

**CPI DO SETOR AUTOMOTIVO**  
**Perda da Ford**

**RELATÓRIO**

**Dezembro/1999**

---

---

**SUMÁRIO**

---

<b>ASSUNTOS</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>MENSAGEM DO RELATOR .....</b>	<b>05</b>
<b>1 - CONSTITUIÇÃO E FINALIDADE .....</b>	<b>10</b>
<b>2 - COMPOSIÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>3 - PRAZO .....</b>	<b>11</b>
<b>4 - TRABALHOS REALIZADOS .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1 - Testemunhas ouvidas .....</b>	<b>11</b>
<b>4.2 - Viagem realizada .....</b>	<b>12</b>
<b>4.3 - Sinópsese das reuniões .....</b>	<b>12</b>
<b>4.5 - Ofícios e faxes expedidos .....</b>	<b>15</b>
<b>4.6 - Documentação recebida .....</b>	<b>22</b>
<b>5. CONCLUSÕES .....</b>	<b>30</b>
<b>5.1 - Quanto prestação de contas da primeira parcela do financiamento da Ford, conforme Informação CAGE/DCD-DAUD N° 001/99 .....</b>	<b>30</b>
<b>5.2 - Quanto a primeira parcela liberada do contrato no valor de R\$ 42 Milhões .....</b>	<b>33</b>

<b>5.3 - Quanto ao financiamento do ICMS incidente sobre as importações de veículos pelo Porto de Rio Grande - RS .....</b>	<b>35</b>
<b>5.4 - Quanto aos reflexos da perda da Ford para o Porto de Rio Grande - RS .....</b>	<b>37</b>
<b>5.5 - Quanto a proposta de renegociação do Governo do Estado à Ford Brasil Ltda. ....</b>	<b>40</b>
<b>5.6 - Quanto ao termo aditivo ao Contrato da General Motors do Brasil - Renegociação .....</b>	<b>45</b>
<b>5.7 - Quanto a existência dos recursos vinculados ao contrato da Ford Brasil Ltda. ....</b>	<b>50</b>
<b>5.8 - Quanto ao rompimento do contrato entre o Estado e a Ford Brasil Ltda. ....</b>	<b>55</b>
<b>5.9 - Quanto a chamada “Conspiração” havida pelo Governo Federal e da Bahia, em detrimento do Rio Grande do Sul .....</b>	<b>57</b>
<b>5.10 - Quanto a projeção de ICMS pela presença do projeto “Amazon” no Estado - Perda de arrecadação futura .....</b>	<b>62</b>
<b>5.11 - Quanto a perda de empregos pelo rompimento do contrato com a Ford Brasil Ltda. ....</b>	<b>65</b>
<b>5.12 - Quanto as razões alegadas pelo Governo para o não cumprimento do contrato com Ford Brasil Ltda. ....</b>	<b>68</b>

<b>5.13 - Quanto a utilização dos recursos do Fundo Especial da Educação - FEDUC .....</b>	<b>70</b>
<b>5.14 - Quanto ao encaminhamento final da CPI - Recomendações .....</b>	<b>71</b>

## **ANEXOS**

**Anexo I - Processo de instalação e de prorrogação da CPI**

**Anexo II - Atas das sessões**

**Anexo III - Íntegra e análise dos depoimentos**

**Anexo IV - Documentos expedidos**

**Anexo V - Documentos recebidos**

**Anexo VI - Matérias veiculadas na imprensa sobre a perda do projeto da Ford Brasil Ltda.**

**Anexo VII - Leis Pertinentes: FEDUC, FDI, Fundo de Desenvolvimento do Município de Guaíba.**

**EXCELENTÍSSIMO DEPUTADO PAULO  
ODONE RIBEIRO, DIGNÍSSIMO PRESIDENTE DA  
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO  
GRANDE DO SUL.**

**EXCELENTÍSSIMOS SENHORAS DEPUTADAS  
E SENHORES DEPUTADOS.**

Poucas vezes na história recente do Rio Grande do Sul os gaúchos tiveram a oportunidade de se mobilizar em busca de grandes empreendimentos. Foi assim para conquistar o Pólo Petroquímico, a Refinaria Alberto Pasqualini e a Aços Finos Piratini. Para viabilizar esses investimentos houve garantia de infra-estrutura, que acabou revertida em novos empregos e permitiu maior arrecadação, possibilitando melhoria em áreas como educação, saúde e segurança.

No que diz respeito à indústria automotiva, esperança e frustração são dois sentimentos que têm surgido ao longo dos últimos vinte anos, sempre que o Estado se envolve na luta para atrair uma montadora de automóveis. Em 1972 perdemos a Fiat, que optou por instalar-se em Betim, Minas Gerais. Na época, a exemplo da Ford e da General Motors, houve grande expectativa em relação à montadora. Tínhamos localização estratégica e qualificada mão-de-obra, e mesmo assim não conseguimos garantir a vinda da montadora italiana.

Em termos de retorno financeiro, convém lembrar que em 1976, quando a Fiat começou a produzir, o município de Betim possuía 90 mil habitantes. Atualmente, esse número ultrapassa os 220 mil. Em tributos, dez anos após a instalação da fábrica o município contabilizava R\$ 10 milhões em arrecadação de impostos. Hoje, esse número ultrapassa os R\$ 135 milhões. Cinquenta e cinco por cento do ICMS arrecadado em Betim é

gerado pela Fiat. Vinte e duas mil pessoas trabalham no complexo industrial, além de a montadora ter gerado mais de 200 mil empregos vinculados às 180 indústrias que estão ligadas ao processo de produção dos veículos. Desse total, metade está num raio de até 130 Km de distância da sede da fábrica.

Em 1995, ano em que o estado do Paraná recebeu a Renault e Minas Gerais garantiu a instalação da Mercedes-Benz, o Rio Grande do Sul também confirmou a vinda da General Motors para o município de Gravataí, vislumbrando uma nova perspectiva de desenvolvimento para diversificar a matriz econômica do Estado. No caso da Ford, também iria proporcionar o incremento da economia na Metade Sul, historicamente prejudicada e que, em 1997, representava apenas 16,61 % do PIB gaúcho. O projeto da GM foi assegurado graças à participação de dois tipos de empresa: as que mesmo isoladas já forneciam componentes para outras montadoras, e novos fornecedores que vieram para atender especificamente a demanda da General Motors, formando o que se convencionou chamar de Pólo Automotivo.

O interessante nesse processo é que esse tipo de indústria nunca vem sozinha. De forma paralela, movimenta-se uma complexa rede de fornecedores e distribuidores. Obviamente, esse fluxo de capital é um poderoso incentivador da economia, tanto na indústria como no comércio. Neste século, a fabricação de automóveis tornou-se o carro-chefe no mercado mundial, seja em volume de produção ou mesmo em tecnologia, sendo responsável pelo lançando de inovações e novos conceitos em áreas como design e marketing. Conceitos como o de Qualidade Total, que antes de espalhar-se pelos demais setores da produção teve seu laboratório nas montadoras japonesas e americanas.

Para medir a importância e a repercussão gerada a partir do anúncio da instalação de uma montadora no Rio Grande do Sul, podemos nos valer de algumas matérias publicadas à época em que a General Motors confirmou sua vinda para a Região Metropolitana. O jornal Zero Hora, no dia 03 de

dezembro de 1996, deu como manchete de capa o título “O fim da batalha”, confirmando o anúncio de instalação da montadora. O Jornal do Comércio, no mesmo dia, saiu às ruas com a seguinte manchete: “A maioria que custou a chegar”, referindo-se ao longo tempo que o Estado ficou sem indústria automotiva.

Convém lembrar que a instalação do complexo automotivo de Gravataí só foi possível graças à infra-estrutura qualificada que o Rio Grande do Sul conseguiu implementar nos últimos anos, aliada a uma série de outros fatores que também são considerados fundamentais no gerenciamento da cadeia produtiva, como telecomunicações e sistemas de escoamento e abastecimento.

Garantidos esses pré-requisitos, seguindo quase a mesma perspectiva de investimentos veio a Ford instalar-se em Guaíba. Tinham se passado exatamente doze meses desde o anúncio da vinda da primeira montadora para o Rio Grande do Sul. Os jornais, mais uma vez, noticiaram o novo investimento. A Gazeta Mercantil, no dia 16 de dezembro de 1997, descreveu a festa realizada no município de Guaíba a partir da confirmação da instalação da montadora Ford. Da mesma forma, todos os jornais gaúchos comemoraram a chegada de mais uma empresa automobilística.

Um ano depois, já estava instalado no Piratini um novo governo, eleito a partir de uma série de compromissos, sendo uma delas a manutenção dos investimentos no Pólo Automotivo de Guaíba, para os quais já havia inclusive uma conta vinculada no Banrisul, garantindo parte dos recursos necessários à continuidade do projeto.

Esse novo governo, para surpresa da população gaúcha, tão logo assumiu no Piratini passou a demonstrar que não estava disposto a honrar os contratos firmados entre o Estado do Rio Grande do Sul e a montadora Ford. O secretário Arno Augustin, mesmo sabendo da existência dessa conta vinculada, declarou que “o governo passa por dificuldades

financeiras e não tem como cumprir os compromissos de desençaixe financeiro para os projetos firmados pelo governo passado”. Essa afirmação foi reproduzida em todos os jornais do Rio Grande do Sul no dia 12 de março de 1999. No dia 20 de março o governador Olívio Dutra decretou a suspensão dos repasses de dinheiro para as obras e financiamentos da Ford e da GM.

A partir desse dia os gaúchos puderam presenciar o esforço realizado no sentido de manter a montadora Ford no município de Guaíba. A Assembléia Legislativa, por exemplo, efetuou várias ações para garantir a manutenção desse empreendimento. No dia 31 de março, realizou-se em frente ao Palácio Piratini a primeira mobilização conjunta, reunindo várias lideranças partidárias na intenção de sensibilizar o governador Olívio Dutra. No dia 12 de abril o Legislativo gaúcho realizou uma espécie de ato ecumênico, reunindo as bancadas estaduais e federais, senadores e ex-governadores, de diferentes partidos políticos, na busca de alternativas para preservação dos investimentos da GM e da Ford.

Duas semanas depois, no dia 16 de abril de 1999, a Imprensa divulgou os resultados de uma pesquisa de opinião realizada pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, afirmando que 69,3 % dos entrevistados eram favoráveis à manutenção dos incentivos. Antes disso, a própria Comissão de Economia e Desenvolvimento da Assembléia Legislativa efetuou várias reuniões com o objetivo de proporcionar subsídios para que o governo, de alguma forma, pudesse voltar atrás na sua decisão de suspender o repasse de recursos às montadoras.

Apesar de todos os esforços, no dia 29 de abril de 1999 os gaúchos tomaram conhecimento, por intermédio da Imprensa, que a montadora Ford não iria mais instalar-se no município de Guaíba. Foi um golpe fatal às pretensões gaúchas de passar a um superior estágio desenvolvimentista. O efeito foi tão grande que repercutiu além das fronteiras do nosso Estado. A falta de vontade política em manter esse empreendimento, apesar do dinheiro disponível em caixa, resultou em manifestações que



foram publicadas nos principais jornais do Brasil e Exterior. A revista americana Business Week, por exemplo, tratou o governador Olívio Dutra como rebelde, dizendo que a posição de não pagar os subsídios poderá levar outras companhias estrangeiras a repensar seus planos de investimentos – especialmente se elas acreditarem que outros estados possam seguir os passos do Rio Grande do Sul, cancelando acordos previamente firmados.

A partir de então, os fatos que vieram a seguir foram tornando cada vez mais inviável a instalação da montadora Ford em Guaíba. E houve resultados negativos não apenas na região metropolitana, mas principalmente na Metade Sul. O porto do município do Rio Grande, por exemplo, registrou uma queda de 16,3 % por cento em sua receita, sendo um dos motivos o cancelamento das operações de desembarque realizadas pela Ford.

