram colhidas.

3. Nessas reuniões foram ouvidas as seguintes pessoas: Dr. Paulo Augusto Vivacqua, Dr. Stanley Fortes Baptista, Dr. Francisco de Paula Cunha, Governador Epitácio Cafeteira, Jornalista Jânio de Freitas, Dr. Eduardo Borges de Andrade, Dr. Murillo Valle Mendes, Prof. Vasco Neto, Ministro Aníbal Teixeira e Ministro José Reinaldo Tavares.

4. No decorrer dos trabalhos a Comissão tomou conhecimento de que, em face da denúncia publicada no jornal **Folha de S. Paulo**, a concorrência pública foi anulada e aberto Inquérito pelo Departamento de Polícia Federal e Sindicância Administrativa por ordem do Senhor Ministro dos Transportes. Os resultados de ambos foram encaminhados à Comissão.

5. Do ponto de vista estritamente legal, as conclusões das duas investigações, tanto a do Departamento de Polícia Federal quanto a mandada instaurada pelo próprio Ministro dos Transportes, após a anulação da concorrência, não se diferenciam. Ambas proclamam a inexistência de qualquer dolo da parte das pessoas citadas ou de qualquer prejuízo para o erário ou para terceiros.

6. Vale destacar do Parecer nº 489-V87, aprovado pelo Senhor Ministro dos Transportes, em poder desta Comissão, o seguinte:

"17. Analisando os depoimentos prestados pelos dirigentes da VALEC, pelos membros da Comissão de Julgamento e pelos representantes das empresas pré-qualificadas, chegou a Comissão de Sindicância às seguintes e principais conclusões:

a) a licitação estava sujeita às regras prescritas pelo Decreto-Lei nº 2.300/86 por não dispor a VALEC de normas próprias de licitação;

b) os critérios de pré-qualificação foram fixados e aplicados pelo Diretor de Engenharia da Empresa com base no exame da documentação feita pela equipe sob sua direção;

c) a decisão de divulgar a pontuação obtida na pré-qualificação antes do recebimento das propostas foi tomada pelo Diretor de Engenharia da VALEC, com o conhecimento e aprovação do Diretor Presidente;

d) a escolha do tipo de licitação por preço base, teve por escopo evitar o aviltamento ou a excessiva elevação de preços, vez que, além da fixação do preço-base, foram estipulados limites para a sua variação;

e) os integrantes da Comissão Julgadora, coordenada pelo Engenheiro Julio Domingos Nunes Fortes, participaram dos trabalhos de exame da documentação pertinente à pré-qualificação;

f) os atos de recebimento e abertura das propostas realizaram-se em sessão pública, com a presença de jornalista, e com as cautelas de segurança, sigilo e autenticidade exigidas na espécie;

g) nenhuma empresa pré-qualificada, inclusive as que não foram classificadas, apresentou protesto ou fez restrições à lisura da licitação;

h) a VALEC dispensou tratamento igual a todas as empresas pré-qualificadas;

i) o conhecimento da pontuação obtida na pré-qualificação permitia um natural posicionamento das empresas em relação ao valor e volume dos serviços, combinado com as possibilidades operacionais de cada uma, havendo a tendência do direcionamento das maiores empresas para os menores trechos.

19. Em face do exposto, considerando que a Comissão de Sindicância não identificou qualquer fato que possa comprovar as combinações ou conluios entre a VALEC e as empresas participantes da licitação, ou, entre as próprias concorrentes; considerando que a referida Comissão, apesar dos esforços despendidos, não apurou nenhum ato que possa ser apontado como ilícito penal, considerando que a concorrência está sendo apu-

rada através de inquérito pela Polícia Federal e pela Comissão Parlamentar de Inquérito constituída no Senado Federal, somos de parcer que não há necessidade de abertura de inquérito na área do Ministério dos Transportes, estando o relatório apresentado pela Comissão de Sindicância em condições de ser aprovado por V. Ex.

