



PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA (PROPE)  
COORDENAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU (CPGSS)  
ESCOLA DE GESTÃO E NEGÓCIOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM  
DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL (MDPT)

## **CORRUPÇÃO EM OBRAS PÚBLICAS: A ODEBRECHT E O AEROPORTO DE GOIÂNIA**

**SORAYA PEREIRA**

GOIÂNIA  
2020

**SORAYA PEREIRA**

**CORRUPÇÃO EM OBRAS PÚBLICAS: A ODEBRECHT E O  
AEROPORTO DE GOIÂNIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* – Mestrado Acadêmico em Desenvolvimento e Planejamento Territorial (MDPT), da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-Goiás), como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Linha de Pesquisa: Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Orientador: Prof. Dr. Ycarim Melgaço Barbosa.

GOIÂNIA

2020

P436c Pereira, Soraya

Corrupção em obras públicas : a Odebrecht e o aeroporto de Goiânia / Soraya Pereira.-- 2020.

66 f.: il.

Texto em português, com resumo em inglês.

Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Escola de Gestão e Negócios, Goiânia, 2020.

Inclui referências: f. 60-63.

1. Odebrecht (Firma) - Corrupção. 2. Obras públicas - Corrupção. 3. Aeroportos - Projetos e construção - Goiânia (GO). 4. Corrupção. I.Barbosa, Ycarim Melgaço. II.Pontifícia Universidade Católica de Goiás - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - 2020. III. Título.

CDU: 351.712(043)

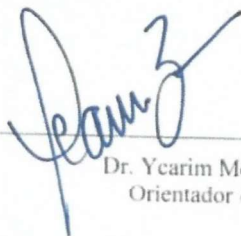
328.185(043)

656.71(043)

SORAYA PEREIRA

**CORRUPÇÃO EM OBRAS PÚBLICAS: A ODEBRECHT E O  
AEROPORTO DE GOIÂNIA**

Dissertação do Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia  
Universidade Católica de Goiás, defendida e aprovada em 16/11/2020 pela Banca  
Examinadora constituída pelos professores:



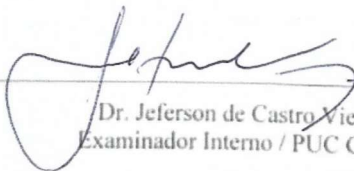
---

Dr. Ycarim Melgaço Barbosa  
Orientador / PUC Goiás



---

Profa. Dra. Hérica Landi de Brito  
Examinador externo / UniAlfa



---

Dr. Jeferson de Castro Vieira  
Examinador Interno / PUC Goiás

## DEDICATÓRIA

Esta dissertação é dedicada ao meu filho Marco Aurélio Pereira Tavares, pelo incentivo e motivação. Dedico também aos Doutores Luiz Fernando Martins e Paulo Affonso do Egyto Guimarães (*in memoriam*), que sempre me apoiaram na realização deste curso de mestrado.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiro a Deus por ter me concedido saúde, força e sabedoria para concluir o curso de mestrado.

Agradeço ao meu orientador, Professor Dr. Ycarim Melgaço Barbosa, pela paciência, amizade, cooperação e excelente orientação.

Agradeço aos Professores, Dra. Hérica Landi de Brito e Dr. Jeferson de Castro Vieira, que gentilmente aceitaram participar da minha banca de defesa.

Agradeço aos meus amigos, Wanessa Mendonça Dourado e Jean Sávio França Costa, que não mediram esforços para me auxiliar durante todo o período da pesquisa.

Agradeço à Allyne, aluna de iniciação científica do Prof. Dr. Ycarim, pelo empenho e dedicação.

Agradeço ao Procurador Federal Dr. Raphael Perisse Rodrigues Barbosa pela disponibilidade, colaboração e atenção dispensada.

Agradeço à Coordenação e Secretaria do Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, aos meus Professores e Colegas de curso.

## RESUMO

O presente estudo analisa a Construtora Odebrecht que venceu a licitação e assumiu as obras do aeroporto de Goiânia, Santa Genoveva, em 2003, mediante um consórcio com a Via Engenharia. O aeroporto foi inaugurado, após várias paralisações, em 2016, em decorrência de irregularidades apontadas no relatório de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU), investigação da Polícia Federal (PF) e do Ministério Público Federal em Goiás (MPF/GO). Destaca-se, o envolvimento das duas construtoras nas 26ª e 35ª fases da Operação Lava Jato. Destarte, o objetivo deste artigo foi o de identificar os mecanismos utilizados pelo Consórcio para o superfaturamento das obras, gerando indícios de corrupção. Optou-se pela pesquisa descritiva e documental, com análise de dados, arquivos públicos e documentos jurídicos, incluindo relatórios oficiais dos órgãos envolvidos nas investigações. A fundamentação teórica amparou-se em autores que conceituam, abordam e analisam a corrupção em obras públicas, com ênfase na teoria da Captura do Estado, situação em que indivíduos, instituições, empresas ou grupos poderosos usam a corrupção para moldar as políticas, o ambiente jurídico e a economia de uma nação. Resultado da pesquisa: Verificou-se que a corrupção ocupou papel relevante nos atrasos das obras do novo Aeroporto de Goiânia, desembarcando apenas com um novo terminal de passageiros, sem previsão de responsabilização dos envolvidos e da devolução dos recursos desviados ao erário público, o que gerou prejuízo à sociedade e aos cofres públicos.

**Palavras-chave:** Aeroporto Santa Genoveva, Corrupção, Obras Públicas, Odebrecht.

## ABSTRACT

The present study analyzes Construtora Odebrecht, which won the bid and took over the construction work at Goiânia airport, Santa Genoveva, in 2003, through a consortium with Via Engenharia. The airport was opened, after several stoppages, in 2016, due to irregularities pointed out in the inspection report of the Federal Audit Court (TCU), investigation by the Federal Police (PF) and the Federal Public Ministry in Goiás (MPF / GO). Noteworthy is the involvement of the two construction companies in the 26th and 35th phases of Operation Lava Jato. Thus, the objective of this article was to identify the mechanisms used by the Consortium for overpricing works, generating signs of corruption. We opted for descriptive and documentary research, with data analysis, public files and legal documents, including official reports from the bodies involved in the investigations. The theoretical foundation was supported by authors who conceptualize, approach and analyze corruption in public works, with emphasis on State Capture theory, a situation in which powerful individuals, institutions, companies or groups use corruption to shape policies, the environment legal system and the economy of a nation. Result of the research: It was found that corruption played a relevant role in the delays in the construction of the new Goiânia Airport, disembarking only with a new passenger terminal, with no provision for the responsibility of those involved and the return of the diverted resources to the public purse, it generated incalculable damage to society and the public coffers.

**Keywords:** Santa Genoveva Airport, Corruption, Public works, Odebrecht.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista aérea da construção de prédios do Palácio do Planalto em Brasília .....	18
Figura 2 – Histórico de construção do Aeroporto Santa Genoveva.....	33
Figura 3 – Um pouquinho sobre a Praça do Avião em Goiânia.....	33
Figura 4 – Mapa com os principais pontos de presença da Infraero (Relatório de Gestão) .....	34
Figura 5 – Processo Licitatório para a construção do Aeroporto Santa Genoveva – 2003 (Relatório de Fiscalização n.º 186/2016 do TCU) .....	36
Figura 6 – Obras do Aeroporto de Goiânia (18 de fevereiro de 2016) .....	37
Figura 7 – Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto de Goiânia .....	38
Figura 8 – Cronograma (Relatório de Fiscalização n.º 186/2016 do TCU).....	40
Figura 9 – Obras do novo Aeroporto de Goiânia se arrastam desde 2007 .....	54
Figura 10 – Aeroporto Santa Genoveva – Goiânia.....	56
Figura 11 – Aeroporto de Goiânia foi superfaturado com propina de R\$ 211 milhões .....	56

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Ações do Orçamento de Investimentos –iniciativa 0076–1F52 Identificação da Ação .....	37
Quadro 2 – Comparativo entre os dados anteriores e os dados do novo aeroporto .	41
Quadro 3 – Execução Financeira Orçamentária e Desembolso.....	42
Quadro 4 – Contrato Secundário, com dados da fiscalização anterior n.º 457/2006	43
Quadro 5 – Contrato Secundário, com dados da fiscalização anterior n.º 457/2006	43
Quadro 6 – Convênios entre o Estado de Goiás, a União e a Infraero .....	44
Quadro 7 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: A matéria não é de competência do TCU, segundo o Ministro-Relator.....	44
Quadro 8 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Por se referir à documentação prévia à execução da obra, não há comentários novos.....	45
Quadro 9 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Tal irregularidade trata de fatos consumados e não foi objeto de qualquer verificação nessa fiscalização de 2007 .....	46
Quadro 10 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização e apenas noTC-007.722/2006-7.....	46
Quadro 11 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas no TC-007.722/2006-7.....	46
Quadro 12 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas noTC-007.722/2006-7.....	47
Quadro 13 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas no TC-007.722/2006-7.....	48
Quadro 14 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço .....	48
Quadro 15 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço .....	48
Quadro 16 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço .....	49
Quadro 17 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Não há elementos novos; a análise final da Irregularidade é tratada no TC-007.722/2006-7	50
Quadro 18 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço .....	50

Quadro 19 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Não há elemento novo a considerar. Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço 50

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	- Ação Civil Pública
AIA	- Ação de Improbidade Administrativa
BDI	- Benefícios e Despesas Indiretas
CDPP	- Centro de Debate de Políticas Públicas
CNO	- Construtora Norberto Odebrecht
CNPJ	- Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
COAF	- Conselho de Controle de Atividades Financeiras
CREA/GO	- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Goiás
CRFB	- Constituição da República Federativa do Brasil
DOE	- Departamento de Operações Estruturadas
EUA	- Estados Unidos da América
FGV	- Fundação Getúlio Vargas
Fundesp	- Fundações Especiais Ltda.
INCC	- Índice Nacional do Custo da Construção
Infraero	- Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPSA	- Conselho Consultivo da International Political Science Association
LOA	- Lei Orçamentária Anual
LRF	- Lei de Responsabilidade Fiscal
MPF/GO	- Ministério Público Federal em Goiás
PF	- Polícia Federal
PPA	- Plano Plurianual
PT	- Partido dos Trabalhadores
Secex	- Secretaria de Comércio Exterior
SICRO	- Sistema de Custos Referenciais de Obras
SINAPI	- Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil
SUDENE	- Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
TCU	- Tribunal de Contas da União
TPS	- Novo Terminal de Passageiros

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>CAPÍTULO 1 – ASPECTOS CONCEITUAIS DA CORRUPÇÃO</b> .....	<b>18</b>
1.1 Noções históricas e conceituais da corrupção .....	18
1.2 Corrupção na Administração Pública .....	19
1.3 Teoria da Captura do Estado .....	20
1.4 Corrupção em Obras Públicas .....	22
1.5 Programas de <i>Compliance</i> nas Empresas Estatais .....	23
1.6 Importância do Combate à Corrupção .....	25
<b>CAPÍTULO 2 – A CONSTRUTORA ODEBRECHT E A CORRUPÇÃO</b> .....	<b>26</b>
2.1 Noções históricas da Odebrecht .....	26
2.2 Departamento de Operações Estruturadas da Odebrecht .....	30
2.3 Programa de <i>Compliance</i> da Odebrecht .....	32
<b>CAPÍTULO 3 – AEROPORTO SANTA GENOVEVA</b> .....	<b>33</b>
3.1 Histórico do Aeroporto de Goiânia .....	33
3.2 Fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU) .....	38
3.2.1 Histórico de fiscalizações .....	44
3.3 Investigação do Ministério Público Federal em Goiás (MPF/GO) .....	52
3.4 Operação Lava Jato da Polícia Federal (PF): 26ª e 35ª fases .....	55
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>57</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>60</b>
<b>ANEXO A – RESULTADOS DE JULGAMENTOS</b> .....	<b>64</b>

## INTRODUÇÃO

Goiânia é uma das mais jovens capitais do país. Fundada em 1933, o seu primeiro aeroporto data de 1937, localizado no Setor Aeroporto, região próxima ao centro da cidade (INFRAERO, 2016). A construção desse aeroporto, ainda no âmbito de uma nova capital, decorreu da importância que teria no contexto econômico para apoio às ações do governo federal relativas à segurança nacional. Isso porque, o engenheiro Jerônimo Coimbra Bueno, dono da empresa responsável pela construção da nova capital de Goiás, insistiu na necessidade de prover a recém-nascida cidade de um aeroporto capaz da logística imprescindível às atividades do transporte aéreo. No projeto original de Goiânia, não constava um aeroporto, e a decisão de construí-lo gerou controvérsias sobre a sua real necessidade. Naquele contexto, foi o aval do Exército que viabilizou o empreendimento (PORTO, 2004).

Assim, o aeroporto de Goiânia nasceu com a nova capital, ainda tímida, mas com um sentido amplo de importância na ligação entre o estado de Goiás e o restante do país, haja vista que as estradas eram muito precárias. Devido ao crescimento da malha urbana, tornou-se necessário um novo sítio aeroportuário, com infraestrutura que atendesse às aeronaves mais modernas e à crescente demanda de passageiros e cargas. Esse novo local, situado na região nordeste da cidade, distante 8 (oito) quilômetros do Setor Central, foi disponibilizado oficialmente em 1955 (INFRAERO, 2016). Desse modo, teve origem o aeroporto Santa Genoveva.

A partir de janeiro de 1974, o Santa Genoveva foi transferido para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que deu início a importantes reformas, como a recuperação da pista de pouso, que se encontrava interditada, devido à precariedade das condições operacionais. Para essa obra, foi empregada uma tecnologia inovadora de reforço da pavimentação asfáltica, a primeira experiência do gênero em aeroportos brasileiros (INFRAERO, 2016).

Nos anos 2000, o terminal de passageiros foi reformado e ampliado. Todavia, com o crescente aumento no movimento de passageiros, Goiânia ainda carecia de um novo e mais moderno terminal de passageiros. Ademais, Goiás inseriu-se no contexto do agronegócio, com impactos na dinâmica do território. Então foi feita mais uma mudança no espaço do aeroporto Santa Genoveva; dessa vez, uma obra de grande porte, com previsão de construção de um amplo e moderno terminal de

passageiros, o que atraiu grandes e tradicionais construtoras brasileiras, como a Norberto Odebrecht S.A. que venceu em consórcio com a Via Engenharia S.A., a licitação para a obra do novo Aeroporto de Goiânia, em 2003.

Essa pesquisa trata de um estudo de caso sobre a Corrupção em Obras Públicas: a Odebrecht e o Aeroporto de Goiânia, que por meio do Consórcio formado pelas Construtoras: Norberto Odebrecht S.A. e Via Engenharia S.A., participou e venceu o processo licitatório para a ampliação e construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Santa Genoveva, em 2003, na cidade de Goiânia, Estado de Goiás.

A formação de um consórcio com outra empreiteira para a execução da obra em tela segue o mesmo modelo adotado pela construtora Odebrecht, que já havia participado de outras obras de grande vulto no estado. A obra teve início em 2005, com inúmeras intercorrências e paralisações no decorrer da mesma, com término em 2016.

Todavia, o que parecia ser uma obra com a promessa de solucionar os entraves e desconfortos do Aeroporto Santa Genoveva, tornou-se, no decorrer dos anos, um empecilho, devido a denúncias de superfaturamento e fraudes na licitação, gerando, dessa forma, contínuas interrupções na obra; portanto, prejuízos ao poder público e à população de Goiânia e do estado de Goiás.

Diante do exposto, surge a seguinte indagação: qual o mecanismo utilizado pelo Consórcio para gerar a corrupção, quem são os atores responsáveis e qual o montante do superfaturamento na licitação, no contrato inicial e nos seus 9 (nove) termos aditivos, para a ampliação e construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Goiânia, no período de 2005 a 2016, conforme a fiscalização do TCU e a investigação do MPF/GO e da PF?