Portanto, pior do que perder um investimento é mandar embora uma conquista. Com a saída da Ford, permaneceu na Região Metropolitana um sentimento de frustração, de derrota, milhares de desempregados e prejuízos imensuráveis e irrecuperáveis. Para apurar essas perdas, não apenas financeiras, mas também em termos de credibilidade, o Legislativo gaúcho instalou a CPI do Pólo Automotivo. Oficializada no dia 19 de maio de 1999, a formação da Comissão foi embasada no artigo 83 do Regimento Interno da Assembléia Legislativa. O início dos trabalhos foi aprovado em plenário com 32 assinaturas.

A intenção deste trabalho, relacionado a seguir, é investigar os reflexos negativos gerados a partir da não-instalação do complexo automotivo da Ford em Guaíba. Na medida do possível, também foram apurados os prejuízos gerados a partir da saída da Ford, além das responsabilidades e conseqüências que esse ato vai trazer ao Estado do Rio Grande do Sul.

## **1 - CONSTITUIÇÃO E FINALIDADE**

O Inquérito Parlamentar foi instaurado em 19 de maio de 1999, por ato do Excelentíssimo Senhor Deputado João Osório, para, sob o nº. 20462-01.00-ALRS-99.6, proceder investigação legislativa jurídico-constitucional, para apurar o fato determinado, em todos os seus matizes e projeções, que resultou na desistência de instalação da Montadora Ford no Estado do Rio Grande do Sul, deferindo o requerimento 02/99, de 19 de maio de 1999 com base no artigo 56, parágrafos 4º e 5º da Constituição do Estado e nos artigos 83 e seguintes do Regimento Interno da Assembléia Legislativa, subscrito por trinta e um Senhores Deputados (Deputado César Busatto, Deputado Mário Bernd, Deputado Elmar Schneider, Deputado Jair Foscarini, Deputado Alexandre Postal, Deputado Berfran Rosado, Deputado Francisco Appio, Deputado Érico Ribeiro, Deputado João Fischer, Deputado Marco Peixoto, Deputado Otomar Vivian, Deputado Adolfo Brito, Deputado Vilson Covatti, Deputado Frederico Antunes, Deputado Valdir Andres, Deputado José Farret, Deputada Maria do Carmo, Deputado Onyx Lorenzoni, Deputado Germano Bonow, Deputado Iradir Pietroski, Deputado Sérgio Zambiasi, Deputado Paulo Moreira, Deputado Osmar Severo, Deputado Edemar Vargas, Deputado Abílio dos Santos, Deputado Eliseu Santos, Deputado Manoel Maria, Deputado Aloísio Classmann, Deputado Luiz Augusto Lara, Deputado Jorge Gobbi, Deputado Adilson Troca).

## **2 - COMPOSIÇÃO**

A Comissão Parlamentar de Inquérito instalou-se no dia 2 de junho de 1999, integrada acorde às indicações partidárias, pelos Excelentíssimos Senhores Deputados: (Titulares) Dep. Elvino Bohn Gass (PT), Dep. Paulo Pimenta

(PT), Dep. Vilson Covatti (PPB), Dep. Iradir Pietroski (PTB), Dep. César Busatto (PMDB), Dep. Vieira da Cunha (PDT), Dep. Ciro Simoni (PDT), Dep. Onyx Lorenzoni (PFL), Dep. Adilson Troca (PSDB); (Suplentes), Dep. Ronaldo Zulke (PT), Dep. Ivar Pavan (PT), Dep. Érico Ribeiro (PPB), Dep. Valdir Andres (PPB), Dep. Edeimar Vargas (PTB), Dep. Paulo Moreira (PTB), Dep. João Osório (PMDB), Dep. Mário Bernd (PMDB), Dep. Giovanni Cherini (PDT), Dep. Adroaldo Loureiro (PDT), Dep. Germano Bonow (PFL), Dep. Jorge Gobbi (PSDB); Presidente: Dep. Otomar Vivian (PPB); Vice-Presidente: Dep. Manoel Maria (PTB); Relator : Berfran Rosado (PMDB).

### **3 - PRAZO**

O prazo de trabalho da Comissão Parlamentar de Inquérito foi prorrogado (sessenta dias), em 23 de outubro de 1999, por deliberação por maioria do plenário da Egrégia Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, deferindo o requerimento RDI 85/99, da própria Comissão, fundado no Regimento Interno, art. 84.

### **4 - TRABALHOS REALIZADOS**

#### **4.1 - TESTEMUNHAS OUVIDAS**

Os trabalhos realizaram-se descontinuadamente, havendo interrupção dos mesmos no recesso parlamentar, de 12 a 31 de julho de 1999, conforme RDI 59/99. Ouviram-se no curso dos trabalhos 17 pessoas, na seguinte ordem de datas e respectivos nomes:

- Sr. José Luiz Vianna Moraes, Secretário do SEDAI;
- Sr. Prefeito Municipal Nelson Cornetet e o Secretário para assuntos da FORD Sr. Victório Roberto Menegotto;
- Sr. Jaime Ricardo Conzatti, Prefeito de Eldorado do Sul; Sr. Francisco Antônio Brandão Seger, Prefeito de Nova Santa Rita; Sr. Darci José Lima da Rosa, Prefeito de Glorinha; Sr. Daniel Luiz Bordignon, Prefeito de Gravataí;
- Sr. Mauricio Mancia, Consultor proveniente da cidade de Guaíba;
- Sr. Luiz Francisco Spotorno, Sr. Jair Barbosa dos Santos, Sr. Antônio Oliveira, Sr. Clóvis Klinger (Reunião realizada na cidade de Rio Grande);
- Sr. Urbano Knorst Prefeito de São Jerônimo;
- Sr. João Emilio Gazzana, Diretor do Banrisul;
- Sr. Ivan Fonseca e Silva, Presidente da FORD;
- Sr. Eduardo Rath Fingerl, Diretor do BNDES;
- Sr. Luiz Moan Yabiku Júnior, Diretor da GM.

#### **4.2 - VIAGEM REALIZADA**

Realizada uma (01) audiência da CPI na cidade de Rio Grande, no dia 19 de agosto de 1999.

#### **4.3 - SINÓPSE DAS REUNIÕES**

- Reunião de Instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito da Ford em 02.06.1999;

- Reunião de Eleição e Posse da Comissão Parlamentar de Inquérito da Ford em 08.06.1999;
- Reunião Ordinária (01) em 10.06.1999 - Sistematizar e votar os requerimentos de documentos solicitados pelos Parlamentares;
- Reunião Ordinária (02) em 17.06.1999 - Depoimento do Sr. José Luiz Vianna Moraes, Secretário de Estado do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais - SEDAI - Expôs os termos das negociações havidas entre o Governo atual e a FORD;
- Reunião Ordinária (03) em 24.06.1999 - Depoimentos dos Srs. Nelson Cornetet, Prefeito Municipal do Município de Guaíba e Sr. Victório Roberto Menegotto, Secretário para Assuntos da FORD do Município de Guaíba - Ambos confirmam os prejuízos advindos pela perda da FORD;
- Reunião Ordinária (04) em 01.07.1999 - Depoimentos dos Srs. Jaime Ricardo Conzatti, Prefeito de Eldorado do Sul; Francisco Antônio Brandão Seger, Prefeito de Nova Santa Rita; Darci José Lima da Rosa, Prefeito de Glorinha; Daniel Luiz Bordignon, Prefeito de Gravataí - Apresentação dos reflexos da Ford e GM para seus respectivos Municípios;
- Reunião Ordinária (05) em 06.07.1999 - Depoimento do Sr. Maurício Mancia, Economista, Consultor proveniente da cidade de Guaíba - Apresentou estudo prospectivo da Ford em Guaíba comparativamente com Betim, Detroit e New Port;
- Reunião Ordinária (06) em 09.08.1999, com o objetivo de sistematizar e tomar deliberações das próximas reuniões;
- Reunião Ordinária (07) em 12.08.1999, com o objetivo de agendar e votar acerca da reunião em Rio Grande;
- Reunião Ordinária (08) em 19.08.1999, realizada na cidade de Rio Grande. Depoimento do Sr. Luiz Francisco Spotorno, Engenheiro, Superintendente do Porto de Rio Grande - Informações acerca das operações de importação de veículos

da FORD pelo Porto de Rio Grande; Prestaram também informações a respeito dos reflexos para Rio Grande pela perda da Ford, os Srs. Jair Barbosa dos Santos, Secretário da Fazenda do Município de Rio Grande, Antônio Oliveira, empresa Centaurus, Clóvis Klinger, Câmara de Comércio; Declarou-se impedido o Sr. José Carlos Barbosa, Delegado da Receita Federal; Não compareceram os Srs. Edson Jardim, CODEL; Heleno Pereira, Cooperativa de Serviços Portuários e Armazenador; Ivo Nunes da Rosa, Sindicato dos Arrumadores Trabalhadores Portuários Avulsos em Capatazia do Rio Grande e São José do Norte.

- Reunião Ordinária (09) em 23.08.1999 - Depoimento do Sr. Urbano Knorst, Prefeito de São Jerônimo - Afirmou sua participação na intermediação das negociações entre o Governo, representado pelo Sec. José Luiz Vianna Moraes e Prefeitos convidados;
- Reunião Ordinária (10) em 26.08.1999 - Depoimento do Sr. João Emílio Gazzana, Diretor do Banco do Estado do Rio Grande do Sul, S.A. - Abordou o contrato assinado pela Ford e BANRISUL, confirmando a existência dos recursos depositados em conta vinculada;
- Reunião Ordinária (11) em 16.09.1999 - Depoimento do Sr. Ivan Fonseca e Silva, Presidente da Ford Brasil Ltda. - Esclareceu sobre as datas das negociações e a decisão sobre a realocização do empreendimento na Bahia;
- Reunião Ordinária (12) em 27.09.1999 - Depoimento do Sr. Eduardo Rath Fingerl, Diretor do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES - Discorreu acerca da posição e tramitação do financiamento da Ford Brasil Ltda.;
- Reunião Ordinária (13) em 07.10.1999 - Depoimento do Sr. Luiz Moan Yabiku Júnior, Diretor da General Motors do Brasil Ltda. - Afirmou não haver renegociação do contrato com o Governo e referiu-se sobre as obras de infra-estrutura.

- Reunião Ordinária (14) em 25.11.1999 - Dispensa dos depoimentos do Sr. Luciano Coutinho, Professor da UNICAMP e da Sra. Stela Farias, Prefeita de Alvorada.

#### **4.5 - OFÍCIOS E FAXES EXPEDIDOS**

- Of. 01/99 de 11/06/99 - ref. A solicitação de documentos ao Governo do Estado. Enviada ao Secretário SEDAI .
- Of. 02/99 de 11.06.99 - ref. a solicitação de documentos a Ford.
- Of. 03/99 de 11/06/99 - ref. a solicitação ao BANRISUL, cópia do comprovante do depósito e extrato da conta vinculada ao contrato FORD (nº 132445460-7).
- Cópia Of. 04/99 de 11/06/99 - ref. convite ao Sr. José Luiz Vianna Moraes, SEDAI, para prestar depoimento no dia 17/06/99 às 15h.
- Of. 05/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação feita ao Dep. Paulo Odone para que seja designado um Procurador, para trabalhar junto a esta Comissão Parlamentar de Inquérito.
- Of. 06/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação feita ao Procurador Geral da Justiça, a indicação de um representante do Ministério Público.
- Of. 07/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação feita ao superintendente da Receita Federal a indicação de um representante da Receita Federal.
- Of. 08/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação de documentos ao Prefeito de Guaíba contendo 04 itens.
- Of. 09/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação de documentos ao Prefeito de Rio Grande, contendo 02 itens.