Finalizando, sugerimos o encaminhamento à Polícia Federal e à Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal de cópias autenticadas do relatório e de todas as peças coletadas pela Comissão de Sindicância para servirem de subsídios aos trabalhos das remencionadas Comissões e para demonstrar o interesse desta Secretaria de Estado na apuração dos fatos."

Toda essa documentação, como já disse, está em poder da Comissão.

7. Ainda sob a questão das alegadas irregularidades na concorrência, é oportuno registrar a conclusão do Inquérito Policial, realizado pelo Departamento de Polícia Federal:

"Desta forma, Meritíssimo Juiz, na certeza de que na Concorrência Pública nº 002/87 — Ferrovia Norte-Sul, não houve infração penal, razão de ser deste Inquérito Policial, todos os indícios que pudessem demonstrar um ajuste entre as empreiteiras licitantes foram buscados."

8. Os depoimentos prestados à Comissão, todos eles, não deixaram dúvida quanto à ausência de dolo e de ilícito penal no caso da concorrência. Isso alcançou uma fase tão consensual que as discussões, conforme se depreende dos registros taquigráficos, passaram a se ocupar mais da questão da **viabilidade sócio-económica da ferrovia**, que foi o segundo fato determinado a ensejar a criação da Comissão Parlamentar de Inquérito, no Senado Federal.

9. As notas taquigráficas dão conta de dois momentos em que essa questão das irregularidades na concorrência foi liquidada. Na última reunião desta Comissão, quando o Senador Affonso Camargo, autor da iniciativa de criação da Comissão, declarou:

"Acho que essa discussão toda no inicio foi um pouco emocional. Mas hoje todos estamos colocando tudo de maneira racional e acredito que tudo no interesse do País."

O Senador Alexandre Costa, também engenheiro, como o Senador Affonso Camargo, sentenciou:

"Provado, como ficou, que não houve superestimação do preço básico não poderia haver, como não houve, qualquer desonestade na concorrência realizada."

10. Resta agora, então, examinar a viabilidade sócio-económica da ferrovia. A propósito, tive eu oportunidade de observar, durante os debates, a confusão que se costuma fazer, entre nós, no Brasil, sobre ferrovia deficitária e ferrovia antieconómica. Assinalei que a Ferrovia Norte-Sul se apresenta como economicamente viável, quer no sentido da sua construção, quer no sentido do seu uso, da sua utilização para o desenvolvimento da economia do cerrado.

11. O Ministro do Planejamento informou à Comissão que a ferrovia Norte-Sul representa apenas 0,25% do Orçamento previsto para 1988, sendo assim, um investimento relativamente pequeno. Fez-nos lembrar que, em se comparando, ferrovia com rodovia, esta última se revela mais viável e com investimento muito menor em termos de custo por quilômetro construído. Mas, acima de 500km é a ferrovia que ressalta como uma solução operacionalmente mais barata, inclusiva com economia de combustível da ordem de 70%.

12. No caso específico da Norte-Sul, ficamos sabendo que o projeto de sua execução freqüenta os planos governamentais desde 1870 e que os sucessivos governos sempre tiveram grandes dificuldades para iniciá-la. O Senhor Ministro dos Transportes justificou-a dizendo que "é a primeira vez que se vai permitir uma interiorização do desenvolvimento, permitindo que o ferro de Carajás possa vir atender às indústrias do Sul do Brasil; que possam ser feitas indústrias siderúrgicas em Goiás, por exemplo. É a primeira tentativa de se colocar à disposição dos brasileiros os bens de que agora dispomos no interesse do Brasil".

13. Na questão de se identifica a melhor alternativa para a economia do Centro-Oeste, entre uma ferrovia ou uma hidrovia no Araguaia, ficou evidenciado que a curto e médio prazos é a ferrovia a solução mais viável. Está em poder da Comissão farta documentação, estudos e análises técnicas, inclusive com fotografias feitas através de satélites, pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais — INPE, em que se demonstra claramente que a opção hidroviária não é viável a médio prazo, pois, somente em estudos e trabalhos de remanejamento dos bancos de areia seriam preciso, além de recursos volumosos, muitos anos. Destaco este trecho da exposição do Senhor Ministro dos Transportes, lendo documento da Portobrás, órgão técnico do governo, especializado em hidrovias:

"A área abrangida pela influência da ferrovia e da hidrovia é de tal ordem que as soluções não são excludentes, mas sim complementares. A prioridade de implantação dependerá de uma decisão da sociedade sobre a taxa de desenvolvimento que se pretende obter na região.