O presente estudo objetivou identificar o mecanismo utilizado pelo Consórcio para gerar os indícios de corrupção por superfaturamento na obra do Aeroporto Santa Genoveva, por meio da formação de cartel para vencer a licitação e da Captura do Estado por parte da Odebrecht, em conluio com o Poder Público, em que os recursos públicos auferidos eram administrados pelo seu departamento de operações estruturadas para o pagamento de propinas e o funcionamento do seu *compliance*, como programa de integridade. Para tanto, intentou-se evidenciar os motivos de

indiciamento das construtoras, alvo de investigações e acusações do TCU e do MPF/GO. Ademais, buscou-se compreender o envolvimento da Odebrecht nas 26ª e 35ª fases da Operação Lava Jato. E ainda, a importância da implementação de políticas públicas voltadas para o combate à corrupção, visando alavancar o desenvolvimento econômico e regional.

Desse modo, o que justifica essa pesquisa importa analisar a formalização do contrato, conforme o projeto original para a execução das obras para implantação do novo Aeroporto Santa Genoveva, com as diversas modificações no transcurso da obra, em meio a muitas paralisações, verificando a compatibilização dos preços constantes do orçamento com os preços de mercado, para constatar as impropriedades que culminaram com o sobrepreço e superfaturamento, levando à responsabilização dos envolvidos, por suspeita de recebimento de propinas.

E ainda, para mostrar a situação em que os atores corruptos dos grandes grupos econômicos, no caso dos Executivos da Odebrecht em conluio com agentes públicos, que capturam os recursos do erário público auferindo privilégios, importante demonstrar a necessidade de implantação de políticas públicas para combater à corrupção, visando assegurar os direitos fundamentais do cidadão, amparados pelo planejamento urbano e regional, para garantir o desenvolvimento econômico e territorial goianiense.

A pesquisa documental diz respeito aos dados provenientes de documentos, para extrair informações neles contidas e, com base nisso, compreender um fenômeno. O método usado para analisar os documentos trata-se de análise documental. Observa-se que pesquisa documental é um procedimento que utiliza métodos e técnicas para analisar, apreender e compreender documentos, quando essa for qualitativa, sendo usada como método autônomo. Dessa forma, documentos e análise de documentos podem ser utilizados como estratégias complementares a outros métodos de pesquisa (KRIPKA; SCHELLER; BONOTTO, 2015).

Com base nessa consideração, optou-se, neste estudo, pela pesquisa descritiva e documental, com análise de dados de arquivos públicos, documentos oficiais e documentos jurídicos, incluindo o relatório de fiscalização nº 186/2016 do TCU, considerando os vários contratos aditivos solicitados para o prosseguimento da obra do Aeroporto Santa Genoveva. Além disso, procedeu-se à análise de documentos públicos do MPF/GO e das duas ações judiciais, Ação de Improbidade



Administrativa nº 52803-82.2011.4.01.3500 e Ação Civil Pública, interpostas na Justiça Federal da 1ª Vara da Seção Judiciária do Estado de Goiás e, ainda, de documentos de investigação da Operação Lava Jato (26ª e 35ª fases), a cargo da PF, em que foram verificados indícios do pagamento de propinas por meio de superfaturamento das licitações.

Assim, entende-se que a pesquisa documental é, no contexto deste estudo, a mais adequada para investigar uma situação já ocorrida envolvendo vários órgãos públicos e a justiça, buscando, assim, a compreensão de uma situação referente a gastos públicos em obras de grande porte.

Dessa forma, torna-se indispensável uma análise qualitativa das informações bibliográficas, incluindo pesquisas em livros, jornais, revistas, relatórios, internet, legislações e documentos oficiais de interesse público, propondo métodos e formas de abordagem para a efetivação da pesquisa.

Para tanto, foram analisadas as etapas de construção, as interferências, as paralisações e as supostas irregularidades nos projetos e na execução da obra do Aeroporto Santa Genoveva. Nesse contexto, o Consórcio e a Infraero, assinaram 9 (nove) termos aditivos contratuais, gerando um aumento nos valores para a continuidade da obra, o que, em tese, poderia levantar suspeita de superfaturamento e prejuízo para a sociedade.

O termo aditivo contratual trata-se de documento que pode ser utilizado para alterar um contrato original, corrigir desconformidades, suprir lacunas, acrescentar ou alterar cláusulas no documento inicial, inserir prazos e valores diferentes dos pactuados entre as partes. Ressalta-se que, tem sido uma prática costumeira das Construtoras componentes do Consórcio responsável pela implantação do novo sítio aeroportuário de Goiânia, para modificar o cronograma e o custo final de uma obra civil de grande porte.

Diante disso, foi feita uma análise pormenorizada do Relatório de Fiscalização do TCU, procedida pelos peritos do TCU, bem como apresentada a ação empreendida pelo Procurador Federal Raphael Perissé Rodrigues Barbosa, do MPF/GO, responsável pela propositura das ações judiciais, a fim de identificar o montante do superfaturamento e a busca de responsabilização dos atores envolvidos na prática da suposta corrupção.

A presente dissertação, conforme seu desenvolvimento textual possui três capítulos. O Capítulo 1 contempla os aspectos históricos e conceituais da corrupção, com ênfase em obras públicas e a teoria da captura do estado, conforme Sassen (2017) e Durand (2019), destacando-se a implementação do *compliance* nas empresas estatais, como política pública voltada para o combate à corrupção.

O Capítulo 2 aborda a origem da Construtora Odebrecht, a criação do Departamento de Operações Estruturadas e as implicações com a suposta corrupção, evidenciada pela Operação Lava Jato, e o seu modelo de gestão e de *compliance*, como programa de integridade.

O Capítulo 3 traz o histórico de construção do Aeroporto Santa Genoveva, para alavancar o desenvolvimento econômico e regional do Estado de Goiás, com destaque na fiscalização do TCU, nas investigações do MPF/GO e da PF, evidenciadas nas 26ª e 35ª fases da Operação Lava Jato, descritas por *Chemim* (2018), Castro e Gonçalves (2019). A seguir, as Considerações Finais acerca da pesquisa e as Referências.

## CAPÍTULO 1 – ASPECTOS CONCEITUAIS DA CORRUPÇÃO

### 1.1 Noções históricas e conceituais de corrupção

Grandes escândalos vêm tornando pública a corrupção sistêmica, em âmbito global, em especial os decorrentes de pagamentos de subornos e propinas envolvendo as relações espúrias entre as grandes empresas e a Administração Pública, promovendo o aumento nos custos públicos, implicando prejuízo para a população, ficando esta alijada de seus direitos básicos, o que provoca entraves ao desenvolvimento social e econômico do país (CUNHA; SOUZA, 2018, p. 11). Como pontuam Pinotti et al. (2019, p. 31), a corrupção como “o abuso do poder público para benefício privado, é um fenômeno tão antigo quanto a humanidade”.

No Brasil, desde a construção de Brasília, canteiro de obras para empreiteiras, culminou com o aparecimento de inúmeros relatos de corrupção, e cresciam à medida que novos habitantes ávidos pelo enriquecimento rápido ocupavam a nova capital.

Figura 1 – Vista aérea da construção de prédios do Palácio do Planalto em Brasília



Foto: Estadão (2016).

Opinião corroborada por Dallagnol (2017, p. 43), procurador da República e coordenador da força-tarefa da Operação Lava Jato, defende que a corrupção pode ser considerada “um bloqueio na estrada para o desenvolvimento econômico”; portanto, é imprescindível “desfazer de uma vez por todas o mito de que a corrupção funciona como um lubrificante das engrenagens da economia”, pois, segundo ele, “os

índices de corrupção de um país são inversamente proporcionais à competitividade de suas empresas no cenário global”.

Segundo Castro e Gonçalves (2018, p. 111), para o entendimento do que seja a corrupção nas empresas estatais, impende notar o conceito de corrupção passiva, “solicitar ou receber vantagem indevida, em decorrência de sua função”, e o de corrupção ativa, “oferecer vantagem indevida a funcionário público. Solicitar ou receber vantagem indevida, em decorrência de sua função”. Conforme os conceitos de corrupção, a relação entre os agentes públicos da Administração Pública direta e indireta, particulares e servidores públicos estatais, ocorre por meio de solicitação de fiscalizações, licenças, alvarás, entre outros.

## **1.2 Corrupção na Administração Pública**

O referencial teórico para este trabalho será constituído por autores que conceituam, abordam e analisam a Corrupção em Obras Públicas com a Teoria da Captura do Estado, como *Avritzer et al.* (2012), que descreve o fenômeno da corrupção na cultura brasileira, seus aspectos teóricos e os meios de controle e Faoro (2012) relata como o Brasil foi governado, desde a colônia, por uma comunidade burocrática que acabou por bloquear o desenvolvimento de uma nação independente.

No mesmo sentido, Souza (2017) discute a origem da corrupção e sua forma de combate, os desvios do dinheiro público e das estruturas de poder, mostrando a ineficiência do governo, a má gestão e o inchaço da máquina pública. Opinião corroborada por Faria (2019), que analisa a crise política brasileira, sob a égide da sociologia e da filosofia do Direito, a partir do julgamento da Operação Lava Jato, para entender o funcionamento do jogo político brasileiro, que traz à luz, questões relevantes a respeito da corrupção, da Teoria da Captura do Estado, desde o descobrimento do Brasil até a atualidade. Tais questões se revelam de suma importância na abordagem a se realizar.

Para compreender o fenômeno da corrupção, Pinotti *et al.* (2019) faz um estudo sobre as operações mais relevantes de combate à corrupção na Itália e no Brasil e Durand (2019) estuda a corrupção com ênfase na investigação dos escândalos envolvendo a Construtora Norberto Odebrecht, Políticos do alto escalão de governos brasileiros e peruanos, e temas da captura do Estado.

Na mesma esteira, Furtado (2018) demonstra na Operação Lava Jato, a importância da delação premiada para que a corrupção possa ser detectada e os responsáveis sejam punidos, haja vista ser um crime sem rastro e sem prova, prejudicando sobremaneira a população mais pobre, necessitada de serviços públicos e Gomes (2017) acredita que a Lava Jato pode gerar consistentes transformações nos costumes e tradições, culminando com a implosão do sistema de corrupção político-empresarial brasileiro.

Para explicar como ocorre a corrupção brasileira, Gomes (2017, p. 12) descreve como as pessoas poderosas, donas do poder econômico e financeiro, manipulam os meios de comunicação, transformando a opinião pública, conforme a sua conveniência, buscando auferir o máximo de riqueza, para conquistar o dinheiro público em benefício particular, comprando leis específicas e usando o capitalismo de compadrio, por meio do relacionamento promíscuo entre a política e a economia, destacando o capitalismo particular e os políticos ou “compadres”, guiado por monopólios, oligopólios e cartéis.

Reforça ainda, como o enriquecimento ilícito pode ser alcançado pelo favorecimento político, impunidade e ilicitude, para a obtenção e criação de fortunas, com o investimento de 1 (um) em propinas para 4 (quatro) de retorno, como descreve o que ocorreu com a Odebrecht que, para cada R\$ 1 bilhão investido em propinas, teve o retorno de R\$ 4 bilhões em contratos (GOMES, 2017, p. 13).

### **1.3 Teoria da Captura do Estado**

No mesmo sentido, para discorrer sobre a corrupção em obras públicas, a Teoria da Captura do Estado permite examinar os privilégios e as vantagens obtidas por meio de uma série de mecanismos utilizados pelas grandes empresas que contratam com o Poder Público, para estabelecer acordos duvidosos e relações espúrias entre políticos e funcionários. Esta teoria visa contribuir para o estudo do caso Odebrecht e outros semelhantes, onde o ator central é a corporação e define os cenários variáveis e os tipos distintos de captura.

A Teoria da Captura do Estado pode ser entendida com a análise do cenário com as variáveis: administrativas, políticas, econômicas, éticas, legais, financeiras, tecnológicas, ambientais, entre outras, onde está inserido o grupo Odebrecht e outras

empresas construtoras brasileiras e peruanas, levando-se em conta todos os aspectos de manifestação de poder e influência.

A captura pode ocorrer nas diferentes esferas de governo: Municipal, Estadual e Federal; nos três níveis de Poder: Executivo, Legislativo e Judiciário, instâncias que mais interessam aos atores captadores, muitas das vezes com a formação de cartéis das grandes empreiteiras, através do estabelecimento de uma rede de relações com influências excessivas e indevidas, com governantes e funcionários com os quais fazem acordos particulares e se unem para corromper, interferindo sobremaneira no sistema financeiro, na decisão da localização e contratação de obras públicas e todo o aparato da administração da justiça.

Nesse sentido, estamos analisando de forma realista os grandes atores da elite do poder, os econômicos e os políticos, que se beneficiam dos acordos e da corrupção, com o enfoque nas perspectivas liberais que idealizam a grande empresa privada. Esses agentes possuem uma enorme concentração de recursos materiais e detêm um grande poder econômico multidimensional, experimentando um crescimento em um ritmo espetacular, por meio da globalização para dominar o mercado (DURAND, 2019).

Sassen (2017), uma das mais imaginativas e brilhantes cientistas sociais da atualidade e ativista holandesa, descreve uma espécie de captura do Estado por parte das elites, que se apropriam dos recursos do erário público em prol das grandes empresas, descrevendo o nível de ignorância dos políticos e dos sistemas complexos nas telecomunicações, na tecnologia e principalmente, nas finanças, trazendo prejuízos para a população.

Este poder multidimensional, desenvolvido e aprimorado pelas corporações multinacionais, de maior destaque no mundo dos negócios, possuem modelos gerenciais seguidos por grupos emergentes que se formam e buscam o sucesso global. Nesta categoria, a Odebrecht fora considerada como uma multilatina de maior relevância, antes do escândalo, haja vista sua capacidade de estabelecer alianças estratégicas em todos os níveis territoriais – locais, nacionais e globais, onde opera (DURAND, 2019).

Segundo Sassen (2017), o Estado Moderno como muitas frações de um país pode ter um combate com o modelo original de Estado Liberal. Resta claro que nos Estados Unidos da América (EUA) e no México há o Estado da Captura por parte das elites. Em alguns Estados há uma diversidade de elites que passam por conflitos, se

interessam pelo espaço urbano e pelo espaço rural. Nos países da América há um momento muito problemático, independentemente se na América do Norte, Central ou do Sul. O único país que escapa é o Canadá.

Para a autora, que é uma ativista holandesa, os sistemas se tornam mais complexos nas telecomunicações, tecnologia, mineração e nas finanças, com as grandes corporações capturando tudo o que um dia foi uma economia local e transformando em franquias, uma série de setores que após a segunda guerra mundial buscava uma melhoria nas nossas sociedades, possibilitando às classes sociais: média e baixa, uma vida melhor com toda uma modalidade de capitalismo liberal que detinha elementos positivos. Então, nossos legisladores dizem que é demasiado complexo e delegam o setor. A partir daí, vem os especuladores que capturam o Estado e dominam o mercado (SASSEN, 2017).

Conforme Faria (2019), para deter a captura do Estado por grandes corporações e preservar o regime democrático, a Procuradoria da República e os Magistrados da Justiça Federal, no caso da Operação Lava Jato, tiveram sua discricionariedade restringida por alguns deputados e senadores, que tentaram obstruir a justiça, alegando que o caixa dois era rotineiramente utilizado pelos diferentes partidos políticos brasileiros, destruindo a credibilidade do sistema partidário brasileiro.