- Of. 11/99 de 15/06/99 – ref. a solicitação ao Presidente do BNDS, sobre estudo comparativo dos setores produtivos e geradores de empregos no Brasil.
- Of. 12/99 de 17/06/99 – ref. a convite ao Sr. Nelson Conetet, para prestar depoimento no dia 21/06/99 às 15h.
- Of. 03/99 de 17/06/99 – ref. a solicitação feita ao Sr. José Luiz Vianna Moraes – SEDAI, cópia de documentação ref. aos relatórios das negociações do Governo anterior.
- Of. 14/99 de 17/06/99, não utilizado.
- Of. 15/99 de 17/06/99 – convite ao Sr. Victório Menegotto, para prestar depoimento no dia 21/06/99 às 15h.
- Of. 16/99 de 18/06/99 – ref. a convite ao Sr. Mauro Henrique Renner, reunião dia 21/06/99 às 15h.
- Of. 17/99 de 18/06/99 não utilizado.
- Of. 18/99 de 21/06/99 – ref. a solicitação feita ao Sr. José Luiz Vianna Moraes – SEDAI, estudo de geração ICMS da FORD e todo complexo Industrial.
- Of. 19/99 de 22/06/99 – ref. a solicitação de informações a Sra. Isabel de Oliveira, contendo 04 itens.
- Of. 20/99 de 23/06/99 – ref. a solicitação feita ao Sr. José Castro, cópia contratual.
- Of. 21/99 de 23/06/99 – ref. a solicitação de documentos a FIERGS.
- Of. 22/99 de 22/06/99 – ref. a solicitação de informações ao Sr. Luís Jair Cardoso, arrecadação do IPI.
- Of. 23 e 24/99 de 22/06/99 – não aproveitados.
- Of. 25/99 de 23/06/99 – ref. ao convite do Sr. Ivan Fonseca e Silva, para prestar depoimento.
- Of. 26/99 de 29/06/99 – ref. convite a Sra. Stela Beatriz Farias Lopes, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 18h.



- Of. 27/99 de 29/06/99 – ref. convite ao Sr. Jaime Ricardo Gonzatti, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 14h. Of. 28/99 de 29/06/99 – ref. convite ao Sr. Darci Lima da Rosa, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 16h.
- Of. 29/99 de 29/06/99 – ref. convite ao Sr. Daniel Luís Bordignon, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 17h.
- Of. 30/99 de 29/06/99 – ref. convite ao Sr. Francisco Antônio Brandão Seger, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 15h.
- Of. 31/99 de 29/06/99 – ref. convite ao Sr. Urbano Knorst, para prestar depoimento dia 01/07/99 às 19h.
- Of. 32/99 de 29/06/99 – ref. cópia do depoimento do Sr. Nelson Cornetet.
- Of. 33/99 de 29/06/99 – ref. cópia do depoimento do Sr. Victório Roberto Menegotto.
- Of. S/N de 01/07/99 – ref. convite ao Sr. Maurício Mancia, para prestar depoimento dia 06/07/99 às 14h.
- Of. S/N de 01/07/99 – ref. convite ao Sr. Luciano Coutinho, para prestar depoimento dia 06/07/99 às 14h.
- Of. S/N de 01/07/99 – ref. convite ao Sr. Pio Borges, para prestar depoimento dia 08/07/99 às 18h.
- Of. S/N de 01/07/99 – ref. convite ao Sr. Luc Henry de Ferran, para prestar depoimento dia 08/07/99 às 16h.
- Of. S/N de 01/07/99 – ref. convite ao Sr. Waldemar Mussi, para prestar depoimento dia 08/07/99 às 14h.
- OF. S/N de 01/07/99 - ref. a solicitação feita ao Sr. José Luiz Vianna Moraes, estudo de geração de ICMS, da FORD e todo Complexo Industrial.
- OF. 40/99 de 06/07/99 – remetido ao Sr. Dep. Elvino Bohn Gass, cópia da promoção nº 14073 ref. processo 4750-0100/99-0.

- OF. 40/99 de 06/07/99 ( circular remetido ao Sr. Dep. Ciro Simoni, Dep.Vieira da Cunha e Dep. Paulo Pimenta cópia da promoção nº 14073 ref. processo 4750-0100/99-0.
- OF. 40/99 de 06/07/99 ( circular remetido ao Sr. Dep. Ciro Simoni, Dep.Vieira da Cunha e Dep. Paulo Pimenta cópia da promoção nº 14073 ref. processo 4750-0100/99-0.
- OF. 40/99 de 06/07/99 ( circular remetido ao Sr. Dep. Ciro Simoni, Dep.Vieira da Cunha e Dep. Paulo Pimenta cópia da promoção nº 14073 ref. processo 4750-0100/99-0.
- Of. 41/99 de 02/07/99 – ref. cópia do depoimento ao Sr. Jaime Ricardo Gonzatti.
- Of. 42/99 de 07/07/99 - cópia do depoimento do dia 06/07/99, ao Sr. Maurício Mancia.
- Of. 43/99 de 08/07/99 - ref. convite ao Sr. Waldemar Mussi, reunião dia 12/08/99 às 14h, prestar depoimento.
- Of. 44/99 de 08/07/99 – ref. convite ao Sr. Luc Henry de Ferran, reunião dia 12/08/99 às 16h, prestar depoimento.
- Of. 53/99 de 04/08/99 – resposta de agradecimento da Moção de Apoio de Charqueadas.
- Of. 50/99 de 06/08/99 – informando o reinicio dos trabalhos da CPI, ao Sr. Mauro Henrique Renner.
- Of. 68/99 de 11/08/99 – comunicação da reunião dia 12/08/99 às 15h, ao Sr. Mauro Henrique Renner.
- Of. 54/99 de 12/08/99 - já respondido ao Superintendente do Porto de Rio Grande.
- Of. 55/99 de 12/08/99 – ao Prefeito de Guaíba, solicitação de 03 itens conforme of. Enviado em 15/06/99.
- Of. 59 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Erechim.
- Of. 58 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Bento Gonçalves.

- Of. 60 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Canela.
- Of. 62 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Cacequi.
- Of. 61 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Silveira Martins.
- Of. 63 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Cerro Largo.
- Of. 64 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Campo Bom..
- Of. 65 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Santa Maria.
- Of. 66 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de São Lourenço do Sul.
- Of. 67 de 12/08/99 – resposta de agradecimento Monção de Apoio de Caxias do Sul.
- Of. 69 de 12/08/99 – informação sobre possibilidade de ser feita a reunião da CPI na Câmara Municipal de Vereadores na cidade de Rio Grande.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI –Clovis Klinger.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI –Ivo Nunes da Rosa.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI –Heleno Pereira.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI – Edson Jardim.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI –Antônio Oliveira.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI – Jair B. Dos Santos.

- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI – Luís F. Spotorno.
- Of. S/N de 12/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI – José Carlos Barbosa.
- Of. 68 A/99 de 13/08/99 – solicitação de 4 itens para o Secretário do SEDAI, José Luiz Vianna Moraes.
- Of. 57/99 de 17/08/99 – solicitação da cópia do protocolo de intenções, contrato ou qualquer outro instrumento firmado por essa empresa com o Estado da Bahia, ao Sr. Antônio Maciel.
- Of. 70/99 de 17/08/99 – solicitação de 4 itens sobre informações Cotia Trading, ref. a FORD.
- Of. S/N de 17/08/99 – solicitação de 2 itens ref. a FORD em Rio Grande, para o Sr. Wilson Mattos Branco, prefeito de Rio Grande.
- Of. 70 A/99 de 20/08/99 – agradecendo a atenção ref. reunião realizada na Câmara Municipal de Rio Grande em 19/08/99.
- Of. 72/99 de 20/08/99 – convite para prestar depoimento na CPI dia 23/08/99 ao Prefeito Municipal de São Jerônimo, Urbano Knorst.
- Of. 73/99 de 20/08/99 – informando ao Dr. Mauro Henrique Renner, que haverá reunião da CPI em 23/08/99 às 16h.
- Of. 74/99 de 24/08/99 – conforme sua solicitação estamos enviando cópia da ata de 19/08/99 e disquete, para secretário do SEDAI.
- Of. 75/99 de 24/08/99 – convocação para prestar informações sobre a conta corrente vinculada a FORD S.A. ao Gerente do BANRISUL.
- Of. 75 A/99 de 24/08/99 – cópia de notas taquigráficas ref. depoimento do prefeito de São Jerônimo.
- Of. 76/99 de 24/08/99 – cópia de notas taquigráficas ref. depoimento do Eng. Luís Spotorno.

- Of. 77/99 de 24/08/99 – cópia de notas taquigráficas ref. depoimento do Dr. Jair Barbosa dos Santos.
- Of. 78/99 de 24/08/99 – cópia de notas taquigráficas ref. depoimento do Sr. Antônio Oliveira.
- Of. 79/99 de 24/08/99 – cópia de notas taquigráficas ref. depoimento do Sr. Clóvis Klinger.
- Of. 80/99 de 24/08/99 – Convite ao Sr. João Emílio Gazzana, Dir. BANRISUL, reunião dia 26/08/99, às 15 horas.
- Of. 81/99 de 26/08/99 – Solicitando ao Sr. José Luiz Vianna, Saldo Real e não Gráfico da Conta Corrente vinculada a FORD LTDA, junto ao BANRISUL, fornecida pela Secretaria Estadual da Fazenda.
- Of. 82/99 de 26/08/99 – Solicitando da Caixa Único do Estado na data de 30/03/99-BANRISUL.
- OF. 83/99 de 02/09/99 – Confirmamos a data do dia 16.09.99 para prestar depoimento na CPI.
- OF. 84/99 de 02/09/99 – Confirmamos a data do dia 23/09/99 para prestar depoimento na CPI.
- Of. 85/99 de 09/09/99 - Informa a disponibilidade de passagens aéreas para o Sr. Ivan Fonseca e Silva.
- Of. 85A/99 de 16/09/99 - Convocação de Luiz Mohan Yabiku Jr. P/ prestar explicações sobre o complexo automotivo da GM em Gravataí;
- Of. 86/99 - Comfirmção do comparecimento de Eduardo Rath Fingerl em 27/09;
- Of. 87/99 - CPI envia depoimento à Ford, p/ assinatura de Ivan Fonseca e Silva;
- Of. 88/99 - CPI envia depoimento ao BNDES, p/ assinatura de Eduardo Rath Fingerl;
- Of. 89/99 - CPI envia cópia do depoimento do Secret. Do SEDAI para o Sr. Marco Antônio Kraemer;

- Of. 90/99 – CPI envia cópia do depoimento ao Sr. Luiz Moan Yabiku Júnior;
- Of. 91/99 – Reitera pedido de prestação de contas ( análise ) dirigida ao Governo para o SEDAI – sobre a CAGE;
- Of.92/99 – Cópia do contrato de negociação/renegociação entre o Governo e GM, CORSAN e CEEE;
- Of.93/99 – Cópia do contrato de negociação e renegociação entre GMB e empresas executoras de eventuais obras de infraestrutura relacionadas com o mesmo projeto de Instalação industrial com a CORSAN;
- Of. 94/99 - Cópia do contrato de negociação e renegociação entre GMB e empresas executoras de eventuais obras de infraestrutura relacionadas com o mesmo projeto de Instalação industrial com a CEEE.