A opção de se criar, a curto prazo, em função de uma decisão de política governamental, portanto uma decisão política, uma nova fronteira de desenvolvimento do País, poderá levar a uma prioridade pela ferrovia e a uma implantação gradual da hidrovia em seus trechos menos onerosos. A decisão de atender a um crescimento vegetativo da região poderá resultar numa preferência pela hidrovia, construindo ligação total Norte-Sul dentro das prioridades do setor hidroelétrico, ou por decisão de antecipação da formação do reservatório de Santa Isabel pelo setor de navegação. A implantação da ferrovia poderá ser iniciada gradativamente em trechos onde não houvesse demanda razoável que não pudesse ser convenientemente atendida pela hidrovia."

14. Por outro lado, é triste constatar que estamos regredindo em matéria de ferrovia. Em 1950 tínhamos 40.000 km de estradas de ferro no Brasil

e agora estamos com apenas 29.000 km, numa época em que o sistema ferroviário no mundo inteiro está em expansão.

15. Aliás, é oportuno lembrar o pronunciamento do Senador Affonso Camargo, que cito in verbis:

"Vejo que o problema da viabilidade econômica que se discutiu tanto aqui também está em desenvolvimento, que é a alternativa de fazer dois trechos inicialmente e não construir a ferrovia de uma maneira contínua. Então, acho que já evoluímos."

16. A Folha de S. Paulo ao registrar, em sua edição de 16-10-87, a rejeição do Parecer anterior assinalou:

"A CPI ouviu um número maior de depoimentos favoráveis à ferrovia que pessoas com posições críticas ao projeto. Dos onze convocados apenas três se incluíram nesta última categoria. Foram eles o jornalista Jânio de Freitas, da Folha, o ex-Deputado Vasco Neto e o Presidente do Geipot, Stanley Fortes Baptista, que defendeu o parecer do seu órgão ligado ao Ministério dos Transportes.

"Entre os que falaram favoravelmente estão os Governadores de Goiás, Henrique Santillo, e do Maranhão, Epitácio Cafeteira; os empreiteiros Lúcio Vasconcelos Lapa e Souza, da Tratex; e Murilo Valle Mendes, da Mendes Júnior; O Presidente da Valec; Paulo Viacqua, e seu Diretor Francisco de Paula Pereira da Cunha; e ainda os Ministros Reinaldo Tavares, dos Transportes e Antônio Teixeira, do Planejamento.

III — Conclusões

Do exame da documentação e dos depoimentos, verifica-se que do ponto de vista legal, não foi constatado nenhum fato concreto pelo qual se pudesse responsabilizar qualquer autoridade em razão das supostas irregularidades ocorridas. Assim, adoto as conclusões do inquérito promovido pelo Departamento de Polícia Federal e da Sindicância realizada pelo Ministério dos Transportes.

18. Está perfeitamente comprovado o acerto da solução ferroviária, indispensável ao desenvolvimento de vasta região do interior do Brasil, nada havendo que comprometa os atos realizados.

19. Concluo, portanto, que:

a) não houve ilícito penal punível e nem prejuízos ao Erário;

b) deve ser adotada a opção ferroviária, sem prejuízo da hidrovia, dentro das disponibilidades financeiras e do que foi autorizado na Lei dos Meios.

20. Diante do exposto, nos termos do art. 175, fine, do Regimento Interno do Senado Federal, deixo de propor Projeto de Resolução.

É o parecer.

Sala das Comissões, 28 de outubro de 1987.
— João Menezes, Presidente — Leopoldo Péres, Relator — Mauro Borges — Alexandre Costa — Iram Saravia.

O SR. PRESIDENTE (José Ignácio Ferreira)

— Há oradores inscritos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Cid Sábia de Carvalho.