#### **1.4 Corrupção em Obras Públicas**

Para explicar a corrupção em obras públicas no Brasil, Chemim (2018, p. 7) relata a Operação Lava Jato que ganhou destaque a partir de 2014, deflagrada pela investigação criminal da PF de delitos do “colarinho-branco” e associação criminosa, cujos suspeitos são agentes públicos e privados, que por meio do pagamento de subornos e propinas provocam um aumento nos custos dos cofres públicos, tendo como consequência grande prejuízo para a população.

Acerca do superfaturamento em obras públicas, Carazza (2018, p. 13) descreve como o esquema funciona, a saber: os valores são exorbitantes, devido ao superfaturamento combinado entre os envolvidos no esquema de corrupção e lavagem de dinheiro; após a contratação das obras, os envolvidos criam empresas de fachada, que emitem notas fiscais frias, com o objetivo de simular ou fraudar, conferindo roupagem de licitude ao produto dos atos ilícitos, possibilitando, dessa

forma, o envio de dinheiro para contas bancárias fantasmas, abertas no exterior, nos chamados paraísos fiscais.

As investigações das 26<sup>a</sup> e 35<sup>a</sup> fases da Operação Lava Jato que revelaram indícios de corrupção por suposto pagamento de propinas, detectaram superfaturamento das licitações para a construção do novo Aeroporto de Goiânia pelas Construtoras Norberto Odebrecht S.A. e Via Engenharia S.A., cujo montante perfaz o valor aproximado de R\$ 211.698.252,05, apontado no Relatório de Fiscalização do TCU e investigação do MPF/GO, que culminaram com a propositura de uma ação civil pública e uma ação de improbidade administrativa contra os atores envolvidos com o esquema para o recebimento de vantagens indevidas, visando a devolução do valor desviado dos cofres públicos.

Conforme Cueva e Frazão (2018, p. 155), para celebrar contratos com a Administração Pública, o ente privado deve implantar programas de *Compliance*, com rígido controle interno e integridade, observando as disposições da Lei Anticorrupção, nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, considerada o marco legal brasileiro e o Decreto nº 8.420, de 18 de março de 2015, como política preventiva anticorrupção.

### **1.5 Programas de *Compliance* nas Empresas Estatais**

O programa de integridade, denominado “*Compliance* diz respeito ao conjunto de ações a serem adotadas no ambiente corporativo para que se reforce a anuência da empresa à legislação vigente”, implantando normas de conduta, ética e transparência, no sentido de coibir a ocorrência de infrações, para evitar a convivência com qualquer ilícito praticado por representantes da sociedade ou funcionários, por meio do estabelecimento de mecanismos de autorresponsabilidade, autovigilância e autorregulação pelas pessoas jurídicas (CUEVA; FRAZÃO, 2018, p. 30-31).

Para vislumbrar a credibilidade do programa de *Compliance*, necessário se faz o comprometimento da alta administração e do órgão de controle, tornando-se um modelo de gestão para os seus subordinados, para atingir todos os níveis hierárquicos, criando políticas, processos, capacitações e treinamentos, visando demonstrar atitudes que coadunem com os valores e o conteúdo das normas da estatal (CASTRO; GONÇALVES, 2018, p. 19-20).

O Presidente e os Diretores Executivos, que compõem o conselho de administração e a alta administração das empresas estatais, conforme o artigo 16,



parágrafo único e o artigo 17, da Lei Federal nº 13.303/2016, são considerados administradores, que compõem o organograma das estatais, sendo nomeados e indicados, tendo as suas atribuições descritas no regulamento interno, no planejamento estratégico e nos planos orçamentários, obedecendo às regras do Guia de implantação de programas de integridade nas empresas estatais, pela Controladoria-Geral da União (2015) (CASTRO; GONÇALVES, 2018, p. 21-22).

Segundo Castro e Gonçalves (2018, p. 15), visando minimizar os riscos de corrupção nas empresas públicas e privadas, e evitar prisões de executivos de grandes corporações e entidades e de gestores públicos, reforça a necessidade de regras de governança corporativa, para garantir a eficiência da implantação das políticas públicas e dos programas de integridade, ou de *compliance* e o gerenciamento de riscos, conforme a Lei nº 13.303/2016, Lei das Estatais, que refletirão interna e externamente, em suas contratações e seus relacionamentos com agentes públicos, terceiros, fornecedores, entre outros.

Ainda conforme Castro e Gonçalves (2018, p. 38), analisando as atribuições da área de *compliance*, destacam-se as seguintes políticas: política de partes relacionadas; política de *due diligence* de fornecedores e terceiros; política de viagens e reembolso de despesas; políticas de recepção e tratamento de denúncias; política de relacionamento com agentes públicos; política de consequências; política de brindes, doações e patrocínios; política de segregação de funções sensíveis; política de gestão de riscos; entre outras.

Para que o *compliance* seja efetivamente implantado na empresa, a comunicação deve ser feita sem ruídos, com a oitiva e apuração de denúncias pela Ouvidoria, principalmente nos casos que envolvem desvios de conduta e indícios de não conformidades, por meio do controle de indicadores de desempenho com a necessidade de monitoramento e melhoria constantes dos procedimentos e das normas implantadas (CASTRO; GONÇALVES, 2018, p. 39-40).

Na mesma esteira, o TCU (2013, s.p.) conceitua a gestão de riscos nas empresas estatais como o meio “para reduzir o impacto negativo dos riscos sobre as metas organizacionais, por meio da adoção de controles internos, concebidos e implementados pelo próprio órgão gestor”, evidenciando a sua importância como ferramenta de criação e avaliação de controles internos, para prevenir a ocorrência de riscos inerentes ao processo licitatório, inclusive superfaturamento provocado por sobrepreço por aumento de quantitativos. Assim, as organizações que possuem boas

práticas de governança, seriam beneficiadas com o dinheiro público, convertendo os recursos orçamentários em melhorias para a coletividade.

Segundo Castro e Gonçalves (2018, p. 62-77), a nova política de governança da estatal observa as regras do gerenciamento de riscos, que consiste na autoridade, competência e responsabilização pela sua implementação para assegurar a eficácia dos controles, atribuindo responsabilidades às pessoas em todos os níveis organizacionais, para mitigar os principais riscos relacionados à integridade das informações financeiras, fiscais e contábeis e os decorrentes de corrupção e fraude.

Diante disso, a Lei das Estatais em seu artigo 9º, §1º, estabelece que as sociedades de economia mista e as empresas públicas devem elaborar e divulgar Programas de Integridade e o Código de Conduta, destacando os valores, missão e os princípios, para prevenir conflitos de interesse e vedar atos de fraude e corrupção; canal de denúncias que receba denúncias de descumprimento do Código de Conduta, internas e externas, observando as políticas internas e éticas, bem como as sanções decorrentes da violação da Integridade e Conduta (CASTRO; GONÇALVES, 2018, p. 109-110).

Por fim, por um lado, deve-se evitar a criação de “códigos de gaveta”, que não cumprem os requisitos do programa de integridade, em observância à Lei Anticorrupção, não servindo de atenuante às sanções previstas na lei. Por outro lado, deve-se implantar o *compliance* como instrumento de política pública de combate à corrupção (CASTRO; GONÇALVES, 2018, p. 109-110).

## **1.6 Importância do combate à corrupção**

A Lei Federal n.º 12.846, de 1º de agosto de 2013, traz em seu artigo 1º: “Esta Lei dispõe sobre a responsabilização objetiva, administrativa e cível de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira” (BRASIL, 2013, n. p.). Também conhecida por Lei Anticorrupção ou Lei de Proibição Administrativa Empresarial, traz em seu escopo a exigência de que as pessoas jurídicas ajam de maneira correta no relacionamento com o Poder Público (DI PIETRO; MARRARA, 2017).

A globalização intensificou o problema da corrupção que ultrapassa as fronteiras territoriais, promovendo o acréscimo da quantidade de operações comerciais lícitas e ilícitas, por meio do cruzamento de informações pelos mercados

internacionais e a intensa movimentação de recursos financeiros via *internet*, utilizando-se o sistema bancário mundial (DEMATTÉ, 2015).

Segundo Dallagnol (2017, p. 11), um dos mais importantes membros de combate à corrupção, “[...] o mito de que o combate à corrupção prejudica a economia” precisa ser derrubado de uma vez por todas e que não adianta apenas usar o simples truque “siga o dinheiro”, porque “as modernas técnicas de lavagem simplesmente apagam as pegadas das transações financeiras”, dificultando sobremaneira o trabalho dos órgãos competentes na fiscalização e recuperação dos recursos desviados.

No entendimento de Gomes (2017, p. 278), algumas políticas públicas podem ser concretizadas, como a eliminação do foro privilegiado junto aos tribunais, para garantir a igualdade de direitos aos cidadãos; despolitizar todos os órgãos e agências de controle dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário; limitar o mandato dos ministros dos Tribunais Superiores; não permitir a anistia para os crimes de caixa dois eleitoral e de corrupção; implantar medidas para dar transparência aos contratos públicos e dos partidos políticos; implementar mecanismos de combate à corrupção; proibir o financiamento de campanhas eleitorais pela iniciativa privada; e, por fim, investir em educação de qualidade, com obrigatoriedade até os 18 (dezoito) anos, em período integral e com o uso de tecnologias digitais. Só assim, a população conseguirá exercer plenamente sua cidadania.

## **CAPÍTULO 2 – A CONSTRUTORA ODEBRECHT E A CORRUPÇÃO**

### **2.1 Noções históricas da Odebrecht**

Para a compreensão do suposto pagamento de propinas, decorrente de superfaturamento nas obras de implantação do novo Aeroporto Santa Genoveva, no período de 2003 a 2016, na cidade de Goiânia, apontado no relatório de fiscalização nº 186/2016 do TCU e nas planilhas apreendidas nas investigações da PF, e evidenciadas em duas fases da Operação Lava Jato, necessário se faz um estudo da

origem da Construtora Norberto Odebrecht, da criação do departamento de operações estruturadas e da implantação do programa de *Compliance*.

O imigrante alemão Emil Odebrecht desembarca no Brasil em 1856, onde se instala e constitui uma família formada por quinze filhos. Um de seus netos, de nome Emílio, estuda engenharia e se muda para a Bahia em 1920, e seu filho Norberto, também engenheiro, recebe uma educação luterana herdada do fundador. Logo, cria a empresa Emílio Odebrecht S.A. e inicia obras no Nordeste, que durante a Segunda Guerra Mundial experimenta um aumento nos custos e enfrenta uma crise. Para reorganizar a empresa, Norberto assume o comando dos negócios e faz grandes obras para a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE (DURAND, 2019).

Ainda segundo o mesmo autor, em 1954 na cidade de Salvador, Norberto cria a Construtora Norberto Odebrecht (CNO) e começa uma sociedade com a Petrobrás, construindo o seu primeiro oleoduto. A partir daí, constrói inúmeras obras públicas no território nacional, inclusive na capital do país. Faz aliança estratégica para construção de hidrelétricas, e se consolida como grupo de poder econômico, reforçado pelas conexões políticas no governo Geisel.

Na mesma esteira, em 1990, a Odebrecht forma o cartel com grandes construtoras, formando o clube VIP com a Andrade Gutierrez, Camargo Correa e OAS. Emílio participa da primeira sucessão na Odebrecht, assume a presidência do grupo e Norberto passa a comandar a  *Holding* até 1998, quando se afasta da empresa e Emílio assume os negócios. Realizam obras nos EUA (Califórnia e Miami) que lhe rendem grande prestígio (DURAND, 2019).

Nos anos 2000, ocorre a primeira reunião dos presidentes Sulamericanos no Brasil, dirigida pelo presidente Cardoso. Logo, a Odebrecht e as outras construtoras, experimentam a época dourada do grupo com o programa Brasil Grande do governo Lula, por meio das relações do Partido dos Trabalhadores (PT) com Emílio Odebrecht e Pedro Novis (DURAND, 2019).

Em 2003, a CNO formou um consórcio com a Via Engenharia para participarem do processo licitatório para a construção do novo Aeroporto de Goiânia – Santa Geneveva. Venceu a licitação feita pela Infraero, empresa que administra o aeroporto, iniciando as obras de ampliação e construção a partir do ano de 2005.

No entendimento de Durand (2019), em 2007 a Odebrecht cria o Departamento de Operações Estruturadas (DOE) para o pagamento de subornos nas transações

com o Poder Público. A seguir, Marcelo Odebrecht é nomeado vice-presidente da *holding* e o advogado Pedro Novis preside o Grupo Odebrecht S.A. As relações com o PT são feitas por intermédio de Marcelo.

Segundo Carazza (2018), em 2008, Marcelo Odebrecht assumiu o comando da empresa de sua família, criada por seu avô Norberto e consolidada pelo seu pai, Emílio, como uma das maiores companhias da América Latina.

Em 2009, começa a investigação da Operação Castelo de Areia, que envolve a Camargo Correa e a corrupção em vários países, que evita investigar o caso e a justiça brasileira pede o seu arquivamento, inutilizando as provas. O mesmo não ocorre quando, em 2014, com as investigações do escândalo da Operação Lava Jato e Petrobrás, e o sócio estratégico Odebrecht, por suspeitas de subornos para ganhar licitações por meio do cartel criado pelas quatro empresas irmãs. Odebrecht trabalhava com o doleiro Alberto Youssef, dono da empresa Lava Jato de lavar carros, que admitiu ter enviado um doleiro à cidade de Lima para fazer pagamentos ao município (DURAND, 2019).

A Operação Lava Jato culminou na prisão de Marcelo Odebrecht e 76 funcionários de seu grupo. O político João Santana, vinculado a Odebrecht, foi acusado de pagar subornos. Logo Maria Luisa Tavares, secretária do DOE, revela a existência de caixa dois e se descobrem as provas do pagamento de subornos. O juiz Sérgio Moro acusa Marcelo Odebrecht de corrupção passiva, lavagem de dinheiro e associação criminosa (DURAND, 2019).

Em dezembro de 2016, a Justiça dos EUA condena a Odebrecht, e a justiça brasileira condena Marcelo Odebrecht a dezenove anos de prisão. Começam os acordos de delação premiada que revelam casos de corrupção. O ex-gerente da Odebrecht no Perú, Jorge Barata, também é envolvido. A Odebrecht aceita pagar uma multa de 2.600 milhões de dólares aos EUA, Suíça e Brasil por subornos. O Congresso peruano cria a Comissão Lava Jato, e o caso Ecoteva se conecta com o caso Lava Jato (DURAND, 2019).

Em janeiro de 2017, com parte de sua delação premiada, Barata revela a participação de Edwin Luyo, membro do Comité de Licitações do Metro de Lima, em acordo para favorecer a Odebrecht e a obra é paralisada. O endereço é do vice-Ministro Jorge Cuba, quem é parado em seu retorno a Lima. Onze fiscais da América Latina firmam a Declaração de Brasília, sobre Cooperação Jurídica Internacional contra a Corrupção (DURAND, 2019).

O Governo de *Kuczynski* emite o DU 003, que suspende a transferência ao exterior dos pagamentos do governo às empresas do grupo Odebrecht no Perú. Isso inclui os seus sócios peruanos (*Graña y Montero*, JJC) e outras empresas brasileiras. A decisão afeta fortemente o grupo Odebrecht, que concentra grande quantidade de ativos no Perú que não pode vender. Aliás, o DU 003 paralisa as obras em curso. A Procuradoria do Brasil entrega aos fiscais peruanos o depoimento de Marcelo Odebrecht e outros documentos (DURAND, 2019).

Dessa forma, o Congresso Peruano cria uma segunda Comissão Lava Jato e Andorra revela possíveis pagamentos de subornos a Miguel Atala, funcionário do governo Alan García, presidente Toledo e o presidente *Kuczynski*. O empresário israelense Joseph Maiman delata Toledo e admite haver sido intermediário para o pagamento de propinas no caso Interoceânica Sul (DURAND, 2019).