#### **4.6 - DOCUMENTAÇÃO RECEBIDA**

- Processo nº 2462/0100-99-6-RCP2/99 - Solicita formação da CPI;
- Ref. Of. 1222 GCC - caixas 01 a 12;
- Ofício 1202 GCC - Solicita prazo de 15 para 16 de junho para entrega dos documentos originados do SEDAI;
- Ofício 1222 GCC - Vieram doze caixas de arquivo morto provenientes da Casa Civil ref. Of. citado (Obs. Docs. de pgs. 100 a 9578);
- Ofício s/n onde enviam o que foi solicitado em Ofício de 11.06.99 a FORD
- Depoimento do Secretário do SEDAI - José Luiz Vianna Moraes;
- Of. 1219/GCC - Encaminha documentação do Banrisul conforme solicitação de 11.06.99;

- Leis federais conforme relacionado em nosso Memo 17/99, sobre setor automotivo especial;
- Of. GAB 362/99 - Indicando Mauro Renner para representar MP na CPI;
- Of. 638/99 /ARB - Indica Dr. Fernando Bolzoni;
- Memo 178/99 - Solicita cópias das fitas das reuniões ordinárias;
- Retificação do depoimento do Secret. SEDAI;
- Cópia de aditamento à notificação de 29.04.99 - Contrato de Implantação de indústria firmado em 21.03.98;
- Fax-Of. GAB 225/99 - Sugerindo dia 24.06.99 para prestar depoimento (Nélson Cornetet e Victório Menegotto);
- Of. 1/284/99 /GAB/SRRF/ 10ª RF - Informando que não há disponibilidade de funcionário da Receita Federal;
- Of. 1335/GCC - Onde encaminha docs. do Governo anterior;
- Of. 1331/GCC - Onde encaminha informações sobre importação de veículos;
- Depoimento do Pref. Nélson Cornetet e Victório Menegotto;
- Moção de Apoio de Charqueadas e Santa Maria (Câmaras Municipais);
- Moção de Apoio de Silveira Martins (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Bento Gonçalves (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Erechim (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Canela (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Cacequi (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Cerro Largo (Câmara Municipal);
- Moção de Apoio de Campo Bom (Câmara Municipal);
- Of. 1/293/99 GAB/SRRF 10ª RF, ref. IPI;

- Cópia do estudo da Fiergs (impacto de implantação da GM);
- Depoimento do Pref. de Eldorado do Sul - Jaime Ricardo Conzatti;
- Depoimento do Pref. de Nova Santa Rita - Francisco Antônio Brandão Seger;
- Depoimento do Pref. de Glorinha - Darci José Lima da Rosa;
- Depoimento do Pref. de Gravataí - Daniel Luiz Bordignon;
- Solicitação para retificação do depoimento do Pref. de Nova Santa Rita;
- Corresp. Memo 61/99 - refere sobre a retificação do doc. Acima;
- Estudo comparativo Empregos e Trabalho nº 48 – BNDES;
- Depoimento do Sr. Maurício Mancia - Consultor de Guaíba;
- Resposta quanto à solicitação ref. ao depoimento do Pref. de Glorinha;
- Fax - Dr. Waldemar Mussi e Luc de Ferran- avisa a impossibilidade de comparecimento;
- Fax - Sr. José Solano da Cunha - comunica que Pio Borges não poderá comparecer.
- Releases para arquivamento nos docs. da CPI;
- Moção de apoio de São Lourenço do Sul;
- Processo 4411-0100/99-0 - Entrega de docs. da Prefeitura de Eldorado do Sul;
- Of. 1466/GCC -ICMS assinaturas;
- Solicitação da gravação do depoimento de Darci José Lima da Rosa;
- Estudo - Matriz de Insumo - Produto Brasil – IBGE - ref. proposição César Busatto;



- Proposição - Deputado Berfran Rosado - Lista das empresas que adq. Ou neg. Área em Glorinha, cfe. Of. GP 139/99;
- Proposição - Deputado Onyx Lorenzoni - Of. GP/483/99 orçamento 1997/98/99- alvarás de Gravataí;
- Deputada Maria do Rosário - Solicita que seja enviada a pauta das reuniões;
- Processo nº 05304-0100/99-6 - Assinatura de docs. Prop. Dep. César Busatto;
- Resposta a proposição do Dep. Berfran Rosado Resposta fax - Waldemar Mussi - resposta negativa ao convite;
- Notas taquigráficas - Reunião CPI 09.08.99;
- Notas taquigráficas - Reunião CPI 12.08.99;
- Recorte Jornal Folha de São Paulo - 15.07.99;
- Of. 01/171/99 - Resposta negativa ref. ao convite p/ depor em Rio Grande do Dr. José Carlos Barbosa;
- Resposta à proposição do Dep. Berfran Rosado em 24.06.99 - relação de empreendimentos que se instalaram em Guaíba;
- Resposta à proposição do Dep. Germano Bonow - Of. GAB 328/99 - Prefeito de Guaíba Nelson Cornetet em resposta ao Of. 55/99 da Comissão;
- Memo- Deputado Vilson Covatti - Impossibilidade de comparecimento na reunião de Rio Grande;
- Of. nº 056/99 DAF - Informando do envio de docs. ref. depoimento de Luiz Spotorno;
- Docs. enviados em disquete pelo Sr. Luiz Spotorno, de Rio Grande (roteiro);
- Cópia do Convênio entre Estado do RGS e Superintendência do porto de Rio Grande
- Docs. recebidos em 19.08.99 do Sr. Antônio Oliveira, quando de seus esclarecimentos a Comissão;

- Notas taquigráficas da reunião realizada em Rio Grande em 19.08.99;
- Docs. recebidos em 23.08.99 ref. Estudo ULBRA;
- Of. CC/CIL s/data Solicitando envio de cópia da ata e transcrição em disquete da reunião de Rio Grande;
- Notas taquigráficas da reunião de 23.08.99 - Depoimento de Urbano Knorst
- Of. 057/99 DAF de 23.08.99 - Docs. enviados pelo Sr. Luiz Spotorno;
- Fax recebido em 25.08.99 da Ford - Negativa de entrega de docs. solicitados;
- Memo GMMS 089/99 - O Deputado Manoel Maria comunica sua ausência na reunião do dia 26/08;
- Notas taquigráficas - Reunião 26/08 - João Emílio Gazzana;
- Dir/Sege 360/99 de 27/08 - Solicita cópia da gravação do dia 26/08;
- Processo nº6696-0100/99-0 - Deputado Elvino Bohn Gass - Public. Pauta e agenda;
- Fax recebido ref. retificação do depoimento de Luiz Francisco Spotorno;
- Memo 22/99 - Solicita cópia de fitas k7 e disquetes ref. trabalhos realizados;
- Memo. Recebido da taquigrafia, ref. retificação do depoimento de Luiz Francisco Spotorno;
- Corresp. Recebida da taquigrafia, ref. retificação do depoimento de Luiz Francisco Spotorno;
- Docs. recebidos da Pref. de Gravataí, parte do Of. GP/483/99 de 09.07.99;
- Dir/Sege370/99MB - solicita correção ref. ao depoimento de João Emílio Gazzana;

- Corresp. Recebida da taquigrafia, ref. retificação do depoimento de João Emílio Gazzana;
- Fax recebido ref. não comparecimento de Antoninho Marmo Trevisan - convocação equivocada;
- Fax recebido de Luís Francisco Spotorno - ref. Relatório de efetivos no Porto de Rio Grande - ref. Prop. Dep Elvino Bohn Gass;
- Ofício SECC/SA 093/99 de 16/09 - Cópia do extrato e movimentação anterior na conta única;
- Fax recebido do BNDES, confirmando presença do Sr. Eduardo Rath Fingerl;
- Memo informando ausência do Deputado Adilson Troca no dia 16/09;
- Notas taquigráficas do depoimento de Ivan Fonseca e Silva no dia 16/09;
- Fax recebido da GM informando da impossibilidade de comparecimento em 23/09 do Sr. Luiz Mohan Yabiku Jr;
- Fax recebido da Ford ref. Cartas enviadas entre BNDES e Ford;
- Memo 100/99 - Informando que o Dep. Manoel Maria não compareceria à reunião do dia 27/09;
- Fax recebido da Ford ref. Relatórios de viagem de valor aprox. De R\$ 50.000,00 , cfe. solic. Dep. Vieira da Cunha;
- Memo do Gab. Dep. Adilson Troca, onde justifica sua ausência na reunião do dia 27/09;
- Matérias de Jornais entregues pelo Dep. Paulo Pimenta em 27/09;
- Notas taquigráficas do depoimento do Sr. Eduardo Rath Fingerl, do BNDES, em 27/09;
- Memo do Deputado Adilson Troca – informa ausência na reunião do dia 07/10;

- Memo do Deputado Vieira da Cunha – informa ausência na reunião do dia 07/10;
- Roteiro das explicações iniciais do depoimento de Luiz Moan Yabiku Júnior;
- Notas taquigráficas do depoimento de Luiz Moan Yabiku Júnior em 07/10;
- Requerimento do Deputado Iradir Pietroski ref. à prestação de contas (análise) dirigida ao Governo do Estado (Cage);
- Fax recebido ref. serviços prestados pela empresa Klinger à Ford;
- Documentos recebidos do Pref. de Nova Santa Rita ref. instalação da Laminadora Gerdau;
- Of. DIR 3 nº 02/99 de 18/10/99 – Devolução notas taquigráficas ref. ao depoimento de Eduardo Rath Fingerl em 07/10/99;
- Of. DIR 01/99 de 18/10/99 – Informações ref. à participação do BNDES no projeto FORD;
- Of. 90/99 – Correção das notas taquigráficas do Sr. Luiz Moan Yabiku Júnior e previsão de gastos da GMB com CEEE, CORSAN, ref. solicitação do Dep. Vilson Covatti;
- Of. s/n de 18/10/99 - Devolução do depoimento do Sr. Ivan Fonseca e Silva;
- Docs. recebidos em 25/10/99 da Cotia Trading, ref. solicitação do Deputado Germano Bonow, de informações acerca do porto de Rio Grande;
- Memo. Recebido da taquigrafia ref. correção do depoimento de Luiz Moan Yabiku Júnior;
- Of. GE/205 – Pref. de Rio Grande – Resposta à proposição do Dep. Adilson Troca;
- Corresp. recebida do Dep. César Busatto ref. estudo do Fluxo de ICMS gerado pelo Projeto FORD;

- Of. SECC/SA N° 114/99 e Of. N° 874/99, GSF de 24.11.99 - Cópia da informação da CAGE/DCD-DAUD N° 001/99 referente a prestação de contas da primeira parcela do financiamento à Ford.
- Of. 269/99 de 26.11.99 - Resposta ao Of. 97/99 - Dep. César Busatto.
- Ofício recebido em 26.11.99 do Dep. Nelson Proença.
- Certidões da 4ª Vara da Fazenda Pública do Forum Central relativas a Ford.
- Relatório de Avaliação de Instalação Fiat e Mercedes-Benz de Minas Gerais.
- Of. 227/99-DG - Atende solicitação de nosso Ofício n° 92/99, envia manifestação exarada pela equipe de monitoramento dos complexos industriais.
- Requerimento Dep. Vieira da Cunha e Elvino Bohn Gass, de 30.11.99, sobre documento “Projetção do Fluxo de Caixa do ICMS Gerado pelo Projeto Ford”.

## 5. CONCLUSÕES

Com base nos documentos e informações obtidas pela CPI e a partir da análise dos depoimentos prestados por pessoas que detinham informações relevantes ao processo, é possível concluir o que a seguir relatamos:

### **5.1 - QUANTO A PRESTAÇÃO DE CONTAS DA PRIMEIRA PARCELA DO FINANCIAMENTO DA FORD, CONFORME INFORMAÇÃO CAGE/DCD-DAUD N° 001/99**

A Secretaria do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais - SEDAI, através do Ofício n° 188/99-GS, encaminhou para a Contadoria e Auditoria-Geral do Estado - CAGE a prestação de contas referente à primeira parcela do financiamento concedido à Ford, no valor de R\$ 42 milhões.

A análise da CAGE está datada de 11.05.99 e foi encaminhada à CPI para conhecimento apenas em 25.11.99. Esta comprovação é fundamental e obrigatória de ser feita pelo Estado, pois permite a verificação da regularidade de todos os desembolsos feitos com os recursos liberados no contrato e sua vinculação com o projeto que deveria ser implantado no Rio Grande do Sul. O documento da CAGE encontra-se anexado a este relatório.

A relatoria não analisou os detalhes da documentação apresentada, valendo-se apenas das informações e conclusões da CAGE, órgão competente para a questão.

Segundo o relatório, a prestação de contas revelou “inconsistências” que prejudicaram a análise. Foram verificadas uma série de despesas realizadas que não puderam ter sua vinculação com o projeto do Rio Grande do Sul comprovada.

A Ford apresentou comprovações totais de R\$ 45.269.560,00, divididas em R\$ 31.204.875,00 para investimentos e R\$ 14.064.685,00 em despesas administrativas. Além desta divisão, a CAGE ainda classificou as despesas ocorridas em três categorias; (i) quando a documentação permite inferir que há possível relação com o contrato, (ii) quando a documentação referente à despesa carecem de elementos que comprovem vinculação ao projeto objeto do contrato e (iii) quando não foi possível opinar sobre a vinculação com o contrato.

Com relação aos investimentos, a CAGE destacou o adiantamento de R\$ 19 milhões à empresa COMAU do Brasil Indústria e Comércio Ltda., referente à construção de ferramentas, máquinas e equipamentos para a área de construção da carroceria.