Diante disso, os fiscais peruanos interrogam Marcelo Odebrecht em Curitiba e Barata, que era o principal executivo da Odebrecht no Perú e América Latina, depõe para os fiscais peruanos e revela o financiamento a todos os principais partidos. Delata o Clube das Construtoras que integrou, formado por empresas construtoras peruanas que haviam integrado e participado do acordo para pagamentos ilícitos para concentrar e repartir obras e licitações no Estado, que culminou com a renúncia do presidente *Kuczynski* (DURAND, 2019).

No Brasil, Gomes (2017, p. 17) denomina a empreiteira como República da Odebrecht, que segundo o mesmo, é responsável por um sistema corrupto no Brasil, haja vista ser citada em praticamente todas as fases da Operação Lava Jato, em muitas delações premiadas, como responsável pelo suposto superfaturamento de obras em todo o país e em vários outros países, por meio do Departamento de Operações Estruturadas (DOE), para o pagamento de subornos e propinas.

Em face do exposto, embora diversas construtoras tenham tido um papel de destaque no desenvolvimento do país, a partir da Operação Lava Jato – maior investigação acerca da corrupção no Brasil –, descobriu-se que muitas empreiteiras eram alvos de investigação envolvendo superfaturamento, lavagem de dinheiro e financiamento de campanhas de políticos. Nesse contexto, a Odebrecht sofreu um grande abalo, após despejar seu nome e *know how* em vários países, quase indo à falência.

## 2.2 Departamento de Operações Estruturadas da Odebrecht

Segundo Carazza (2018), o DOE da Odebrecht, uma das maiores empreiteiras envolvidas no escândalo da Lava Jato, foi criado em 1990, que desenvolveu práticas ultramodernas de lavagem de dinheiro, utilizando-se de meios fraudulentos entre 0,5% e 1% do seu faturamento para o pagamento de propinas a políticos, caixa dois para financiamento de campanhas eleitorais, bônus a executivos e milícias.

O doleiro Alberto Youssef, conhecido por ter operado supostos sistemas de propinas oriundas de atividades ilícitas com recursos do erário público, explica em detalhes como funciona a máquina de arrecadação:

Olha, os partidos arrecadam sempre. O ano todo. Sendo campanha ou não sendo campanha. A cada dois anos nós temos uma eleição no país e isso não acaba nunca, porque sempre sobra dívida da campanha anterior. E as arrecadações continuam. Então, o que eu posso dizer? Enquanto continuar esse modelo de funcionamento político, os partidos sempre vão estar atrás das empresas, pedindo arrecadações. Não tem como ser diferente disso. (CARAZZA, 2018, p. 241).

Estas empresas fazem o pagamento de impostos para darem aparência de empresa idônea e cumpridora de suas obrigações tributárias e fiscais. Desta forma, torna-se difícil o rastreamento do dinheiro sujo pela Receita Federal do Brasil e pela Unidade de Inteligência Financeira do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (COAF), cujo processo de lavagem normalmente envolve grandes somas de recursos provenientes de atos ilícitos (BRASIL, 2015, n.p.).

Apesar de todo sucesso da Operação Lava Jato, o Brasil não possui meios adequados para investigar e condenar as pessoas que praticam o caixa dois, pois o Ministério Público Federal e Estadual não possuem estrutura nem pessoal capacitado e o próprio operador do departamento de propinas da Odebrecht, Luiz Eduardo da Rocha Soares, recomenda as seguintes mudanças:

Eu acho que o Brasil teria tudo para ser um dos países com o melhor controle do mundo. Nós temos a melhor Receita Federal do mundo. Não existe no mundo um lugar que tenha um sistema de controles como existe na Receita daqui. Mas eu acho que os sistemas de *compliance* dos bancos brasileiros estão um pouco falhos, porque é daí que você vê de onde sai esse tanto de dinheiro em efetivo. Como é que pode tanto dinheiro circular e o pessoal sacar desses bancos? Está aí a diferença. No exterior, o pessoal não consegue sacar muito dinheiro nos bancos. (CARAZZA, 2018, p. 245)

Criam empresas exclusivamente para proceder à lavagem de capitais, que tem o objeto social falseado e normalmente são colocadas em nomes de “laranjas”, fazendo um levantamento de receitas e despesas, oriundo de venda de bens e serviços fictícios, conforme a emissão de notas fiscais falsas, geração de caixa dois e procedendo-se às demonstrações contábeis fraudulentas para maquiagem o balanço para apurar um “lucro contábil” e distribuir dividendos para os sócios (CARAZZA, 2018).

Para proceder à lavagem de dinheiro sujo, os corruptos usam várias formas, entre as quais: doleiros, pessoas e empresas de fachada para geração de caixa dois, por meio da compra de obras de arte, jóias, carros de luxo e imóveis de alto padrão, colocados em nome de “laranjas”, visando dissimular a origem ilícita dos recursos desviados do setor público, por meio da ocultação de patrimônio, na maioria das vezes, não declarado à Receita Federal e não rastreados pelo Conselho de Controle de Atividades Financeiras – COAF (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2015, n.p.).

De acordo com as investigações da Polícia Federal (PF), fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Ministério Público Federal em Goiás (MPF/GO), especialmente nas 26ª e 35ª fases da Operação Lava Jato, apontaram-se indícios do pagamento de propinas por meio de superfaturamento durante a execução das obras de ampliação e construção do novo Aeroporto de Goiânia, conforme as investigações do MPF/GO e da PF, descritas no G1 (2016, n.p.) que deflagraram a 26ª fase da Operação Lava Jato, denominada Xepa, as planilhas da Odebrecht, reproduzidas da tela de um computador, traziam codinomes e senhas em um sistema informatizado, relacionados a valores expressivos, em euros e dólares, que conforme os procuradores possuía uma contabilidade paralela, denominada de Setor de Operações Estruturadas, com funcionários especializados no pagamento de propinas.

### **2.3 Programa de *Compliance* da Odebrecht**

O sistema corruptivo alinhado entre a alta administração da Odebrecht e o alto escalão do governo, nas esferas municipal, estadual e federal, possuía aparência de integridade, ética e transparência, em seu *Compliance*, para dar um tratamento de



licitude aos ilícitos cometidos entre os altos executivos e os agentes públicos. No entanto, no entendimento de Cueva e Frazão (2018, p. 90), existem programas de fachada ou “paradoxo do *Compliance*”, por meio da redução da penalidade ou de responsabilidade, levando as sociedades à implantação dos mesmos, visando dar falsa aparência de robustez ao programa de integridade.

Castro e Gonçalves (2019, p. 143), advogados e autores de “*Compliance e gestão de riscos nas empresas estatais*”, obra escrita conforme as leis e normas administrativas, considerada um guia sobre o aprimoramento e desenvolvimento da cultura ética empresarial, analisam a importância da implantação de programas de *Compliance* em estatais e empresas privadas em todo o país, visando o gerenciamento de riscos para evitar a prática corruptiva nas esferas públicas e privadas.

Em 20 de dezembro de 2016, o Conselho de Administração (CA) da Odebrecht aprovou Política sobre Conformidade, para implantação em todos os níveis hierárquicos de todos os negócios do grupo, visando aperfeiçoar o seu modelo de governança e de conformidade. “A atuação ética, íntegra e transparente é fundamental para gerarmos resultados tangíveis e intangíveis nos nossos Negócios”, afirma Emílio, presidente do CA da Odebrecht S.A. (ODEBRECHT, 2016, n.p.).

Por essa razão, entende-se que o programa de integridade que a Odebrecht possuía durante a construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Santa Genoveva, tratava-se apenas de um simulacro de *compliance*, para dar licitude aos ilícitos provenientes de indícios de pagamentos de subornos e propinas, conforme as investigações da PF, na Operação Lava Jato, do MPF/GO e do TCU.

### **CAPÍTULO 3 – AEROPORTO SANTA GENOVEVA**

#### **3.1 Histórico do Aeroporto de Goiânia**

A cidade de Goiânia considerada uma Capital com boa qualidade de vida e com extensa área de arborização, atrai grande quantidade de pessoas interessadas no turismo ecológico, em tratamentos especializados de saúde ou na área de negócios, principalmente no agronegócio, movimentando sobremaneira a área aeroportuária, com voos domésticos e comerciais. Diante desta constatação, tornou-se imprescindível a ampliação e construção de uma nova zona aeroportuária para atender à crescente demanda de passageiros (INFRAERO, 2016).

Figura 2 – Histórico de construção do Aeroporto Santa Genoveva



Fonte: Adaptado de Infraero (2016).

A construção do primeiro aeroporto da cidade de Goiânia, na década de 1930, segundo a Infraero, na região do Setor Aeroporto que, posteriormente, devido ao crescimento populacional, necessitou de um novo aeródromo com instalações mais modernas, com maior infraestrutura para atender à demanda de cargas e passageiros, contendo uma pista de pouso de 1500m e uma estação de passageiros com infraestrutura de pequeno porte e com pouco conforto na área de serviços, iniciando suas operações a partir de 1956 (INFRAERO, 2016).

Figura 3 – Um pouquinho sobre a Praça do Avião em Goiânia



Foto: Gonçalves (2020).

Conforme os dados da Infraero, o nome de Santa Genoveva surgiu em homenagem ao médico, farmacêutico, escritor e empresário Altamiro de Moura Pacheco, um dos doadores do terreno para a construção do Aeroporto de Goiânia, que dera o nome de sua mãe, Dona Maria Genoveva de Moura Pacheco, o mesmo da Santa, ao novo empreendimento (INFRAERO, 2016).

A Infraero é uma empresa pública nacional, despontando entre as três maiores operadoras aeroportuárias mundiais, transportando anualmente cerca de 100 milhões de passageiros, representando aproximadamente 60% (sessenta por cento) do movimento aéreo, nos seus 55 (cinquenta e cinco) aeroportos brasileiros, de todas as proporções, com foco no bom atendimento, conforto e segurança das pessoas, viajantes ou parceiros de negócios, com destaque no cenário da aviação brasileira (INFRAERO, 2016).

A maioria dos aeroportos administrados pela Infraero figura como grandes centros de negócios, abarcando uma vasta gama de atividades, incluindo alimentação, hotelaria, centro de convenções, varejo, mídia, hangares e estacionamento de automóveis. Para tanto, investe em treinamento, capacitação e tecnologia, na busca de melhoria na prestação de serviços aeroportuários, vislumbrando a satisfação dos clientes. Além da administração de muitos aeroportos brasileiros, também é sócia dos aeroportos de Confins, em Minas Gerais, Galeão, no Rio de Janeiro, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo e o Juscelino Kubitscheck, no Distrito Federal, com a participação de 49%. A presença da Empresa no território brasileiro é demonstrada no mapa a seguir (INFRAERO, 2016).

Figura 4 – Mapa com os principais pontos de presença da Infraero (Relatório de Gestão)

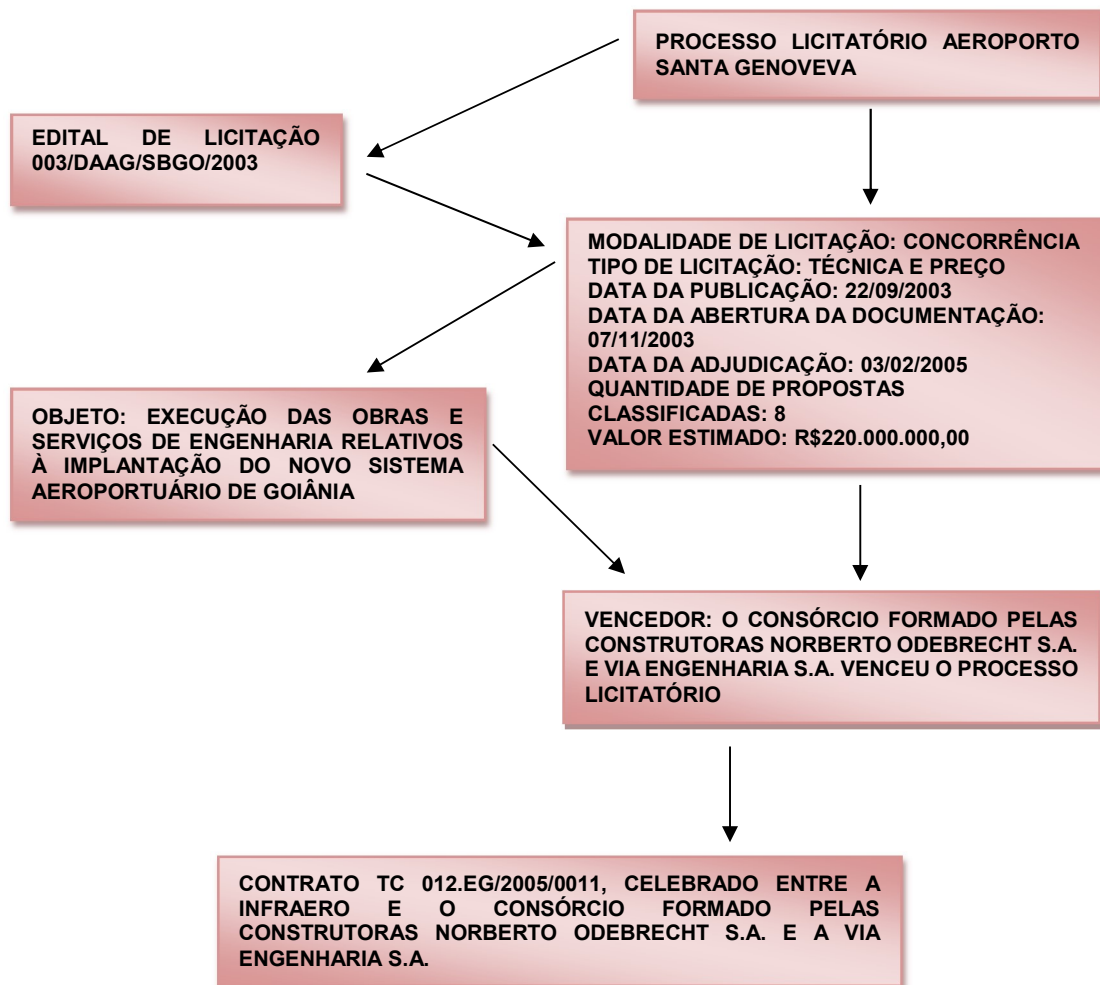


Fonte: Infraero (2016).

A Infraero passou a administrar o Aeroporto Santa Genoveva a partir de 7 de janeiro de 1974, implementando relevantes reformas para a reativação da pista de pousos e decolagens, que estava interdita devido às condições operacionais precárias. Para realização das obras de recuperação, foi usada a inovação tecnológica de ponta, para a recuperação e pavimentação asfáltica, que permitia a normalidade das operações com as aeronaves, sem necessidade de interrupção dos serviços aeroportuários (INFRAERO, 2016).

Desde então, passou a realizar as intervenções necessárias para o bom funcionamento do Aeroporto, como a instalação de novo sistema de climatização em toda sua extensão, ampliando e construindo sala de embarque maior e mais moderna, aumentando a capacidade de vagas de estacionamento, visando melhorar o conforto dos seus usuários, até que sentiu a necessidade da ampliação e construção de uma nova Unidade para ampliar a capacidade de atendimento de seu crescente público (INFRAERO, 2016).

Figura 5 – Processo Licitatório para a construção do Aeroporto Santa Geneveva – 2003 (Relatório de Fiscalização n.º 186/2016 do TCU)



Fonte: Elaborada pela autora (2020).

Para resolver o problema com a demanda por um novo Aeroporto na cidade de Goiânia, a Infraero abriu o processo licitatório em 2003, com a modalidade técnica e preço, analisando as oito propostas classificadas de Licitação, tendo como vencedor o Consórcio formado pelas Construtoras Norberto Odebrecht S.A. e a Via Engenharia S.A., que por meio da formalização do Contrato TC 012.EG/2005/0011, iniciou as obras em 2005, para ampliação e construção do novo sistema aeroportuário internacional, visando aumentar a capacidade da aviação geral e executiva, investindo no turismo e agronegócio, para atender com qualidade o público do Estado de Goiás, alavancando o desenvolvimento regional e despontando como um dos principais aeroportos brasileiros.

Quadro 1 – Ações do Orçamento de Investimentos –iniciativa 0076–1F52 Identificação da Ação

Identificação da Ação							
Código	30.62213.26.781.2017.1F52			Tipo: Projeto			
Título	Adequação do Aeroporto de Goiânia (GO)						
Iniciativa	0076 Adequação da capacidade dos Aeroportos administrados pela União						
Objetivo	Adequar a capacidade de processamento de aeronaves, passageiros e cargas à demanda existente e futura, por meio de intervenções nas infraestruturas aeroportuárias e medidas de gestão. Código: 0083						
Programa	Aviação Civil			Código: 2017		Tipo: Temático	
Unidade Orçamentária	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO						
Ação Prioritária	( x ) Sim ( ) Não Caso positivo: ( x ) PAC ( ) Brasil sem Miséria ( ) Outras						
Execução Financeira e Física							
Execução Orçamentária e Financeira			Execução Física - Meta				
Dotação Inicial	Dotação Final	Valor Realizado	Descrição da Meta	Unidade de medida	Previsto	Reprogramado	Realizado
100.440.871,0	54.200.998,0	53.169.637,0	*	Percentual de execução física	15%	15%	15%

Observação: Relatório de Gestão de 2016. Construção do novo terminal de passageiros, pátio de estacionamento de aeronaves, pistas de taxiamento, estacionamento público de veículos, acesso viário, edificações de apoio e demais obras complementares, consultoria e apoio técnico à fiscalização.

Fonte: Secex-GO (2006).

A construção do novo aeroporto de Goiânia visou à modernização dos equipamentos e facilidades para proporcionar conforto e atendimento de qualidade, bem como, atender à demanda crescente de passageiros e turistas, em decorrência do crescimento econômico do Estado de Goiás (TCU, 2016).

Figura 6 – Obras do Aeroporto de Goiânia (18 de fevereiro de 2016)



Fonte: Diário de Goiás (2020).

Figura 7 – Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto de Goiânia



Fonte: Tudo viagem (2016).

Conforme as informações da Infraero (2016), o Aeroporto Santa Genoveva ocupa uma área de 3.967.365,04m<sup>2</sup>, possuindo uma pista com 2.500m de extensão e 45m de largura, para pousos e decolagens, comportando aeronaves de médio porte, entre as quais a ATR 72, Boeing 737-700, Boeing 737-800, Embraer 190, Embraer 195, Airbus A318, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A320neo e Airbus A321.

A construção do novo terminal de passageiros do aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia, teve início em 2005, com a duração de mais de 10 (dez) anos de execução das obras, paralisações por denúncias de indícios de corrupção, decorrente de indícios de superfaturamento, modificações no projeto executivo e alterações por 9 (nove) termos aditivos, foi entregue e inaugurado em 2016, contendo 2 (dois) andares, 11 (onze) elevadores, 23 (vinte e três) balcões de check-in, 7 (sete) canais de inspeção e raio x, 3 (três) esteiras de restituição de bagagens, detectores de metais, 4 (quatro) pontes de embarque e ampliação da quantidade de vagas de estacionamento, praça de alimentação e lojas de varejo, para proporcionar mais conforto e melhoria na prestação de serviços aeroportuários aos passageiros, interessados em turismo e no agronegócio, comportando um fluxo de 6,5 milhões de passageiros por ano, para promover o desenvolvimento econômico e regional do Estado de Goiás (G1 GOIÁS, 2017).

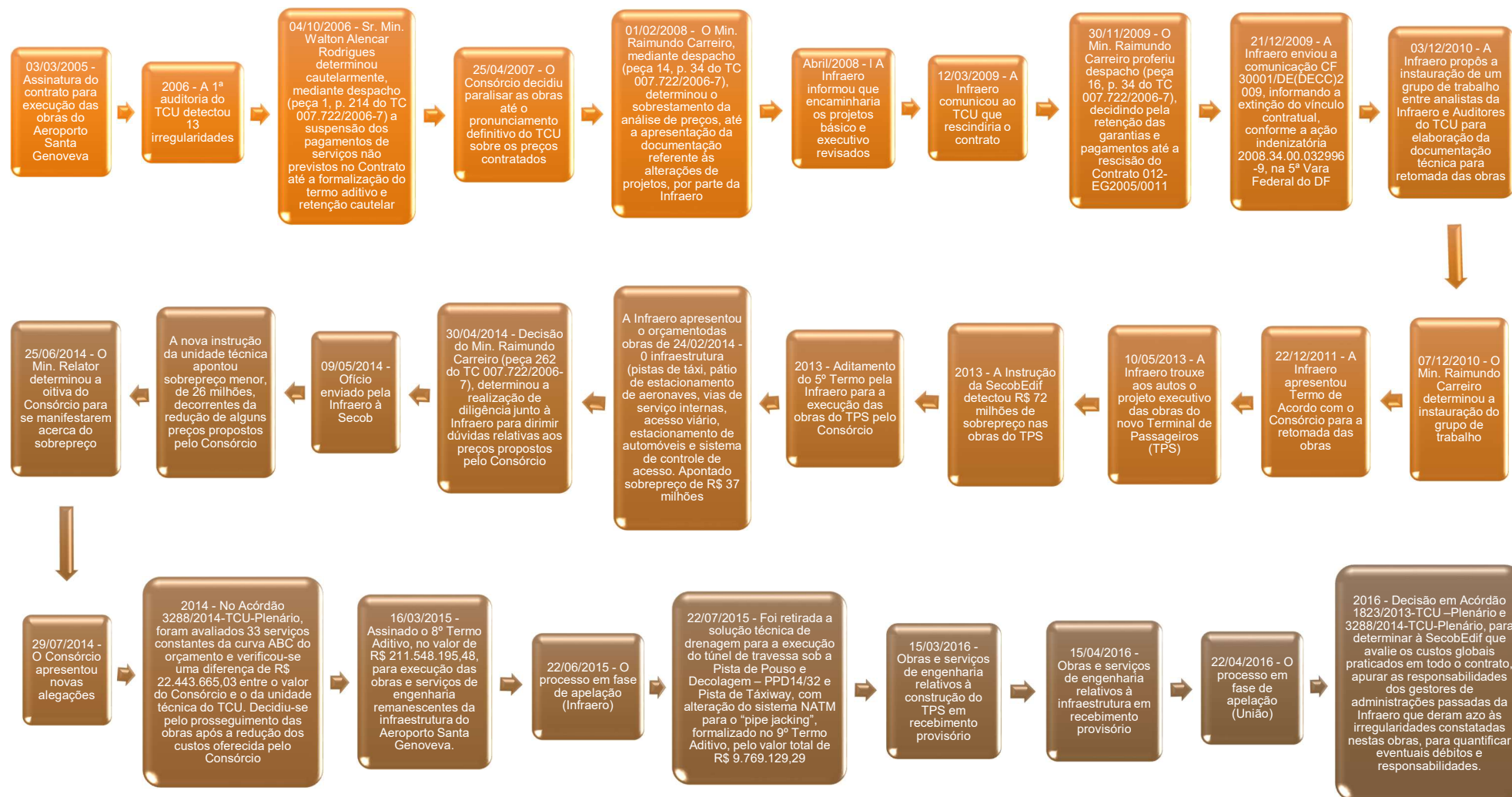
### **3.2 Fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU)**

Para entender a construção do novo aeroporto de Goiânia, necessário se faz analisar o processo licitatório, que ensejou no contrato TC 012.EG/2005/0011, abalizado entre a Infraero e o consórcio formado pelas Construtoras Norberto Odebrecht S.A. e Via Engenharia S.A., para construção do Novo Terminal de Passageiros (TPS), do sistema viário do Aeroporto Santa Genoveva, dos pátios, sistemas de pistas, estacionamento de veículos, bem como as fases de execução, as paralisações, as intercorrências e as intervenções, para se avaliar se os recursos foram aplicados em conformidade com a Legislação vigente (TCU, 2016).

Inicialmente, será feito um cronograma, em ordem cronológica, para acompanhamento de todos os eventos ocorridos durante a licitação, processo de construção, paralisações e interveniências, conforme as informações constantes do Relatório de Fiscalização de Conformidade n.º 186/2016, do TCU conforme o Acórdão 664/2016 – Plenário, sobre o Aeroporto de Goiânia, no período de 04/04/2016 a 08/04/2016, da Infraero, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil na Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Aviação Civil e Comunicações, tendo como responsável o Presidente da Infraero Antonio Claret de Oliveira, ocupante do cargo a partir de 03/06/2016, processo TC 007.722/2006-7 (TCU, 2016).



Figura 8 – Cronograma (Relatório de Fiscalização n.º 186/2016 do TCU)



Fonte: Elaborada pela autora (2020).

No Relatório de Fiscalização do TCU, conforme as informações acima descritas percebe-se que foram feitas análise de documentos; pesquisas na internet de sistemas informatizados; confrontação da documentação com a informação; comparação da doutrina, jurisprudência e legislação; rigorosa conferência de cálculos e, por fim, vistoria da obra, encontra-se o valor total de R\$ 564.096.065,80, referente aos Aditivos 5, 8 e 9 e o contrato TC 012.EG/2005/0011. A inconsistência de maior relevância encontrada na auditoria refere-se ao superfaturamento na execução das obras oriundas do contrato licitatório, detectando-se também orçamentos inflados (TCU, 2016).

Para atender à crescente demanda por voos regionais, nacionais e internacionais, em decorrência do aumento populacional e turístico no Estado de Goiás, alavancados pelo comércio agropecuário e negócios, foi aberto o certame licitatório para as obras de ampliação e construção do novo aeroporto Santa Geneveva, visando à modernização do complexo aeroportuário para proporcionar melhoria no atendimento e conforto aos passageiros, para promover o crescimento econômico e o desenvolvimento regional (TCU, 2016).

O Contrato TC 012.EG/2005/0011, celebrado entre a Infraero, Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) 00.352.294/0001-10, denominada contratante e a Construtora Norberto Odebrecht S.A., CNPJ 15.102.288/0001-82, denominada contratada, assinado em 03/03/2005, com vigência de 09/03/2005 a 06/09/2008, pelo valor de R\$ 257.756.233,50, teve como objeto a execução das obras de implantação do novo sistema aeroportuário de Goiânia, contemplando a construção do novo TPS, sistema de pistas para pousos e decolagens e pátios, sistema viário e do estacionamento de veículos (TCU, 2016).

Quadro 2 – Comparativo entre os dados anteriores e os dados do novo aeroporto

Dados do atual aeroporto:	Dados do futuro aeroporto:
Área do Pátio das aeronaves: 21.263 m <sup>2</sup>	<b>Área do Pátio das aeronaves: 72.200 m<sup>2</sup></b>
Posições para aeronaves: 6	<b>Posições para aeronaves: 11</b>
Pontes de embarque: 0	<b>Pontes de embarque: 4</b>
Capacidade do TPS por ano: 600.000 passageiros	<b>Capacidade anual do TPS: 2.100.000 passageiros</b>
Área do TPS: 7.651 m <sup>2</sup>	<b>Área do TPS: 27.160 m<sup>2</sup></b>
Capacidade de estacionamento: 267 vagas	<b>Capacidade de estacionamento: 508 vagas (832 na última fase)</b>

Fonte: Adaptado de Secex-GO (2006).

Compulsando o contrato, constatam-se duas alterações referentes à supressões e acréscimos de itens da planilha de serviços e preços. No Projeto Básico, detectou-se que abarcava toda obra, contendo a licença ambiental, mas não se sujeitando ao estudo de impacto ambiental. Foram apontadas divergências significativas entre o projeto executivo e a construção, ocasionando prejuízo financeiro ou técnico à obra em questão (TCU, 2016).

O Projeto Básico n.º 1, oriundo da data base 30/04/2003 e elaboração em 11/08/2005, contempla o custo da obra em R\$ 220.000.000,00, tendo como objeto os orçamentos, elaboração dos projetos, os serviços de engenharia e a execução das obras para a implantação do novo sistema aeroportuário em Goiânia (TCU, 2016).

Durante a vistoria do TCU em 23/06/2006, evidenciou-se 17% de execução física da obra em andamento, iniciada em 09/03/2005, com a data de conclusão prevista para 09/03/2008. Além de 15,77% de execução dos estudos e projetos, 65,86% de serviços preliminares e industriais, 22,64% de fundações e estruturas, 26,66% de drenagem, 69,75% de ensaios e testes, conforme a 13ª medição em março/2006 (TCU, 2016).

Diante disso, a execução financeira orçamentária teve a primeira dotação em 01/01/2005, com o valor de R\$ 214.000.000,00, estimado para a conclusão da obra.

Quadro 3 – Execução Financeira Orçamentária e Desembolso

Origem	Ano	Valor Orçado	Valor Liquidado	Créditos Autorizados	Moeda
União	2006	48.000.000,00	18.877.041,01	48.000.000,00	Real
União	2005	21.930.000,00	21.428.471,76	21.930.000,00	Real
Estado	2006	30.000.000,00	0,00	30.000.000,00	Real
Estado	2005	9.700.000,00	3.145.990,43	9.700.000,00	Real

Fonte: Secex-GO (2006).

O Governo do Estado de Goiás por meio do convênio n.º 008/2002/0011, firmado com a Infraero, comprometeu-se a desembolsar 50% do valor contratual, mas não adimpliu com o compromisso assumido (vide Irregularidade 1). Já no Orçamento da União, a obra não está consignada (vide Irregularidade 7). Foram apontadas alterações de serviços e de projetos, não formalizadas em termos aditivos (vide Irregularidades 2 e 9). Os valores constantes dos orçamentos e os créditos

autorizados condizem com a previsão de alocação de recursos pela Infraero (SECEX-GO, 2006).

Analisando os contratos secundários abaixo relacionados, aduz que o primeiro contrato foi aditivado por duas vezes, excluindo itens de serviços relativos ao desenvolvimento dos projetos executivos e serviços complementares da planilha de preços e serviços do contrato e alterando as especificações técnicas no desenvolvimento dos anteprojetos como aumento das áreas projetadas, sendo que o valor do contrato finalizou em R\$ 924.157,26 (SECEX-GO, 2006).

Quadro 4 – Contrato Secundário, com dados da fiscalização anterior n.º 457/2006

<b>No. Contrato:</b> 080.EG/2001/0011	
<b>Objeto do Contrato:</b> Prestação de serviços técnicos especializados de elaboração dos projetos, orçamentos e cronogramas de execução das obras/serviços de engenharia do aeroporto Santa Geneveva em Goiânia-GO	
<b>CNPJ Contratada:</b> 20.446.225/0001-83	<b>Razão Social:</b> RR CONSULTORIA LTDA.
<b>CNPJ Contratante:</b> 00.352.294/0001-10	<b>Razão Social:</b> EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - MD
<b>SIASG:</b> --	<b>Data-Base:</b> 31/01/2001
<b>Valor Atual:</b> R\$ 1.178.953,50	<b>Situação Atual:</b> Concluído.
<b>Vigência atual:</b> 27/08/2001 a 09/09/2006	

Fonte: Secex-GO (2006).