Quanto a esta despesa a CAGE conclui: “...Pelos fatos expostos e considerando os termos contratuais cabíveis, compete ao Estado, por meio da Procuradoria-Geral do Estado, envidar esforços no sentido de buscar a recuperação imediata desse valor, devidamente atualizado, uma vez definido que a empresa não mais se instalará no Estado.”

A posição da CAGE reforça o disposto nos itens 1 e 2, sendo que a relatoria concorda integralmente com o parecer da Contadoria, anteriormente referida, também recomendando as providências apresentadas.

Na mesma linha, a CAGE identificou a importância de R\$ 798.979,00 como despesas não comprovadamente vinculadas ao projeto no Rio Grande do Sul, para a qual faz a mesma recomendação da questão anterior, sugerindo que a PGE também busque a recuperação dos valores.

Em sua conclusão, a Contadoria e Auditoria Geral do Estado informa ter aceito as comprovações nas seguintes condições:

(a) R\$ 29.406.852,00 estavam relacionados ao projeto, dos quais R\$ 19 milhões referente a ferramentas, máquinas e equipamentos;

(b) R\$ 6.257.056,00 que careciam de elementos à comprovação de sua vinculação com o projeto no Rio Grande do Sul;

(c) R\$ 9.605.652,00 que não permitiam saber se havia ou não vinculação com o projeto de Guaíba.

Conclui que "...reiteramos a necessidade de que sejam feitos estudos jurídicos no sentido da recuperação imediata, devidamente atualizados, dos R\$ 19 milhões pagos pela Ford à COMAU do Brasil Indústria e Comércio Ltda., dos demais investimentos fixos realizados em unidades fora do Rio Grande do Sul, assim como de quaisquer outros valores, tendo em vista o disposto na cláusula 12º, itens 1 e 2, do Contrato.

Conforme comentado anteriormente, a relatoria concorda com as conclusões da CAGE e ao mesmo tempo verifica a negligência da Procuradoria-Geral do Estado em não tomar as providências cabíveis visando recuperar os valores liberados e utilizáveis no investimento. Entende-se que a inoperância da PGE neste caso constitui-se em ato de improbidade, na forma do artigo 11, inciso II, da Lei nº 8.429/92, de parte do Senhor Procurador-Geral do Estado.

Da mesma forma, a relatoria entende que a CAGE deverá realizar análise relativa ao item 5.3, uma vez que se entende que o financiamento do ICMS das importações está diretamente vinculado ao projeto industrial, conforme análise e



que também não houve qualquer movimento ou ação do estado em buscar entes recursos que superam R\$ 92 milhões.

A relatoria também verificou que no Fórum Central de Porto Alegre não tramitava até a data de 24.11.99 nenhuma ação para reaver os valores pertencentes ao Estado contra a Ford.

## **5.2 - QUANTO À PRIMEIRA PARCELA LIBERADA DO CONTRATO DA FORD NO VALOR DE R\$ 42 MILHÕES**

Do contrato de financiamento firmado entre o Estado do Rio Grande do Sul e a Ford Brasil Ltda., no valor original de R\$ 210 milhões, para o financiamento parcial do investimento da empresa no Rio Grande do Sul, houve a liberação da primeira parcela no valor de R\$ 42 milhões em 21.03.1.999.

Eram previstas ainda mais duas liberações, sendo a segunda no valor de R\$ 68 milhões para o dia 30.03.99, após a comprovação financeira de gastos da primeira parcela.

Anteriormente à data da liberação da segunda parcela a empresa encaminhou ao Governo do Estado comprovações de gastos com valores superiores a R\$ 45 milhões, conforme exigência contratual e da forma solicitada pelo executivo.

Ao depor, o presidente da Ford, Sr. Ivan Fonseca, comentou, "...nós temos um processo de registro eletrônico das despesas. A nossa contabilidade é informatizada, evidentemente, e nós tínhamos a possibilidade de oferecer a informação em discos magnetizados que permitiriam, evidentemente, uma análise muito mais eficiente das despesas. A única instrução que nos deram é que não deveria vir por elemento magnético. Eles queriam os documentos comprobatórios de cada um dos

dispêndios e tal. Então, daí a razão pela qual vieram as famosas oito caixas que nós falamos. Foi uma determinação que a Ford recebeu e cumpriu. Isso não estava especificamente previsto no contrato, mas, já que havia uma recomendação para que viessem os documentos individualmente selecionados, nós cumprimos com a determinação.” É importante salientar que o envio das oito caixas com documentos se deu por exigência do Governo do Estado.

O relatório da CAGE, datado de 11.05.99 apresenta uma análise das comprovações apresentadas e pode ser um ponto de partida para o acerto com a Empresa para a rescisão contratual.

Explicando, fica caracterizado no item 5.8 foi o Estado que decidiu não cumprir o contrato e por consequência inviabilizou o fluxo financeiro do projeto, fazendo com que a empresa desistisse do investimento, o passo seguinte deve ser o de formalmente desfazer o mesmo, sendo que para tanto é necessário um acerto de contas, onde no entender da relatoria o Rio Grande do Sul é credor. Neste aspecto há certamente uma questão a definir que refere-se a que valores deverão ser devolvidos imediatamente e quais são passíveis de discussão para o retorno dentro do prazo previsto em contrato.

Exemplificando, as despesas que a Ford fez e que serão aproveitadas em seu projeto na Bahia, obrigatoriamente deverão ser ressarcidas ao Estado, imediatamente, como por exemplo, o pagamento de equipamentos que serão utilizados fora do Estado. Despesas como terraplenagem são menos claras, uma vez que não deverão ser aproveitadas pela empresa, o que torna a questão de difícil resolução para o Estado, que mesmo assim deve buscar a melhor forma de recuperar os recursos liberados.

Com base no exposto, entende-se que constitui ato de improbidade o fato de o estado até o momento, passados mais de sete meses não ter tomado qualquer providência no sentido de

recuperar estes recursos públicos. A conclusão da CPI é ainda mais grave nesta questão, uma vez que o relatório da CAGE, de 11.05.99, anexo ao relatório, encaminhado à Comissão apenas em 25.11.99, já havia concluído neste sentido e recomendado providências imediatas no sentido de buscar a recuperação destes recursos públicos.

Assim, do exame desta situação resulta evidente a possibilidade da ocorrência, pelo menos em tese, de perda patrimonial e dilapidação de haveres imposta ao Estado, em face da conduta de seus agentes políticos, daí constituir, ato de improbidade nos termos do art. 10, da Lei nº 8.429/92, por parte, do Senhor Olívio de Oliveira Dutra, Governador do Estado e seu Secretário de Estado do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais, Senhor José Luiz Vianna Moraes ou senão isso, no mínimo, ato de improbidade, pela incidência do inciso II, do art. 11, da mesma Lei nº 8.429/92.

### **5.3 - QUANTO AO FINANCIAMENTO DO ICMS INCIDENTE SOBRE AS IMPORTAÇÕES DE VEÍCULOS PELO PORTO DE RIO GRANDE - RS**

Segundo dados apresentados pelo Secretário do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais, Sr. José Luiz Vianna de Moraes, o ICMS gerado pelas importações da Ford pelo porto de Rio Grande chegou a R\$ 95.736.963,20, dos quais cerca de R\$ 92.100.949,58 representam o financiamento com base no FDI, compensáveis futuramente a partir da comprovação de investimentos que seriam realizados, conforme protocolo assinado com a empresa.

Saliente-se ainda que no contrato para implantação de indústria, estes recursos constam como recurso (fonte) para investimento, havendo portanto total vinculação do ICMS financiado com a planta industrial.

Este financiamento, na prática, representou uma contrapartida à instalação de uma planta industrial. Ou seja, só havia este benefício uma vez que deveria ocorrer a construção de uma fábrica de automóveis no Estado. Não havendo mais a fábrica, o subsídio e o financiamento do ICMS, previstos em lei, deixam de ter razão de ser.

O relatório da CAGE, acerca das comprovações financeiras apresentadas, deverá ser base também para este acerto de contas.

Assim sendo, vê-se que o Estado é credor da Ford em R\$ 92.100.949,58, podendo ser deduzidas as comprovações financeiras de gastos utilizáveis unicamente no investimento que seria realizado no Rio Grande do Sul.

Da mesma forma do que ocorreu na questão da devolução dos R\$ 42 milhões, a inoperância do Governo estadual em buscar seu ressarcimento, também constitui-se em ato de improbidade. No entender da relatoria, a CAGE também deveria ter analisado esta questão, diretamente vinculada às comprovações apresentadas

Tais fatos, pois, podem caracterizar perda patrimonial e dilapidação de haveres, mais uma vez, imposta ao Estado, em razão da conduta de seus agentes políticos - Senhores Olívio de Oliveira Dutra, Governador do Estado e José Luiz Vianna Moraes, Secretário do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais, - os quais, por tal comportamento, em tese, deverão, responder por ato de improbidade nos termos do artigo 10, da Lei nº 8.429/92, ou, no mínimo, ato de improbidade por retardamento ou omissão, nos termos do art. 11, da mesma Lei 8.429/92.

#### **5.4 - QUANTO AOS REFLEXOS DA PERDA DA FORD PARA O PORTO DE RIO GRANDE - RS**

Com relação a esse aspecto o Sr. Luiz Francisco Spotorno, em seu depoimento, minimizou todos os reflexos negativos para o Porto de Rio Grande advindos da perda da Ford.

Quando se referiu a questão do emprego, o depoente apenas admitiu que a operação da Ford, quando saiu de Rio Grande deixou “expectativa frustrada para alguns trabalhadores, os TPAs, os Trabalhadores Portuários Avulsos”. Porém, insistiu na tese de que não houve perda alguma na questão dos empregos.

No entanto, o depoente informou que a operação de descarga de veículos no Porto de Rio Grande envolvia “44 trabalhadores portuários avulsos, por turno”. A “média de cadência de descarga de veículos no Porto de Rio Grande é em torno de 900 veículos por turno” e “a média de permanência das embarcações que efetuam esta operação, dois turnos”. Concluiu-se, então, que foram gastos “em torno de 12 horas para efetuar a sua demanda”, sendo empregados “88 homens” em cada operação.

Com relação, especificamente, às operações da Ford Brasil no período de 11 de maio de 1998 a 31 de abril de 1999, o depoente declarou terem sido efetuadas “44 operações no Porto de Rio Grande, totalizando 41.310 veículos”. Considerando a cadência de desembarque de 900 veículos por turno significa “algo em torno de 46 turnos trabalhados”. Dividido por quatro turnos, equivalem a “12 dias de trabalho corrido”.

De acordo com essas informações, foram utilizados “44 trabalhadores portuários por turno” (6 conferentes, 21 estivadores e 17 arrumadores). Portanto, numa matemática simples, pode-se dizer que a Ford utilizou, no mínimo, 176

pessoas por dia durante o período em que operou no Porto de Rio Grande. Sem contar outros empregos que poderiam ser gerados por decorrência dessa operação.

Mesmo assim o depoente afirmou que “não há desemprego”. Repetindo que no seu entender não haveria “reflexo de desemprego”. Acrescentando que “não houve demissões na Superintendência, como também não tinha contratado”, mas informa que “a superintendência do Porto do Rio Grande contrata, a cada turno, 25 trabalhadores portuários avulsos para efetivar atividades que a mesma não tem capacidade de atender com pessoal próprio.

Com essas informações fica evidente que a perda da Ford para o município de Rio Grande trouxe reflexos negativos na questão do emprego tornando, totalmente contraditórias e inverídicas as afirmações do Sr. Spotorno.

No aspecto da receita o depoente omitiu a verdade. Elaborou um cálculo intencionalmente equivocado e, em função deste cálculo, passou a falsa idéia a CPI de que as operações da Ford não tinham nenhum significado.

O Sr. depoente referiu-se somente aos R\$ 119.221,62 que realmente entraram no cofre da autarquia. Com isso o Sr. Spotorno passou uma falsa idéia da importância das importações da Ford para a receita portuária da Superintendência. Ele simplesmente omitiu os R\$ 961.661,40 referentes a tarifas de armazenagem, que também seriam receita do porto caso não fossem apropriados pela Ford Brasil por conta da antecipação das obras. Por esse artifício, o depoente reduziu a participação da receita da Ford Brasil na receita da SUPRG, com o objetivo de ratificar a idéia de que as importações da Ford não teriam nenhum significado para a receita do porto.