Quadro 5 – Contrato Secundário, com dados da fiscalização anterior n.º 457/2006

<b>No. Contrato:</b> 050-ST/2005/0011	
<b>Objeto do Contrato:</b> serviços de consultoria técnica e apoio à fiscalização da elaboração de projetos, de orçamentos e da execução das obras e serviços	
<b>CNPJ Contratada:</b> 35.467.604/0001-27	<b>Razão Social:</b> ATP - Assessoria, Tecnologia e Planejamento LTDA.
<b>CNPJ Contratante:</b> 00.352.294/0001-10	<b>Razão Social:</b> EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - MD
<b>SIASG:</b> --	<b>Data-Base:</b> 28/04/2005
<b>Valor Atual:</b> R\$ 11.658.955,37	<b>Situação Atual:</b> Em andamento.
<b>Vigência atual:</b> 14/09/2005 a 28/09/2008	

Fonte: Secex-GO (2006).

Com relação aos Convênios, foram firmados dois termos aditivos modificando a sua vigência para 03/09/2008 e o valor inicial do convênio de R\$ 80 milhões para o valor indicado, como segue:

Está prevista a formalização de um 3º Aditivo ao Convênio, elevando o valor para R\$ 376.934.356,59, redistribuindo a participação financeira das partes para 90% Infraero e 10% Estado de Goiás e prorrogando o prazo para o término da obra previsto (out/2009). Tal repactuação prevista leva em conta o 1º Aditivo ao Contrato, o montante previsto de reajuste e a destinação para o Estado de apenas obras/serviços externos ao sítio aeroportuário.

Quadro 6 – Convênios entre o Estado de Goiás, a União e a Infraero

<b>Nº do SIAFI:</b>	
<b>Objeto:</b> parceria entre o Estado de Goiás, a União e a INFRAERO, a realização de obras e serviços de engenharia relacionados com o Aeroporto Santa Genoveva.	
<b>Data Assinatura:</b> 04/07/2002	<b>Vigência Atual:</b> 04/07/2002 a 03/09/2008
<b>Data Rescisão/Suspensão:</b>	<b>Situação Atual:</b> Em andamento.
<b>Concedente:</b> 01.409.580/0001-38 ENTIDADES/ÓRGÃOS DO GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS	
<b>Convenente:</b> 00.352.294/0001-10 EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - MD	
<b>Valor atual:</b>	257.756.233,50

Fonte: Secex-GO (2006).

### 3.2.1 Histórico de fiscalizações

Indícios de irregularidades detectadas durante a fiscalização:

Quadro 7 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: A matéria não é de competência do TCU, segundo o Ministro-Relator

<b>IRREGULARIDADE Nº 1</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Irregularidade grave na execução do convênio
<b>Área de Ocorrência:</b> EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA	

Fonte: Secex-GO (2006).

O Governo de Goiás não cumpriu o cronograma de desembolso, firmado entre a Infraero e o ente federativo, constante do Convênio n.º 008/2002/0011, onde cada partícipe desembolsaria 50% do valor do empreendimento, infringindo o disposto no § 3º do art. 116 da Lei n.º 8.666/93, com riscos de paralisação da obra, por falta de aportes financeiros do Estado de Goiás (tendo desembolsado somente R\$ 3.145.990,43, representando 7,9%) e da Infraero, trazendo consequências danosas à Infraero, União e à sociedade (SECEX-GO, 2006).

Quadro 8 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Por se referir à documentação prévia à execução da obra, não há comentários novos

<b>IRREGULARIDADE Nº 2</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Projeto básico/executivo deficiente ou inexistente
<b>Área de Ocorrência:</b> PROJETO BÁSICO	

Fonte: Secex-GO (2006).

O Projeto Básico não previu o detalhamento de soluções técnicas localizadas e globais, contradizendo o art. 6º, IX, "b" e "c", e art. 12 da Lei n.º 8.666/93. No Projeto Executivo, foram realizadas inúmeras adequações no TPS, assinalando a insuficiência do Projeto Básico, evidenciando-se:

Subsolo - modificações na via de acesso e acréscimo do pátio de manobra; aumento da área construída destinada à área de expansão e às áreas técnicas;

Galeria Técnica - previsão de instalações de órgãos públicos, de instalações de ar condicionado e de laje de forro; ampliação da área construída;

1º Pavimento - modificação significativa no layout das instalações comerciais e administrativas; alteração da disposição e localização dos sanitários;

Cobertura - previsão de teto com estrutura metálica tubular na cobertura anterior; prolongamento da marquise; modificação do formato do telhado em uma das extremidades da cobertura anterior; alteração das caixas das escadas; supressão do tanque de água gelada;

Instalações de Esgoto - mudança no sistema de esgoto a vácuo para convencional, com redução significativa dos custos em virtude daquele sistema ser mais oneroso;

Estrutura - compatibilização do projeto estrutural com as alterações arquitetônicas e substituição do concreto protendido por convencional.

Também são observadas alterações nos projetos de fundações do TPS e de drenagem das pistas, que já estão sendo executadas apesar da inexistência de Termo Aditivo formalizado (ver Irregularidade 9).

As mudanças ocorridas serão melhor detalhadas a partir da elaboração do Termo Aditivo em andamento, segundo afirmou a gerência do aeroporto. Certamente, as alterações impactarão no valor contratado. (SECEX-GO, 2006, p. 13)

Quadro 9 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Tal irregularidade trata de fatos consumados e não foi objeto de qualquer verificação nessa fiscalização de 2007

<b>IRREGULARIDADE Nº 3</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Restrição ao caráter competitivo da licitação
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Descumprimento das regras do certame licitatório, não contemplando o princípio da igualdade entre os licitantes, da competitividade, do julgamento objetivo e da escolha da proposta mais vantajosa, infringindo os requisitos, objetivos e os princípios, contrariando a disposição do art. 3º, 44, §1º, da Lei n.º 8.666/93 (SECEX-GO, 2006).

Quadro 10 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização e apenas noTC-007.722/2006-7

<b>IRREGULARIDADE Nº 4</b>	<b>OI</b>
<b>Classificação:</b> OUTRAS IRREGULARIDADES OU IRREGULARIDADES ESCLARECIDAS	<b>Tipo:</b> Improriedades no processo licitatório
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Descumprimento do art. 7º, §2º, da Lei n.º 8.666/93 por falta de aprovação do projeto básico para início da licitação. No caso em tela, somente após quase dois anos depois da aprovação do edital de pré-qualificação e publicação, é que a Infraero recebeu os serviços contratados, conforme o Contrato 080-EG/2001-0011, em 11/08/2005, sendo que o objeto contratado dividiu-se em 9 itens (SECEX-GO, 2006).

Quadro 11 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas no TC-007.722/2006-7

<b>IRREGULARIDADE Nº 5</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Demais irregularidades graves no processo licitatório
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Contrariedade aos princípios e disposições da Lei n.º 8.666/93 (art. 3º, caput e inc. I do § 1º, e art. 40, inc. X), que restringe o caráter competitivo e a escolha da proposta mais vantajosa, a irregularidade apesar de grave, não enseja a paralisação da referida obra, em razão da fase de execução dos serviços (SECEX-GO, 2006).

Quadro 12 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas no TC-007.722/2006-7

<b>IRREGULARIDADE Nº 6</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Ausência de justificativa para preços acima dos de sistemas de referência, conforme determinado na LDO
<b>Área de Ocorrência:</b> PROJETO BÁSICO	

Fonte: Secex-GO (2006).

Discrepância entre os preços unitários componentes do orçamento-base da Infraero com os praticados pelo mercado, conforme a revista Construção Mercado, da editora PINI e os sistemas de referência Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI) e Sistema de Custos Referenciais de Obras (SICRO). Houve uma atualização dos preços, de 2003 para 2004, perfazendo o total de R\$ 79.943.611,72 (setenta e nove milhões, novecentos e quarenta e três mil, seiscentos e onze reais e setenta e dois centavos), utilizando-se o Índice Nacional do Custo da Construção (INCC), calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e publicação na revista Conjuntura Econômica. Tal valor representa 30,94% do orçamento-base (R\$ 258.368.942,40) (SECEX-GO, 2006).

Ademais, fazendo-se uma comparação entre o valor da Infraero de R\$ 79.943.611,72 (setenta e nove milhões, novecentos e quarenta e três mil, seiscentos e onze reais e setenta e dois centavos), com o valor real de R\$ 51.409.900,74 (cinquenta e um milhões, quatrocentos e nove mil, novecentos reais e setenta e quatro centavos), constata-se uma diferença de R\$ 28.533.710,98 (vinte e oito milhões, quinhentos e trinta e três mil setecentos e dez reais e noventa e oito centavos), representando uma superavaliação de 55,50% (SECEX-GO, 2006).



Quadro 13 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Irregularidade referente a fatos consumados, não abordados na presente fiscalização, apenas no TC-007.722/2006-7

<b>IRREGULARIDADE Nº 7</b>	<b>OI</b>
<b>Classificação:</b> OUTRAS IRREGULARIDADES OU IRREGULARIDADES ESCLARECIDAS	<b>Tipo:</b> Outras irregularidades referentes à execução orçamentária
<b>Área de Ocorrência:</b> EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA	

Fonte: Secex-GO (2006).

A Infraero utiliza o Programa Quinquenal de Obras e Serviços de Engenharia, observando procedimentos e regras orçamentários internos próprios, mas falta a inclusão da obra no Orçamento de Investimentos das Empresas Estatais, no Plano Plurianual (PPA) e na respectiva Lei Orçamentária Anual (LOA), rejeitando o disposto no § 5º do art. 5º da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar n.º 101/00) e nos arts. 165, § 5º, inc. II, e 167, § 1º e inc. I, da Constituição da República Federativa do Brasil – CRFB (SECEX-GO, 2006).

Quadro 14 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço

<b>IRREGULARIDADE Nº 8</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Sub-rogação/ subcontratação irregular de contrato
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Contrariedade ao disposto no art. 72 da Lei n.º 8.666/93 e os requisitos e princípios da segurança jurídica e da motivação, por falta de especificação no Edital, dos limites e critérios para a subcontratação dos serviços para a realização da obra, acentuada pela não formalização do exame das condições técnicas da subcontratada, a exemplo das Fundações Especiais Ltda. (Fundesp), para execução da fundação do TPS e Sete-Serviços Técnicos de Engenharia Ltda., para execução de fundações (e não das empresas inicialmente contratadas Brasford e Geofix) (SECEX-GO, 2006).

Quadro 15 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço

<b>IRREGULARIDADE Nº 9</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Execução/pagamento de serviços não previstos no contrato
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Os projetos de fundação e estrutura do TPS e os projetos de drenagem externa sofreram alterações sem a formalização prévia de termo aditivo e das devidas justificativas, para contemplar serviços contratados não constantes do Contrato 012-EG/2005/0011, ferindo o art. 60 e 65 da Lei n.º 8.666/93 (SECEX-GO, 2006).

Quadro 16 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço

<b>IRREGULARIDADE Nº 10</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Sobrepreço
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Os preços de mercado são incompatíveis com os preços unitários constantes da planilha orçamentária, contratados para execução das obras de ampliação do novo Aeroporto de Goiânia, ocasionando sobrepreço. Para demonstração, foram constatados que dos 1426 itens integrantes do orçamento, somente 104 correspondiam a 80,05% do valor contratado, totalizando R\$ 87.153.596,65 (oitenta e sete milhões, cento e cinquenta e três mil, quinhentos e noventa e seis reais e sessenta e cinco centavos), condizentes com 33,81% da proposta vencedora (R\$ 257.756.233,50). A diferença entre o valor contratado e o valor de referência, representa um sobrepreço de 69,53% (SECEX-GO, 2006).

Quadro 17 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Não há elementos novos; a análise final da Irregularidade é tratada no TC-007.722/2006-7

<b>IRREGULARIDADE Nº 11</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Sobrepreço
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 050-ST/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

A Infraero celebrou o contrato para prestação de apoio a fiscalização da elaboração de orçamentos, projetos e da execução das obras e serviços de engenharia e consultoria técnica no novo Aeroporto de Goiânia. Evidenciou-se sobrepreço no valor total de R\$ 2.007.871,66 (dois milhões, sete mil oitocentos e setenta e um reais e sessenta e seis centavos) decorrentes de divergência entre o valor contratado e o valor orçado, e o descompasso entre o cronograma para execução da obra, referente à data-base do contrato (SECEX-GO, 2006).

Quadro 18 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço

<b>IRREGULARIDADE Nº 12</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Superfaturamento
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 012-EG/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

Constatada a existência de superfaturamento no valor de R\$ 7.060.509,18 (sete milhões, sessenta mil quinhentos e nove reais e dezoito centavos) até a 13ª medição do contrato de execução das obras do aeroporto relativa a março de 2006, com sobrepreço e pagos à taxa de Benefícios e Despesas Indiretas (BDI) de 35%, levando-se em consideração 39 itens da planilha orçamentária, com os preços inflados (SECEX-GO, 2006).

Quadro 19 – Indício de irregularidade tratado no TC 7722/2006-7. Situação: Não há elemento novo a considerar. Recomenda-se o prosseguimento da obra ou serviço

<b>IRREGULARIDADE Nº 13</b>	<b>IG-C</b>
<b>Classificação:</b> GRAVE COM CONTINUIDADE	<b>Tipo:</b> Superfaturamento
<b>Área de Ocorrência:</b> CONTRATO	<b>No. Contrato:</b> 050-ST/2005/0011

Fonte: Secex-GO (2006).

O sobrepreço total identificado até a 8ª medição, referente ao mês de abril de 2006, perfaz o superfaturamento de R\$ 50.431,18 (cinquenta mil quatrocentos e trinta e um reais e dezoito centavos), sendo que se trata de irregularidade grave, causando prejuízos ao erário público, com necessidade premente de correção por parte da Contratante (SECEX-GO, 2006).

O Relatório Sintético do Levantamento de Auditoria/2006 do TCU e PT26781999999999999999 – SECEX-GO apurou várias irregularidades, sendo que a Infraero se manifestou apenas sobre duas delas, permanecendo as demais, abaixo relacionadas:

- Irregularidade 1: inadimplência do Concedente no Convênio 008/2002/0011, desde seu início. Proposta: oitiva do governador e do ex-governador.
- Irregularidade 2: Deficiência do Projeto Básico, ensejando muitas alterações no Projeto Executivo. Proposta: oitivas e diligência.
- Irregularidade 3: início da licitação sem a definição e aprovação de todas as regras do certame. Proposta: oitivas.
- Irregularidade 5: previsão de critério da proposta de preço restritivo da competitividade/economicidade (fixação, na prática, de faixa de variação e preço mínimo). Proposta: oitivas.
- Irregularidade 6: ausência de justificativa para preços acima dos de sistema de referência. Proposta: determinação preventiva; oitivas.
- Irregularidade 8: irregularidades nas subcontratações (lacunas no edital e falhas nos procedimentos). Proposta: oitivas.
- Irregularidade 9: execução e pagamento de serviços não previstos na planilha original do contrato. Proposta: determinação cautelar para suspensão do pagamento desses serviços até a firmação de termo aditivo correspondente; oitivas pertinentes.
- Irregularidade 10: Sobrepreço no Contrato de execução das obras. Proposta: determinação cautelar para retenção de 20,23% nos pagamentos dos serviços após a 13ª Medição; oitivas correspondentes.
- Irregularidade 11: Sobrepreço no Contrato de fiscalização. Proposta: determinação cautelar para retenção de 20,71% nos pagamentos dos serviços após a 8ª Medição; oitivas correspondentes.
- Irregularidade 12: Superfaturamento no Contrato de execução das obras. Proposta: cautelar e oitivas (idem Irregularidade 10).
- Irregularidade 13: Superfaturamento no Contrato de fiscalização. Proposta: cautelar e oitivas (idem Irregularidade 11). (SECEX-GO, 2006, p. 35)

Diante da apuração de tantas irregularidades, procedeu-se às diligências no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Goiás (CREA/GO), não satisfeitas plenamente, apesar de explicadas e reiteradas pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex-GO), que predispõe a oitiva do seu titular. Também necessário se faz proceder às determinações cautelares, provenientes dos preços ora contratados, haja vista os requisitos dessas medidas: “a fumaça do bom direito”, sendo que indubitavelmente as irregularidades relativas aos custos e BDI supervalorizados, constantes dos contratos de obras e fiscalização vigentes, provocaram sobrepreços e superfaturamentos, e “o

perigo da demora” exige a retenção de valores e adaptações de serviços, bem como a consecutiva intervenção preventiva, até o julgamento final da matéria (SECEX-GO, 2006).