O depoente afirmou que a operação Ford durante onze meses no Porto de Rio Grande, representou 0,43% (quarenta e três centésimos de por cento) da receita da Superintendência do

Porto de Rio Grande. As demais cargas corresponderam a 99,57%.

No entanto, cabe considerar que a Ford Brasil Ltda. investiu o valor de R\$ 1.382.134,24 a ser ressarcida com tarifa de armazenagem relativa a importação de veículos. Tal investimento refere-se a todas as operações drenagem, aterro, pavimentação, cerca, iluminação, colocação de uma subestação elétrica, construção de escritório, guarita, banheiro público, colocação de cancelas e, a maior parte, com a pavimentação.

O depoente confirmou que também foram feitos investimentos por conta da Superintendência do Porto de Rio Grande para viabilizar as importações da General Motors, sendo que a GM antecipou receita de R\$ 550.000,00 (Quinhentos e cinquenta mil reais). A GM repassava, naquele momento, valores para antecipar obras a serem feitas no Pátio 2 para complementar os 135.000 m<sup>2</sup> (cento e trinta e cinco mil metros quadrados) necessários à armazenagem da importação dos veículos.

Discriminação	R\$	
Investimento da Ford no Porto de Rio Grande .....	1.382.134,24	
Ressarcido à Ford (armazenagem) .....	(-) 961.661,40	Omitido (a)
A pagar à Ford Brasil .....	(=) 420.472,84	
Receita Efetiva no Caixa da SUPRG .....	119.221,62	Informado (b)
Participação declarada cfe. Ofício nº 057/99 .....	<b>0,40%</b>	
Receita Potencial da Ford Brasil no período .....	1.080.883,02	(a+b)
Média mensal Ford (mai/98-abr/99) .....	98.262,09	
Média mensal SUPRG (mai/98-abr/99 -Of. nº 057/99) .	2.426.226,18	
Participação na Receita da SUPRG .....	<b>4,05%</b>	

Conforme Demonstrativo das Receitas Recolhidas de 96-99, encaminhado pelo Sr. Spotorno, anexa ao Ofício nº 057/99 - DAF, datado de 23 de agosto de 1999, da SUPRG, a arrecadação média da Superintendência foi R\$ 2.426.226,18 (Dois milhões, quatrocentos e vinte e seis mil, duzentos e vinte e seis reais e dezoito centavos). Considerando a média receita potencial da Ford Brasil no período de 11 de maio de 1998 a 30 de abril de 1999, verifica-se que a participação foi de 4,05% da

receita da SUPRG. Portanto, superior em 10 (dez) vezes que o informado pelo Sr. Spotorno em depoimento de 0,43%, posteriormente, corrigido para 0,40% segundo o ofício acima citado.

Sendo assim, fica transparente que o depoente falseou a verdade usando um artifício contábil, equivocado, na tentativa de ratificar sua fala de que a receita das importações da Ford não tinham nenhuma importância nem para a SUPRG, nem para o Estado.

Assim, consoante se vê do acima exposto, o Senhor Luiz Francisco Spotorno, em tese, incorreu nas sanções do art. 342, do Código Penal.

### **5.5 - QUANTO A PROPOSTA DE RENEGOCIAÇÃO DO GOVERNO DO ESTADO À FORD BRASIL LTDA.**

O Sr. José Luiz Vianna de Moraes informou à Comissão e o Governo divulgou a proposta feita a Ford, a qual, resumidamente, é a seguinte:

- (a) Gastos com infra-estrutura de R\$ 84 milhões<sup>1</sup>
- (b) Empréstimos de R\$ 70 milhões nos prazos originais<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> O depoente afirmou que estes recursos seriam ainda buscados através de financiamento ao Estado. Não foi definido exatamente onde seriam buscados estes recursos e sua viabilidade, uma vez que dependem sempre da capacidade de endividamento e de pagamento do Estado, condições estas reguladas pelo Senado Federal. Nada foi explicado ou comentado e se o Estado reuniria estas condições para tomar crédito

<sup>2</sup> Conforme divulgado pelo Governo Estadual estes recursos viriam da Caixa Estadual S.A. - Agência de Desenvolvimento, o que apresenta dois problemas. O primeiro é que até a presente data estes recursos previstos para a capitalização da Caixa, que são provenientes do PROES e representam aproximadamente 50 % da capitalização prevista, não foram aportados em decorrência do litígio firmado pelo Estado contra o pagamento da dívida mobiliária, nos termos atuais. O outro é que mesmo que estes recursos tivessem sido aportados na Caixa, os mesmos são destinados a preservar a liquidez da instituição e não



(c) Não contestação dos incentivos fiscais<sup>3</sup>

Uma simples análise da proposta realizada permite verificar que mesmo que a Ford viesse a aceita-la, não teria nenhuma garantia de sua execução no que se refere aos dois primeiros itens, em especial o segundo.

Comparando estes itens propostos com o contrato original, temos as seguintes questões:

(a) Realização das obras de infra-estrutura

Segundo informado pelo Sr. Secretário José Luiz Vianna Moraes, por seus levantamentos esta obras totalizariam aproximadamente R\$ 234 milhões. Segundo proposta feita, o comprometimento do Estado poderia chegar a R\$ 84 milhões. A diferença é de R\$ 150 milhões e não foi explicada a que se refere e quem asseguraria sua execução. Ressalte-se ainda que em nenhum momento o Governo Federal e nem o município de Guaíba foram oficialmente procurados pelo Executivo buscando entendimentos no sentido de assumirem parte das obras previstas.

Se a questão for comparada com a General Motors, se verificará que a mesma recebeu a integralidade da infra-estrutura prevista, que está sendo complementada no corrente ano.

(b) Financiamento do ativo fixo

---

poderiam ser destinados à Ford, não havendo previsão legal para a mesma, além de atentar contra qualquer boa prática bancária.

<sup>3</sup> Esta proposta não deve ter sido levada a sério pela empresa uma vez que possui o mesmo embasamento legal dos incentivos negociados com a GM, os quais foram convalidados pelo Estado em aditivo assinado com a empresa, logo, não poderia haver qualquer convicção de ilegalidade, pois uma vez a mesma presumida, caberia ao Executivo contestá-la na integralidade e não negociá-la. Esta “concessão” não tinha razão de ser, até mesmo por já estar assegurada em lei.

O contrato original previa um financiamento de R\$ 210 milhões, mais o resultado das aplicações financeiras. Ou seja, do valor original do contrato restou o valor nominal de R\$ 168 milhões a liberar. O saldo desta conta na presente data é de aproximadamente R\$ 230 milhões, nos termos e condições previstas.

Em substituição aos R\$ 230 milhões, o Governo estadual ofereceu R\$ 70 milhões de financiamento com recursos da Caixa Estadual, que, conforme avaliado eram recursos inexistentes e irregularmente oferecidos. Da mesma forma, se os mesmos fossem efetivamente emprestados à empresa deveriam ser concedidos a taxas de juros de mercado, uma vez que a empresa é uma sociedade anônima e portanto também é regida por lei específica. Logo, este empréstimo, além de significativamente menor, também não poderia ter as mesmas condições do previsto no contrato de financiamento original que contava com recursos do FDI e respaldado por lei específica.

Apenas financeiramente esta diferença a menor era de R\$ 160 milhões, além dos encargos financeiros e prazos que certamente deveriam ser diferentes.

Se a questão fosse comparada com a General Motors, se verificará que aquela empresa recebeu aproximadamente R\$ 253 milhões, quando o dólar estava cotado a aproximadamente R\$1,00.

A Ford recebeu do seu contrato R\$ 42 milhões a um dólar de aproximadamente R\$ 1,20, com encargos financeiros e prazos exatamente iguais ao da GM e deveria receber, segundo a proposta apresentada, mais R\$ 70 milhões, com condições desconhecidas.

#### (c) Financiamento do ICMS

O Governo do Estado propôs manter as condições contratadas originalmente e que eram iguais às concedidas a GM, não havendo neste aspecto diferença entre as condições competitivas.

Houve apenas uma inovação no aspecto de oferecer a mesma como “uma vantagem adicional” na medida em que propunha a “não contestação” dos incentivos concedidos, mas que já haviam sido confirmados para a General Motors. Quando a questão é considerada legal, como demonstrado no caso da GM, não há o que contestar ou confirmar.

(d) Diferenças da proposta a Ford e o contrato assinado

Com base na análise da Comissão, verifica-se que houve uma diferença significativa entre o disposto contratualmente e o oferecido como tentativa de renegociação à empresa.

Concluindo, apenas financeiramente, a diferença entre o contratado e o oferecido era de R\$ 310 milhões, já considerados os recursos da Caixa Estadual. Se desconsiderarmos o financiamento da Caixa, por considerá-lo inexistente e improvável, a diferença passa a R\$ 380 milhões.

(e) Comparação entre a proposta a Ford e o contrato com a General Motors

Para comparar com a General Motors a proposta feita à Ford, chegaríamos à seguinte conclusão:

Na questão da infra-estrutura, a diferença entre o valor informado pelo Sr. Secretário José Luiz Vianna Moraes e a proposta feita à empresa chega-se a R\$ 150 milhões. Como o Secretário ou o Governo do Estado não realizaram nenhuma negociação para transferir a terceiros estes encargos, entende-se

como atribuídos ou assumidos pela empresa em sua proposição, gastos que a GM não teve.

Quanto ao financiamento, considerados apenas os valores nominais, a diferença seria de R\$ 141 milhões, incluindo o financiamento da Caixa Estadual e de R\$ 211 milhões subtraindo o empréstimo da Caixa.

Chega-se portanto, a uma diferença nominal entre R\$ 291 milhões e R\$ 361 milhões entre o que a General Motors recebeu e o que o Governo estadual pretendia que a Ford aceitasse. Ressalte-se ainda que na questão da terraplenagem da GM a mesma coube ao Estado, diferentemente do projeto da Ford que assumiu sua execução

A presente questão objetivou esclarecer melhor a proposta realizada e permite verificar que o Sr. José Luiz Vianna de Moraes , Secretário do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais - SEDAI faltou com a verdade em seu depoimento prestado na CPI em 17.06.99 quando declarou que "...causa para mim estranheza o fato de que quando o Estado, inclusive, apresenta uma proposta que dista não mais de 113 milhões do valor global do contrato de mais de três bilhões, a Ford dá por encerrada as negociações e se retira da mesa de negociação."

Conforme os dados demonstrados, a diferença financeira e de condições foi muito superior ao informado.

Também com relação a uma comparação entre o que foi firmado com a GM e o proposto para a Ford, o Sr. José Luiz Vianna de Moraes afirmou "...A Ford, se aceitasse a proposta exatamente nos termos que nós propomos, ficaria com uma desvantagem da ordem de 10 milhões num projeto de 440 em relação à GM, porque a proposta que apresentamos para a Ford era diferente da proposta que pactuamos com a GM em exatamente 10 milhões. A proposta que apresentamos para a Ford reduzia, em relação ao contratado originalmente, em 113

milhões. O acordo que fizemos com a GM alterava em 103 milhões. Portanto, certamente isso não levaria a uma condição de desequilíbrio.”

Também, conforme os números referidos anteriormente, o depoente faltou com a verdade, uma vez que se verifica que a diferença entre o que a GM recebeu de incentivos e o proposto à Ford foi demonstrado ser muito superior aos R\$ 10 milhões informados e, por decorrência, ao menos em tese, o Sr. José Luiz Vianna Moraes, incorreu nas sanções do artigo 342, do Código Penal.

#### **5.6 - QUANTO AO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DA GENERAL MOTORS DO BRASIL - RENEGOCIAÇÃO**

O Governo estadual deu ampla divulgação ao aditivo ao contrato firmado com a General Motors, onde afirmava ter obtido uma economia de recursos, ou redução de desembolsos na ordem de R\$ 103 milhões. Em seu depoimento na CPI o Sr. José Luiz Vianna de Moraes, Secretário do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais - SEDAI, informou que este valor teria sido obtido pelo Estado como fruto da renegociação e teria sido obtido um ganho financeiro neste valor.

A análise do ocorrido não confirma a economia informada pelo Senhor Secretário, o que significa dizer que o mesmo faltou com a verdade em seu depoimento ao prestar de forma categórica a informação, até mesmo porque sua Secretaria ficou encarregada das tentativas de negociação. É importante salientar que em depoimento posterior junto à Comissão, o Sr. Luiz Moan, Diretor da GM, confirmou que o contrato não foi alterado e foi mantido seu valor econômico.

Inclusive, no tocante a antecipação, o contrato original já dispunha o seguinte: “A FINANCIADA poderá optar por

liquidar antecipadamente a dívida, por seu valor total ou parcial, mediante condições de liquidação a serem negociadas com o AGENTE FINANCIADOR, sem que da antecipação decorra a imposição de penalidade à financiada”.

O contrato com a GM manteve em vigor as condições acordadas anteriormente, tais como o financiamento do ICMS, as taxas de juros e os prazos dos financiamentos e a realização da infra-estrutura necessária, que continua sendo fornecida pelo Governo Estadual.

O pontos básicos do aditivo são:

(a) O Estado ficou desobrigado da concessão de empréstimo no valor de R\$ 41 milhões para o financiamento de parte do investimento total da A.G.Simpson, previsto em R\$ 127 milhões. Neste caso efetivamente se verificou uma redução de desembolso por parte do Estado, porém, em absoluto se deu por qualquer ação que tenha sido implementada pelo Governo estadual. Conforme amplamente informado e documentado, o cancelamento do investimento se deu unicamente por um desacerto entre a empresa e a General Motors, que levou ao cancelamento do investimento e conseqüentemente o empréstimo não poderia ser concedido ou mantido. A devolução dos recursos era uma imposição legal.

(b) Com a antecipação, pela GM, de parcelas do empréstimo já recebido em 1.997, o Governo estadual informou que economizaria R\$ 34,5 milhões. Esta informação é completamente absurda, uma vez que (i) utilizou-se, em acordo com a GM, do previsto em cláusula contratual, da possibilidade de antecipação de amortizações e é, portanto, uma amortização e não uma receita; (ii) a antecipação do pagamento foi condicionado e vinculado a sua utilização para a realização de obras de infra-estrutura, conforme cronogramas de pagamento e de construção da infra-estrutura contidas no termo aditivo.

Na realidade o que se verificou foi a (i) a antecipação de uma receita futura e (ii) conforme já analisado neste relatório o desrespeito à lei do FEDUC que definia que os recursos provenientes das amortizações deste contrato deveriam ser alocados neste fundo.

Mas o importante nesta análise é que não se verificou tecnicamente a economia ou redução de gastos na ordem de R\$ 103 milhões.

(c) O Governo do Estado desobrigou-se de realizar a duplicação da RS 30 e da construção do trevo na BR 290, que totalizaria mais de R\$ 13,2 milhões. Esta obra na realidade é mais de interesse da comunidade do que da própria empresa, uma vez que a população da região seria seu principal usuário. No aspecto financeiro, efetivamente pode representar um não desembolso de recursos.

(d) A GM fica obrigada a utilizar os serviços das estatais CORSAN, CEEE e SULGÁS, até que o valor do financiamento para as obras desses serviços, no total de R\$ 14,3 milhões, seja amortizado, através do pagamento de tarifa. Esta questão das tarifas já existia, uma vez que sempre seriam cobradas. O principal deste item refere-se à transferência da responsabilidade pela realização de alguns itens de infraestrutura repassados pelo Estado para aquelas empresas. Significa que para o conjunto do Estado não houve absolutamente nenhuma economia, sendo que os compromissos de realizar estas obras foram mantidos integralmente.

Estes quatro itens comprovam que a divulgada economia de R\$ 103 milhões efetivamente não ocorreu.

Esta constatação permite apurar que em seu depoimento na CPI o Sr. José Luiz Vianna de Moraes, Secretário do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais - SEDAI faltou com a verdade ao informar sobre a economia de R\$ 103

milhões obtida com o termo aditivo ao contrato da GM e, desta forma, em tese, incorreu nas sanções do art. 342, do Código Penal.

Uma vez que ficou comprovado que a propalada divulgação da economia de R\$ 103 milhões obtida com a negociação com a GM não ficou comprovada, recomenda-se que seja restituído, pelos responsáveis, aos cofres públicos a totalidade dos gastos com a divulgação feita.

(e) Ainda, com relação ao item “d” acima referido, a Comissão solicitou informações complementares sobre o aditivo firmado com a General Motors e especialmente com relação à renegociação com a CORSAN e CEEE para a prestação de serviços tarifados e execução de eventuais obras de infraestrutura, bem como contratos com demais empresas executoras das demais obras relacionadas com o mesmo projeto.

Em 29.11.99 a CPI recebeu cópia do “Contrato para conclusão do complexo industrial automotivo de Gravataí e das instalações para operações portuárias em Rio Grande”. Com base no mesmo consta na CLAÚSULA SEGUNDA que “...o custo de execução das obras remanescentes , de responsabilidade da CORSAN, inclusive Estação de Tratamento de Efluentes Industriais, da CEEE,...” “orçadas nos valores de R\$ 10.268.000,00, R\$ 3.307.000,00...” “...será integralmente amortizado pelo pagamento das tarifas devidas pela efetiva prestação dos serviços fornecidos no Complexo.”

Expediente assinado pelo Sr. Marcelo Lucca, Coordenador EMCI-SEDAI, ao Diretor Geral da SEDAI e encaminhado à CPI, refere que “Cumpre observar que não há contratos de renegociação firmado entre a GM e CORSAN e CEEE, pois encontra-se em fase de conclusão das obras a cargo destas empresas. Após isto é que serão firmados os contratos de fornecimento e prestação de serviços.”



A resposta ao pedido de informações da CPI evidencia as seguintes questões:

(i) As empresas efetivamente assumiram a realização de vultosas obras que superavam R\$ 13 milhões;

(ii) As obras foram assumidas sem que fossem firmados contratos de prestação de serviços, ou seja, não há nenhuma segurança ou comprovação da acertiva feita de que os investimentos realizados serão amortizados mediante o pagamento de tarifas. Saliente-se que as tarifas devem remunerar no mínimo três itens, que são o custo de prestação de serviços, a amortização dos investimentos feitos e a depreciação das instalações.

(iii) Embora afirme que as tarifas deverão amortizar os investimentos, não demonstra como isto se dará, até mesmo porque informa que os contratos ainda inexistem. Na ótica do administrador, o investimento somente poderia se dar pelas duas sociedades anônimas, a partir de estudos que comprovassem exatamente a possibilidade de retorno econômico. A prática demonstrada é de difícil compreensão uma vez que é informado que os contratos de fornecimento serão firmados após a conclusão das obras.

Em razão da pouca clareza em relação ao ocorrido, a relatoria sugere que o assunto seja devidamente examinado pelo Tribunal de Contas do Estado, pela Contadoria e Auditoria Geral do Estado e Ministério Público, uma vez que não existem elementos suficientes que comprovem que os investimentos repassados por estas empresas efetivamente poderão retornar com a cobrança de tarifas.

É importante salientar que durante o governo anterior e após a assinatura do contrato com a GM, foram feitas tratativas entre o governo do Estado e as empresas no sentido de buscar viabilizar a recuperação dos valores investidos em uma eventual

defasagem entre o valor amortizado e a receita proveniente da tarifa. Exatamente em função dos elevados investimentos essa defasagem deveria ser coberta pela administração direta, pois a tarifa poderia não ser suficiente para a amortização dos significativos aportes necessários às obras. Esta questão não foi demonstrada na resposta do Executivo à CPI.

### **5.7 - QUANTO A EXISTÊNCIA DOS RECURSOS VINCULADOS AO CONTRATO DA FORD**

Durante o processo de tentativa de negociação dos contratos estabelecida, o Governo do Estado, através de diversos de seus representantes, procurou passar à opinião pública, em declarações à imprensa, de que os recursos vinculados ao contrato não existiriam.

Posteriormente, em função de diversos depoimentos e documentos analisados, constatou-se que efetivamente havia depositado no Banrisul, em uma conta vinculada, a totalidade dos recursos necessários à cobertura dos desembolsos contratados.

Apenas para citar algumas destas matérias veiculadas em jornais, referimos a seguir algumas manifestações.

(a) Zero Hora de 01.04.99 - Ford mantém projeto do carro gaúcho: Quando da não liberação da segunda parcela prevista no contrato, constou na matéria: *“Quanto ao argumento da oposição, de que estariam depositados R\$ 195.361.503,02 na conta vinculada da Ford no Banrisul, Olívio declarou que a cifra não passa de “dinheiro virtual”.*

(b) Zero Hora de 02.04.99 - Falta dinheiro para pagar a Ford: *O secretário estadual da Fazenda, Arno Augustin, contestou ontem afirmação do deputado estadual Cezar Busatto*

*(PMDB), seu antecessor no cargo, de que haveria R\$ 195,36 milhões depositados em uma conta vinculada da Ford no Banrisul.*

(c) Jornal do Comércio de 15.04.99 - Oposição surpresa com afirmação de Rossetto: *Deputados da oposição na Assembléia demonstraram surpresa com a declaração do vice-governador Miguel Rossetto de que os R\$ 200 milhões depositados na conta da Ford no Banrisul já pertencem ao caixa único e será utilizado para cumprir as obrigações financeiras do Estado.*

(d) Gazeta Mercantil de 07.05.99 - RS vai processar quem der mais incentivo à Ford: *O chefe da Casa Civil do Governo, Flávio Koutzii, declarou em entrevista à Rádio Gaúcha, que os R\$ 206 milhões disponíveis na conta vinculada do Estado com a montadora foram gastos em outras despesas. Desde o início o Governo negava a existência destas verbas. O vice-governador, Miguel Rossetto, chegou a afirmar várias vezes que este recursos eram "virtuais".*

(e) Gazeta Mercantil de 07.05.99 - Dinheiro da Ford foi usado: *Koutzii admite gasto da verba destinada à montadora. "...no pagamento de outras despesas do Governo."*

(f) Jornal do Comércio de 07.05.99 - Fazenda desmente que exista uma conta autônoma: *Arno Augustin desmente que haja uma conta vinculada à Ford, que estariam depositados R\$ 206 milhões específicos para a montadora.*

As informações constantes das matérias relacionadas são apenas exemplos de pronunciamentos que foram amplamente divulgados em toda a mídia, através de rádio, televisão e jornal.

O que é importante nas matérias, que são públicas, é que o Governo do Estado, através do próprio governador Olívio Dutra e de três de seus principais representantes, que são o vice-

governador Miguel Rossetto e os secretários da Casa Civil, Flávio Koutzii e da Fazenda, Arno Augustin, foram a público dizer da inexistência dos recursos em conta vinculada ao contrato de financiamento firmado com a Ford ou mesmo que já teriam sido gastos em outras despesas, conforme afirmou o Sr. Flávio Koutzii.

Os depoimentos feitos à CPI permitem claramente constatar que não são verídicas nenhuma das informações prestadas pelas quatro pessoas citadas, que serviram apenas para dificultar o entendimento da questão pela opinião pública.

Investigação da CPI permitiu constatar (a) que os recursos não eram virtuais e efetivamente existiam e estão depositados no Banrisul em conta específica, (b) os recursos não foram gastos conforme chegou a ser afirmado e permanecem intocados até a data da conclusão desse relatório, o que, se ocorrido, constituiria numa ilegalidade, uma vez que até o momento o contrato não foi rescindido e (c) os recursos do contrato da Ford não pertencem ao caixa único e sim são apenas depositados no caixa único.

Em depoimento à CPI, o Sr. João Emílio Gazzana, diretor financeiro do Banrisul, confirmou a existência dos recursos e da conta junto ao Banco, vinculada ao contrato firmado com a Ford.