### **3.3 Investigação do Ministério Público Federal em Goiás (MPF/GO)**

O MPF/GO, por meio do Procurador da República Raphael Perissé Rodrigues Barbosa, em razão de inconformidades apontadas nas obras do novo Aeroporto Santa Genevêva, ajuizou uma Ação de Improbidade Administrativa (AIA) contra o presidente da Infraero e os responsáveis pelas construtoras Norberto Odebrecht S.A. e Via Engenharia S.A., bem como uma Ação Civil Pública (ACP), com pedido de antecipação de tutela pelos mesmos fatos, contra os mesmos atores, destacando que o objetivo não é prejudicar à sociedade com mais um atraso em decorrência do desfazimento do contrato, e sim reduzir os prejuízos decorrentes da má-gestão de milhões de reais em recursos do erário, gastos de forma equivocada e dissociada da legalidade (MPF, 2018).

Para o MPF/GO, na AIA foram encontradas pelo menos seis inconsistências, características de atos de improbidade administrativa, desempenhados pelo presidente da Infraero e pelos representantes das construtoras contratadas para a execução das obras do aeroporto de Goiânia, destacando-se: “Inexistência de vínculo contratual entre a Infraero e as construtoras, alteração na composição do custeio do empreendimento, deficiência do projeto básico, irregularidades na celebração de aditivos, sobrepreço e superfaturamento” (MPF, 2018, n. p.).

De acordo com a descrição do MPF/GO, não havia relação contratual entre as construtoras Odebrecht e Via Engenharia e a Infraero, haja vista o contrato inicial para a realização das obras, firmado em 3 de março de 2005, finalizado em 10 de setembro de 2008, sem o cumprimento do objeto constante do mesmo. Embora tenha sido reativado através de aditivo, em agosto de 2013, para a continuidade das obras. O ato foi considerado ilegal, pois a prorrogação contrato foi intempestiva (MPF, 2018).

Outro aspecto de irregularidade foi alteração nos custos das obras contratadas, pois o Estado de Goiás se comprometeu a arcar com R\$ 51.551.246,70, conforme convênio firmado com a Infraero. Entretanto, cumpriu apenas 1% do acordado até o ano de 2007, sendo que essa inadimplência provocou a interrupção da execução das obras. Na verificação do aditivo para reativação da construção, o MPF/GO constatou

que a Infraero desobrigou o Estado do complemento financeiro, que ocasionaria um prejuízo de recursos federais da ordem de R\$ 100 milhões (MPF, 2018).

Mais um problema tratava-se de carência do projeto inicial, sendo que a contratação do consórcio formado pelas Construtoras Odebrecht e Via Engenharia abrangia o detalhamento do projeto básico para o executivo. Com base na falha constante do projeto básico, o contrato necessitou de vários aditivos para corrigir as deficiências aparecidas na fase de execução. O MPF/GO entendeu que, se autorizasse a continuidade das obras, para corrigir e complementar o projeto básico e o projeto executivo acarretaria na duplicidade dos trabalhos, que desorganizaria a execução do empreendimento (MPF, 2018).

Na celebração dos aditivos para a retomada da construção do aeroporto, identificou-se um acréscimo nos custos, ultrapassando o limite previsto na Lei de Licitações que é de 25%, proveniente das alterações contratuais, mesmo com um desconto por parte dos demandados, visando adequar o valor para ficar dentro do contratado (MPF, 2018).

Conforme as perícias efetuadas antes da renovação do contrato, descobriu-se o sobrepreço no valor de R\$ 104 milhões, equivalente a 56,79% do valor total constante do contrato primitivo. Mesmo com a normalização das obras, novos eventos de sobrepreço foram encontrados no novo orçamento que foi entregue pelas construtoras e assumido pela Infraero, promovendo elevação nos custos e causando prejuízos ao erário (MPF, 2018).

As perícias demonstraram superfaturamento proveniente da não execução de serviços, embora o pagamento pela prestação dos serviços tenha sido feito normalmente, além de incongruência das quantidades medidas e as realmente executadas. Até fevereiro de 2009, o superfaturamento apontado excedia R\$ 90 milhões. No acordo firmado para o prosseguimento da construção os valores inflados já pagos pelo erário, foram ratificados, embora o aditivo celebrado só contemplasse serviços não realizados, nada justificando sobre os já executados (MPF, 2018).

Diante das irregularidades apresentadas, o MPF/GO requereu a condenação dos envolvidos nas penas do artigo 10, caput e incisos V, VIII, XI e XII, e do artigo 11, caput e incisos I e II, da Lei n.º 8.429/92 conhecida como Lei da Improbidade Administrativa, bem como pediu o ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, perda da função pública, pagamento de multa civil de até duas vezes

o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos (MPF, 2018).

Figura 9 – Obras do novo Aeroporto de Goiânia se arrastam desde 2007



Foto: A Redação (2014).

Quanto à ACP, o MPF/GO postulou que a Infraero seja impedida de realizar novos desembolsos na execução do contrato sem que o Estado de Goiás cumpra com a parte de sua competência. Além do que, resolve impedir que a Infraero expeça-se novas ordens de serviços e/ou conceda pagamentos até que os defeitos sejam reparados conforme o projeto básico; da concordância com orçamento apresentado pelas construtoras responsáveis pela execução da construção; da verificação dos projetos executivos ou que ultrapassem o valor assentado pelo TCU para a execução correta do contrato, de R\$ 179.633.045,09. Requereu também, a condenação das construtoras e o ressarcimento aos cofres públicos no valor total de R\$ 122.987.418,47 (MPF, 2018).

### **3.4 Operação Lava Jato da Polícia Federal (PF): 26ª e 35ª fases**

A inspiração veio da Itália, com a operação Mãos Limpas ou *Mani Pulite* (como se diz em italiano) para mostrar o esquema de corrupção que dominava a economia

e a política italiana, que desviava verbas dos cofres públicos para financiar partidos políticos e a investigação do pagamento de propinas ou subornos, por empresas privadas que tinham interesse em contratar com a Administração Pública. A Operação Mãos Limpas iniciou suas operações em Milão, a “cidade da propina”, ficando conhecida como “*Bribesville*” ou “*Tangentopoli*” (SCARPINO, 2016).

Confirmando o surgimento da Operação Lava Jato, a maior investigação do mundo, deflagrada em 2008 quando a PF investigava, por meio de interceptação telefônica, um esquema de corrupção e lavagem de dinheiro na empresa Dunel Indústria e Comércio Ltda., de propriedade de Hermes Freitas Magnus, de Londrina, no Paraná, detectando um ponto de repasse de subsídios a políticos, que buscavam o dinheiro em espécie nas maletas, oriundo de superfaturamento de contratos com empresas públicas (SCARPINO, 2016).

Existem várias semelhanças entre a Operação Mãos Limpas na Itália e a Lava Jato no Brasil, entre as quais uma das mais relevantes, segundo Chemim (2018, p. 8-14) é o “afrouxamento ético, corrupção institucionalizada, descuido no trato privado da coisa pública e também da legislação penal e processual penal benevolente com a criminalidade do colarinho-branco” alcançando as pessoas corruptas nas esferas pública e privada, que corroboram com “a certeza da impunidade” pela “prescrição de crimes que lesam os cofres públicos”, muitas vezes decorrentes da morosidade dos processos criminais.

São várias as Fases da Operação da Lava Jato, destacando-se a 26ª, de 22 de março de 2016, batizada pelo nome “Xepa” e a 35ª, de 26 de setembro de 2016, conhecida por “Omertá”, que identificaram suspeitas de pagamento de propinas pela Odebrecht na construção do novo Aeroporto de Goiânia – Santa Genoveva, em consórcio com a Via Engenharia, conforme planilha da Odebrecht apreendida pela PF, noticiadas pelo site Estadão (BRIDI, 2019).

Conforme o relatório de fiscalização do TCU, desde 2006, o valor orçado para a realização do empreendimento estava 80% acima dos custos reais, inflados tanto no contrato quanto nos aditivos. Para repassar o suborno oriundo do superfaturamento na obra, o Setor de Operações Estruturadas da Odebrecht fazia o pagamento para dois agentes públicos da Infraero, que utilizavam os codinomes de “Americano” e “Americano Velho”, conforme planilhas de controle da empreiteira (TCU, 2016).



Figura 10 – Aeroporto Santa Geneveva – Goiânia



Foto: Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal (2016).

A Operação Lava Jato desembarca na cidade de Goiânia, com a obra iniciada em 2005, para a construção do novo aeroporto pela Construtora Odebrecht S.A. em consórcio com a Via Engenharia S.A., conforme o Relatório de Fiscalização n.º 186/2016, TC n. 012.487/2016-3, do TCU que identificou um superfaturamento de R\$ 211.698.252,05, sendo que, somando-se o contrato e os aditivos, o custo total da obra teria consumido os recursos públicos no valor de R\$ 564.096.065,80, relativo ao contrato TC 012.EG/2005/0011 e seus Termos Aditivos 5, 8 e 9 (TCU, 2016).

Figura 11 – Aeroporto de Goiânia foi superfaturado com propina de R\$ 211 milhões



Foto: Carvalho (2017).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Infraero, administradora do Aeroporto Internacional de Goiânia – Santa Geneveva, desde 1974, visando atender à crescente demanda de passageiros para o agronegócio e o turismo, ampliou e construiu um novo terminal para passageiros,

modernizando a pista de pousos e decolagens, para facilitar as operações com as aeronaves para voos comerciais e domésticos, com capacidade para 6 (seis) milhões de passageiros e demais serviços, iniciando suas atividades no dia 9 de maio de 2016, buscando o desenvolvimento regional e alavancando o agronegócio no Estado de Goiás.

Durante a construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto Santa Genoveva, evidenciou-se a corrupção sistêmica, divulgada em duas fases da Operação Lava Jato, especialmente a decorrente do pagamento de propina e lavagem de dinheiro, envolvendo delitos do colarinho-branco entre agentes públicos e privados acostumados com a impunidade, comprometendo o desenvolvimento social e econômico, devido à elevação nos custos orçamentários gerando grande prejuízo para o contribuinte, provocando a desigualdade na distribuição de renda da população e o descontrole social.

Compulsando a documentação do TCU e do MPF/GO, relativa à obra para implantação do novo aeroporto de Goiânia, restou claro que o 1º Termo Aditivo trata dos serviços de terraplanagem e drenagem assinado antes da paralisação das obras em 2006. Os Termos Aditivos 2, 3, 4, 6 e 7, referem-se à elaboração de projetos para a retomada das obras. E, os Termos Aditivos 5, 8 e 9, contemplam à retomada da obra de construção do novo Terminal de Passageiros; do pátio de estacionamento de aeronaves, pistas externas de táxi, vias de acesso de serviço e viário; serviço de controle de acesso e estacionamento de veículos; e à execução da Pista de *Táxiway* pelo método “*pipe jacking*” e do túnel de travessia sobre a Pista de Decolagem e Pouso.

De acordo com os 9 (nove) Termos Aditivos firmados, e a investigação do MPF/GO corroborada pelo relatório de fiscalização do TCU, apurou-se 6 (seis) irregularidades, destacando-se: deficiência do projeto básico, inexistência de vínculo contratual entre a Infraero e o Consórcio, alteração na composição do custo do empreendimento, irregularidade na celebração dos Termos Aditivos, superfaturamento e sobrepreço, caracterizaram atos de improbidade administrativa, desempenhados pelo presidente da Infraero e pelos representantes das construtoras contratadas para a execução das obras do aeroporto de Goiânia.

Nesse sentido, conforme o resultado da auditoria do TCU constatou-se um superfaturamento das obras, em decorrência do acréscimo nos preços componentes dos Termos Aditivos ao Contrato TC 012.EG/2005/0011, em janeiro de 2013: Contrato

original R\$ 94.626.557,75, representando 79,48% do valor de mercado; Reajustes R\$ 9.439.178,67, caracterizando 79,48%; Quinto R\$ 68.625.724,40, identificando 38,65% do valor de mercado; Oitavo R\$ 37.136.854,19, configurando 21,29% do valor de mercado e o Nono R\$ 1.869.937,04, significando 23,67% do valor de referência, totalizando o valor de R\$ 211.698.252,05.

O resultado das investigações realizadas pela PF, evidenciado na 26ª e na 35ª fases da Operação Lava Jato, corroborado pelo MPF/GO e TCU, sobre a ampliação construção do novo Aeroporto Santa Genoveva, apurou superfaturamento e pagamento de propinas, encontrando 13 (treze) irregularidades em 9 (nove) aditivos ao contrato firmado entre a Infraero, responsável pela administração do Aeroporto e o Consórcio vencedor da licitação para execução da obra, que culminaram com a interposição de duas ações judiciais na Justiça Federal contra os atores responsáveis pela contratação e execução da obra.

Diante das irregularidades apuradas durante a construção do aeroporto de Goiânia, o MPF/GO ingressou com uma ação civil pública e uma ação de improbidade administrativa, pedindo o ressarcimento integral do dano, a perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, perda da função pública, o pagamento de multa civil e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, pelo prazo de cinco anos. Requereu também, a condenação das construtoras e o ressarcimento dos recursos desviados, aos cofres públicos.

A Teoria da Captura do Estado permitiu examinar as supostas vantagens e os benefícios auferidos pelas empreiteiras, formadoras do Consórcio vencedor do certame licitatório, Odebrecht e Via Engenharia, obtidos pelos atores da elite do poder, econômico e político, que contrataram com o Poder Público, celebrando acordos indevidos para corromper, por meio de relações simuladas entre políticos e funcionários, aproveitando da rede de poder e influência, em níveis governamentais e territoriais, que teria beneficiado os corruptos e repellido cidadãos, que ficam alijados de seus direitos básicos, assegurados na Constituição Federal.

Conclui-se que o combate à corrupção nas obras para construção do novo Aeroporto Santa Genoveva, decolou com indícios de superfaturamento do contrato e seus aditivos, tendo o cancelamento de parte do projeto original, que contemplava uma pista mais extensa para pousos e decolagens, desembarcando apenas com um novo terminal de passageiros, sem previsão de responsabilização dos envolvidos e

da devolução dos recursos desviados ao erário público, haja vista o arquivamento das ações interpostas e o sigilo de justiça de ações em curso.

Face ao exposto, importa assinalar, que a corrupção constitui tema enraizado no cenário brasileiro, a ser extirpado em todas as esferas governamentais do país, para coibir a impunidade dos atores corruptores, que capturam os recursos do erário público em benefício próprio, prejudicando os direitos fundamentais do cidadão. Para combater esse mal, o *compliance* surgiu como uma das políticas públicas de enfrentamento à corrupção, aliado ao disposto na Lei Anticorrupção, visando modificar a cultura arraigada no ambiente do capitalismo de compadrio, para restabelecer o desenvolvimento social, político, jurídico, econômico e regional.

## REFERÊNCIAS

A REDAÇÃO. **MPF-GO pede devolução de R\$ 122 mi de obras do aeroporto de Goiânia.** 2014. Disponível em: <https://www.aredacao.com.br/noticias/44743/mpf-go-pede-devolucao-de-r-122-mi-de-obras-do-aeroporto-de-goiania>. Acesso em: 01 maio 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DELEGADOS DE POLÍCIA FEDERAL. **Operação Omertà da PF investiga se a Odebrecht teria pago propina em obra tocada com a Via Enge.** 2016. Disponível em: [http://adpf.org.br/adpf/admin/painelcontrole/materia/materia\\_portal.wsp?tmp.edt.materia\\_codigo=8384&wi.redirect=U6X1VO6W5JA9PODNK84O#.X2a5BWhKjIU](http://adpf.org.br/adpf/admin/painelcontrole/materia/materia_portal.wsp?tmp.edt.materia_codigo=8384&wi.redirect=U6X1VO6W5JA9PODNK84O#.X2a5BWhKjIU). Acesso em: 01 maio 2020.

AVRITZER, L. et al. **Corrupção: ensaios e críticas.** 2. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

BRASIL. Lei n.º 8.429, de 2 de junho de 1992. Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, 2 jun. 1992. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8429.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.429%2C%20DE%20JUNHO%20DE%201992&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20as%20san%C3%A7%C3%B5es%20aplic%C3%A1veis,fundacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.&text=Art](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8429.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.429%2C%20DE%20JUNHO%20DE%201992&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20as%20san%C3%A7%C3%B5es%20aplic%C3%A1veis,fundacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.&text=Art). Acesso em: 12 mar. 2020.

BRASIL. Lei n.º 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 jun. 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm). Acesso em: 12 abr. 2020.

BRASIL. Lei n.º 12.846, de 1º de agosto de 2013. Dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1 ago. 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12846.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12846.htm). Acesso em: 16 mar. 2020.

BRASIL. Ministério da Economia. Conselho de Controle de Atividades Financeiras. **Relatório de Atividades 2015.** Disponível em: [http://coaf.fazenda.gov.br/links-externos/3-3-relato-rio-de-atividades-2015\\_versao-site.pdf](http://coaf.fazenda.gov.br/links-externos/3-3-relato-rio-de-atividades-2015_versao-site.pdf). Acesso em: 10 maio 2020.

BRIDI, C. **Top 10 Lava Jato: Relembre as principais fases da operação.** São Paulo: Estadão, 2019. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,top-10-lava-jato-confira-os-desdobramentos-das-principais-fases-da-operacao,70002730089>. Acesso em: 21 abr. 2020.

CARAZZA, B. **Dinheiro, eleições e poder**: as engrenagens do sistema político brasileiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

CARVALHO, P. M. **Aeroporto de Goiânia foi superfaturado com propina de R\$ 211 milhões**. 2017. Disponível em: <https://www.curtamais.com.br/goiania/aeroporto-de-goiania-foi-superfaturado-com-propina-de-r-211-milhoes>. Acesso em: 01 maio 2020.

CASTRO, R. P. A. de; GONÇALVES, F. S. P. **Compliance e gestão de riscos nas empresas estatais**. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2018.

CHEMIM, R. **Mãos limpas e Lava Jato**: a corrupção se olha no espelho. Porto Alegre: CDG, 2018.

CUEVA, R.V.B.; FRAZÃO, A. **Compliance**: perspectivas e desafios dos programas de conformidade. Belo Horizonte: Fórum, 2018.

CUNHA, R. S.; SOUZA, R. **Lei Anticorrupção Empresarial**. 2. ed. Salvador: JusPodivm, 2018.

DALLAGNOL, D. **A luta contra a corrupção**. Rio de Janeiro: Primeira Pessoa, 2017.

DEMATTE, F. R. **Responsabilização de pessoas jurídicas por corrupção**: A Lei n.º 12.846/2013 segundo o direito de intervenção. Belo Horizonte: Fórum, 2015.

DI PIETRO, M. S. Z.; MARRARA, T. **Lei Anticorrupção comentada**. Belo Horizonte: Fórum, 2017.

DIÁRIO DE GOIÁS. **Obras do Aeroporto de Goiânia nos surpreenderam, diz Edilberto Dias após visita**. 2020. Disponível em: <https://diariodegoias.com.br/obras-do-aeroporto-de-goiania-nos-surpreenderam-diz-edilberto-dias-apos-visita/>. Acesso em: 22 abr. 2020.

DURAND, F. **Odebrecht**: la empresa que capturaba gobiernos. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial: Oxfam, 2019.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO. **Histórico**. 2016. Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-goiania-santa-genoveva/sobre-o-aeroporto/historico/>. Acesso em: 20 abr. 2020.

ESTADÃO. **Brasília 1960**: inaugurada. 2016. Disponível em: <https://fotos.estadao.com.br/galerias/acervo,brasilia-1960-inaugurada,24926,572464>. Acesso em: 25 abr. 2020.

FAORO, R. **Os Donos do Poder**: formação do patronato político brasileiro. 5. ed. Porto Alegre: Globo, 2012.

FARIA, J. E. **Corrupção, Justiça e Moralidade Pública**. São Paulo: Perspectiva, 2019.

FURTADO, L. R. **Brasil e corrupção**: análise de casos (inclusive a Lava Jato). Belo Horizonte: Fórum, 2018.

G1 GOIÁS. **Veja raio X do novo terminal do Aeroporto de Goiânia após 1 ano de operações**. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/goias/noticia/veja-raio-x-do-novo-terminal-do-aeroporto-de-goiania-apos-1-ano-de-operacoes.ghtml>. Acesso em: 21 mar. 2020.

G1 GOIÁS. **Planilhas da Odebrecht trazem codinomes e valores ‘vultosos’, diz PF**. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/operacao-lava-jato/noticia/2016/03/planilhas-da-odebrecht-trazem-codinomes-e-valores-vultosos-diz-pf.html>. Acesso em: 18 out. 2020.

GOMES, L. F. **O jogo sujo da corrupção**. Bauru, SP: Astral Cultural, 2017.

GONÇALVES, I. **Praça do Avião, em Goiânia, tem muita história para contar**. 2020. Disponível em: [https://diaonline.ig.com.br/2020/03/27/praca-do-aviao-em-goiania-tem-muita-historia-para-contar/?utm\\_source=Isabela+Gon%C3%A7alves&utm\\_campaign=diaonline-author](https://diaonline.ig.com.br/2020/03/27/praca-do-aviao-em-goiania-tem-muita-historia-para-contar/?utm_source=Isabela+Gon%C3%A7alves&utm_campaign=diaonline-author). Acesso em: 25 abr. 2020.

KRIPKA, R. M. L.; SCHELLER, M.; BONOTTO, D. de L. Pesquisa documental na pesquisa qualitativa: conceitos e caracterização. **Revista de Investigaciones UNAD**, v. 14, n. 1, p. 55-73, jul./dez. 2015.

MINISTÉRIO DA FAZENDA - MF. Conselho de Controle de Atividades financeiras-COAF. **Relatório de Atividades 2015**. Disponível em: [http://coaf.fazenda.gov.br/links-externos/3-3-relato-rio-de-atividades-2015\\_versao-site.pdf](http://coaf.fazenda.gov.br/links-externos/3-3-relato-rio-de-atividades-2015_versao-site.pdf). Acesso em: 10 mar. 2019.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL – MPF. **Crimes fiscais, delitos econômicos e financeiros**. 2ª Câmara de Coordenação e Revisão Criminal. Brasília: MPF, 2018. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr2/publicacoes>. Acesso em: 27 mar. 2020.

MONTEIRO NETO, A.; CASTRO, C.N. de; BRANDÃO, C.A. **Desenvolvimento regional no Brasil**: políticas, estratégias e perspectivas. Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

ODEBRECHT. **Conselho de Administração da Odebrecht aprova Política sobre Conformidade**. Disponível em: <https://www.odebrecht.com/pt-br/comunicacao/releases/conselho-de-administracao-da-odebrecht-aprova-politica-sobre-conformidade>. Acesso em: 18 out. 2020.

PINOTTI, M. C. et al. **Corrupção**: Lava Jato e Mãos Limpas. São Paulo: Portfólio-Penguin, 2019.

PORTO, N. M. L. **O transporte aéreo nos projetos de integração nacional do Centro-Oeste e Norte do Brasil, 1930 – 1960**. 2004. 173 f. Dissertação (Mestrado

em História) – Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Goiânia, Goiás, 2004.

SASSEN, S. **Hay una especie de captura del Estado por parte de las elites**. UMET. Buenos Aires, Argentina. Entrevista em 22/08/2017.

SCARPINO, L. **Sérgio Moro: o homem, o juiz e o Brasil**. Ribeirão Preto, SP: Novo Conceito, 2016.

SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX-GO. **Relatório Sintético do Levantamento de Auditoria/ 2006**. Relatório Preliminar da Unidade Técnica ainda sem Manifestação do Ministro Relator. PT: 267819999999999999. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2007/ObrasIrregulares/sintetico/267819999999999999\\_0457.pdf](https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2007/ObrasIrregulares/sintetico/267819999999999999_0457.pdf). Acesso em: 02 mar. 2020.

SOUZA, C. A. de. **Excelências bandidas: o império da corrupção no Brasil**. 2. ed. Barueri, SP: Novo Século, 2017.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Levantamento de governança e gestão das aquisições**. Brasília: TCU, 2013.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – TCU. **Relatório de Fiscalização**. TC n. 012.487/2016-3. Fiscalização n. 186/2016. Relator: Raimundo Carreiro. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2017/Fiscobras2016/anexo/SINTETICOS/Sint%C3%A9tico\\_2016\\_186.pdf](https://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2017/Fiscobras2016/anexo/SINTETICOS/Sint%C3%A9tico_2016_186.pdf). Acesso em: 19 mar. 2020.

TUDO VIAGEM. **Novo terminal de passageiros do Aeroporto de Goiânia começa a funcionar no sábado**. Veja o mapa de acesso. 2016. Disponível em: <https://www.tudodeviagem.com/2016/05/10861/>. Acesso em: 22 abr. 2020.



**CONCORRÊNCIA Nº 3/DAAG/SBGO/2003**

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO torna público o Resultado de Julgamento dos documentos de Pré-Qualificação apresentados na CONCORRÊNCIA Nº 003/DAAG/SBGO/2003, que tem por objeto a Contratação da Execução das Obras e Serviços de Engenharia de Construção do Novo Terminal de Passageiros, do Pátio para Estacionamento de Aeronaves, das Pistas de Táxi, do Estacionamento de Veículos, do Sistema Viário Interno, da Infraestrutura de Utilidades e da Elaboração dos Projetos Executivos do Aeroporto Santa Geneveva, em Goiânia/GO. Empresas QUALIFICADAS: 1) Consórcio Constran, Mendes Júnior e Carioca; 2) Consórcio Galvão, Techint e Consben; 3) Consórcio Queiroz Galvão, Beter e Construcap; 4) Consórcio Odebrecht e Via Dragados; 5) Consórcio Heleno & Fonseca, Sergen e Santa Bárbara; 6) Consórcio Camargo Correa e Estacom; 7) Construtora OAS Ltda.; e 8) Construtora Andrade Gutierrez SA. Empresas DESQUALIFICADAS: 1) Consórcio Contrubase, SA Paulista e Incorbase; 2) Consórcio Paulo Octávio, Cesbe e J. Malucelli; 3) Consórcio Leão, CBM e Matec; 4) Consórcio Araguaia, Fiatengineering e Ivai; 5) Consórcio DM, Abapan e MPD; e 6) Consórcio Racional, ARG e Egesa. A Ata de Julgamento encontra-se à disposição dos interessados na Gerência de Licitações e Contratos da INFRAERO/Sede e no site <http://licitacao.infraero.gov.br>. Informações tel. (61) 312-3311 ou fax. (61) 312-3214.

**CONCORRÊNCIA Nº 4/DAAG/SBVT/2003**

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, torna público o Resultado de Julgamento dos documentos de Pré-Qualificação apresentados na CONCORRÊNCIA Nº 004/DAAG/SBVT/2003, que tem por objeto a Contratação da Execução das Obras e Serviços de Engenharia de Construção do Novo Terminal de Passageiros, dos Sistemas de Acessos Viários, do Estacionamento de Veículos, do Pátio de Aeronaves, da Segunda Pista de Pouso e Decolagem, da Torre de Controle e GNA, da Seção Contra-Incêndio, da Central de Utilidades, e das Obras Complementares e da Elaboração dos Projetos Executivos, do Aeroporto De Vitória - ES. Empresas QUALIFICADAS: 1) Consórcio Sergen, Heleno & Fonseca e Santa Bárbara; 2) Consórcio Queiroz Galvão, Beter e Construcap; 3) Consórcio Camargo Correa, Mendes Júnior e Estacon; 4) Consórcio Galvão Techint e Consben; 5) Consórcio Andrade Gutierrez e Carioca; 6) Construtora Norberto Odebrecht SA; e 7) Construtora OAS Ltd. Empresas DESQUALIFICADAS: 1) Consórcio Leão, CBM e Matec; 2) Consórcio Fiatengineering, Araguaia e Ivai; 3) Consórcio DM, Abapan e MPD; 4) Consórcio Paulo Octávio e Cesbe; 5) Consórcio Racional, ARG e Egesa; e 6) Constran Construções e Comércio SA. A Ata de Julgamento encontra-se à disposição dos interessados na Gerência de Licitações e Contratos da INFRAERO/Sede e no site <http://licitacao.infraero.gov.br>. Informações tel. (61) 312-3266 ou fax. (61) 312-3214.

**CONCORRÊNCIA Nº 5/DAAG/SBRJ/2003**

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, torna público o Resultado de Julgamento dos documentos de Pré-Qualificação apresentados na CONCORRÊNCIA Nº 005/DAAG/SBRJ/2003, que tem por objeto a Contratação das Obras e Serviços de Engenharia de Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros, do Sistema de Pistas e Pátios, de Obras Complementares e da Elaboração dos Projetos Executivos do Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ. Empresas QUALIFICADAS: 1) Consórcio Andrade Gutierrez e Beter; 2) Consórcio Mendes Júnior, Constran e Via Dragados; 3) Consórcio Queiroz Galvão e OAS; 4) Consórcio Odebrecht, Carioca e Construcap; 5) Consórcio Galvão, Techint e Consbem; e 6) Construções e Comércio Camargo Correa SA Empresas DESQUALIFICADAS: 1) Consórcio Construbase, SA Paulista e Incorbase; 2) Consórcio Ivaí, Fiatengineering e Araguaia; 3) Consórcio Racional, ARG e Egesa; 4) Consórcio DM, Abapan e MPD; 5) Consórcio Paulo Octávio, Cesbe e Principal; e 6) Consórcio Heleno & Fonseca, Sergen e Santa Bárbara. A Ata de Julgamento encontra-se à disposição dos interessados na Gerência de Licitações e Contratos da INFRAERO/Sede e no site <http://licitacao.infraero.gov.br>. Informações tel. (61) 312-3266 ou fax. (61) 312-3214.

ROBERTO VITÓRIA PINHEIRO  
Presidente da Comissão de Licitação

### **CONVITE Nº 57/2003**

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO torna público o resultado de julgamento das propostas comerciais apresentadas no Convite nº 057/DAAG/SEDE/2003. Empresas Classificadas: 1ª) Topocart Topografia e Engenharia S/C - Aerolevanteamento; 2ª) Master Planejamento LTDA; e 3ª) Prado e Oliveira, Eng., Projetos e Construções LTDA. Empresa Desclassificada: JFC Agrimensura, Projetos e Construções LTDA. Cópia do relatório de julgamento encontra-se à disposição dos interessados na Gerência de Licitações e Contratos da INFRAERO e no site: <http://licitacao.infraero.gov.br>. Informações: Tel.: (61) 312.3311 ou Fax.: (61) 312.3214.

MARIA DO SOCORRO SOBREIRA DIAS  
Gerente de Licitações e Contratos  
(SIDEAC - 16/12/2003) 125001-21101-2003NE000008