Em seu depoimento na CPI, afirmou “...Sim. O que nós temos no Banrisul é uma conta de titularidade do Estado, do Tesouro do Estado do Rio Grande do Sul, que é vinculada ao contrato de financiamento relativo ao Fundo de Desenvolvimento Industrial, relativo à Ford. Então, é uma conta de titularidade do Tesouro e, como subconta, esta conta vinculada então ao Fundo de Desenvolvimento Industrial.”

Ao longo do ano a conta “...apenas recebeu rendimentos, conforme é obrigação do Banrisul como gestor.

Então, o contrato prevê que o banco deve, dentro do critério do caixa único do Estado, aplicar diariamente essas disponibilidades. E essa remuneração é atribuída às subcontas correspondentes. Portanto, esta conta tem sido incrementada justamente com rendimento financeiro durante esse período.”

Explicou ainda que “... O Banco do Estado firmou um contrato com o Governo do Estado, e assinado pela Ford também, no Governo passado, em que o Banrisul é nomeado como gestor desta conta. Na qualidade de gestor desta conta, existem determinados procedimentos que devem ser seguidos e o Banrisul apenas poderia movimentar esta conta, no sentido de retirar recursos, na medida em que esses procedimentos fossem cumpridos. No caso, não houve nenhum movimento nesse sentido e, no caso, então, apenas a conta tem sido acionada em função dos rendimentos. De acordo com os termos do contrato, o Banrisul permanecerá sempre fiel aos termos do contrato. Quer dizer, qualquer movimentação teria que passar por uma avaliação do status de cumprimento desse contrato e obviamente que isso se, no caso dessa situação se fazer presente, então o Banrisul avaliaria, à luz dos termos do contrato, a possibilidade de poder fazer essa movimentação.”

Explicou o depósito dos recursos no caixa único e explicou o sistema da caixa único “...O sistema de caixa único do Estado reúne, é uma conta de titularidade do..., justamente o sistema de caixa único reúne aí as disponibilidades de todas as entidades públicas, todos os programas, e cada uma dessas subcontas têm, na realidade, estão vinculadas ao caixa único duas contas de cada um dos integrantes dessas subcontas, que é justamente uma conta de movimento e uma conta de pagamento. E o que o Banrisul faz é justamente gerir esse processo, na medida em que, aqui não estou me referindo especificamente ao caso Ford, na medida em que as diversas rubricas em que o Estado, no cumprimento do seu orçamento e das suas transações, na medida em que ele tenha lá um fluxo de caixa das suas unidades, é informado ao Banrisul a necessidade de transferência

dessa conta centralizadora para a conta pagamento.”

“Então, quer dizer os recursos não fluem para qualquer direção, eles sempre fluem no sentido da conta pagamento que está vinculada a cada um desses subitens. A peculiaridade dessa conta Ford é que ela tem justamente um contrato prevendo algumas condições.”

Ainda, “...É uma conta de titularidade, os recursos, existem recursos alocados nessa subconta e qualquer movimentação nessa conta no sentido de retirada de recursos deve preencher determinados requisitos, não é? Acordados previamente no contrato firmado entre as partes. Então, nesse sentido não é uma conta como normalmente se entende uma conta corrente.”

Questionado, detalhou a conta vinculada “...a conta que no dia 24 de agosto estava com 221 milhões, 650 mil, 593 com quarenta e três centavos, isso é o que estava no dia 24 de agosto. Essa conta, que está vinculada ao Estado do Rio Grande do Sul, eu poderia dar aqui toda a nomenclatura da conta, que até o Deputado certamente conhece bem, até porque é originária ainda do seu período. Então é a conta DDPE/SF, Estado do Rio Grande do Sul, está como ERGSul FDI/RSFordBrasilLtda, o número da conta lá no Bannisul é 03.244546.0-7. “

Sobre os rendimentos explicou “...estão sendo aplicados conforme também é feito com as disponibilidades de caixa do Banco do Estado em títulos públicos federais. Integralmente lastreados em títulos públicos federais, portanto eles estão auferindo um rendimento ao nível da taxa Selic, que é a taxa justamente de negociação dos títulos públicos federais. Obviamente que esses recursos da conta a qual acabamos de nos referir, dessa conta do Fundo de Desenvolvimento Industrial, como parte desse montante maior, está sendo gerido dessa mesma forma, aplicado em título público federal, e recebendo rendimentos periodicamente.”

O depoimento do Sr. João Emílio Gazzana, bastante técnico e detalhado e os documentos acostados, não deixam dúvidas acerca da existência efetiva de recursos alocados para atender integralmente o contrato de financiamento assinado com a Ford e comprova a inveracidade das informações passadas através do governador Olívio Dutra e de três de seus principais representantes, como o vice-governador Miguel Rossetto e os secretários da Casa Civil, Flávio Koutzii e da Fazenda, Arno Augustin, que foram a público dizer da inexistência dos recursos em conta vinculada ao contrato de financiamento firmado com a Ford ou mesmo que já teriam sido gastos em outras despesas, conforme o Sr. Flávio Koutzii. Saliente-se ainda que, também o depoimento do Sr. José Luiz Vianna de Moraes deixava clara a existência dos recursos depositados no Banrisul.

Portanto, possível afirmar que os recursos existiam e existem. Encontram-se, no entanto, em conta vinculada, somente podendo, o Poder Executivo Estadual, realocá-los mediante a edição de nova lei, sob pena de crime de responsabilidade.

## **5.8 - QUANTO AO ROMPIMENTO DO CONTRATO ENTRE O ESTADO E A FORD BRASIL**

A questão do rompimento do contrato, apesar da tentativa do Governo Estadual de explicitar das mais diversas e difusas formas, em verdade, conforme fartamente demonstrado ao longo da CPI, teve uma razão bastante objetiva: a decisão do Executivo de não cumprir a integralidade do avençado.

A questão do descumprimento de cláusulas contratuais pode ser analisada de uma forma também bastante objetiva, através da análise de seu cumprimento. Para uma verificação desta questão é suficiente que se examine os depoimentos dos

senhores José Luiz Vianna de Moraes e Ivan Fonseca e Silva, que dão bem os fatos e sua cronologia.

No depoimento do Sr. José Luiz Vianna de Moraes, excetuando a referência da empresa em insistir na manutenção das condições contratadas, o depoente não apontou nenhuma questão ou pendência contratual devida pela Ford e em aberto, ou seja, não foi apontada nenhuma inadimplência da empresa.

No depoimento do Sr. Ivan Fonseca e Silva, o mesmo ressaltou que a Ford estava em dia com suas obrigações, e afirmou que antes mesmo de o Governo estadual decidir não liberar a segunda parcela do financiamento, já não encontrava-se em dia com o atendimento do previsto também no contrato de realização de diversas obras de infra-estrutura.

Assim, pois, em verdade, o Estado decidiu não manter o contrato, tentou impor a abertura de uma renegociação com a empresa, o que não foi aceito, por razões expostas na CPI, e em decorrência disto o Executivo deixou de cumprir a totalidade das cláusulas existentes, iniciando pela realização da infra-estrutura e chegando ao bloqueio da liberação da segunda parcela, o que levou a empresa a desistir no projeto no Estado.

Ressalte-se que na data da liberação da segunda parcela ficou bastante clara a existência dos recursos necessários e não foi apontada nenhuma inadimplência técnica por parte da empresa que inviabilizasse o repasse dos recursos previstos. Eventuais problemas verificados na comprovação apresentada representam questões contornáveis e segundo o próprio depoente, não deveriam representar problemas, uma vez que entre as propostas apresentadas pelo Executivo a Ford, constou a aceitação das mesmas.

Ficou claro, por conseguinte, para a relatoria, que a desistência da empresa foi consequência direta da decisão do Poder Executivo Estadual de não cumprir integralmente o



contrato, perfeito e acabado, que o Estado mantinha com a Ford Brasil, inclusive autorizado por lei. Dessa forma, os atuais governantes deverão responder por eventuais prejuízos que o Estado venha a sofrer, pelo não cumprimento do contrato, em face de demanda judicial que porventura venha ser proposta pela Ford Brasil contra o RGS, como decorrência da conduta adotada.

### **5.9 - QUANTO A CHAMADA “CONSPIRAÇÃO” HAVIDA PELO GOVERNO FEDERAL E DA BAHIA, EM DETRIMENTO DO RIO GRANDE DO SUL**

Em diversos pronunciamentos públicos o Governo do Estado procurou justificar a perda da Ford por uma ação que envolveria basicamente o Governo federal que teria influenciado a empresa a desistir de seu projeto no Rio Grande do Sul e levá-lo para a Bahia. Apenas para citar, em matéria do Jornal do Comércio do dia 01.07.99, constou a matéria “Governo acusa FHC e ACM por saída da Ford”, onde “...*O vice-governador do Estado, Miguel Rossetto, criticou, ontem, a interferência do Governo federal na negociação que resultou na instalação da Ford na Bahia. Rossetto afirmou que as discussões do Executivo gaúcho com a montadora teriam sido bem sucedidas, não fosse a intervenção do presidente Fernando Henrique em benefício daquele Estado e o voto favorável de deputados federais do Rio Grande do Sul a lei que estabeleceu o regime automotivo do Nordeste, na terça-feira.*”

Mais, na mesma matéria continua, “...*foi consequência de uma manobra política arquitetada por ACM e Fernando Henrique.*” “*O apoio da União revela claramente a intenção presidencial de agredir os interesses do Rio Grande e desestabilizar nosso Governo, avaliou.*”

A questão lançada pelo Sr. vice-governador foi largamente divulgada e em nenhum momento comprovada, em especial nos depoimentos tomados na CPI.

Além de não comprovada a afirmativa do Sr. vice-governador, é importante salientar que a Bancada do Partido dos Trabalhadores também aprovou a lei que estabelecia o regime automotivo do nordeste. Mais, ainda contraditoriamente, o Governo federal não aprovou a referida lei aprovada pelo Congresso. Logo, as afirmativas feitas mostraram-se inconsistentes.

No trato desta questão, alguns depoimentos permitem concluir claramente pela completa carência de fundamentação a tese de interferência externa federal influenciando a saída da empresa do Estado.

Os depoimentos que, especialmente, permitem uma boa análise desta questão são o do Sr. José Luiz Vianna de Moraes, Daniel Bordignon, Ivan Fonseca e Eduardo Rath Fingerl.

No depoimento do Sr. José Luiz Vianna de Moraes constou “...*Penso que aqui está uma revelação, portanto, de que houve de fato uma incidência do Governo federal no sentido de viabilizar este acordo com a Ford e o Governo da Bahia, portanto, estabelecendo uma clara interferência em um assunto que dizia respeito entre a montadora e unidades da federação. Do meu ponto de vista, o Presidente da República, o Governo federal ao agir desta forma comete uma infração a nossa Constituição Federal. Não é de direito do Presidente da República incidir para que este ou aquele Estado receba este ou aquele investimento, beneficie um em detrimento de outro, portanto, gostaria que também V.Exa. se reportasse a isso, embora já tenha feito menção*”.

Até mesmo mais do que o o Sr. José Luiz Moraes, o depoimento do Sr. Daniel Bordignon foi recorrente no aspecto de tentar atribuir à interferência do Governo federal a saída da Ford do Rio Grande do Sul. Entre as diversas manifestações feitas, reproduzimos a seguir que *“...existem elementos suficientes para se deduzir que pode, deve ter havido uma conspiração para que a Ford não permanecesse no Estado, porque uma empresa do porte da Ford não faz um projeto como o Projeto Amazon e o Projeto Bluemacau. Eu conheço..., estive em São José dos Campos, estive em São Caetano, esse projeto foi maturado durante cinco anos. Ninguém sai de um Estado como o Rio Grande do Sul, que é o centro do Mercosul, para a Bahia, somente porque havia uma diferença entre aquilo que a empresa queria de recursos - e agora nós vimos que o Estado da Bahia está colocando menos recursos do que foi proposto pelo Governo Olívio Dutra -, e estranhamente o Governo federal foi extremamente generoso no aporte de recursos federais, e na mudança da legislação, inclusive relativa ao sistema automotivo. E isso permite que se conclua que houve uma conspiração.”*

Durante o depoimento o Sr. Daniel Bordignon não comprovou os (a) “que *“...existem elementos suficientes para se deduzir que pode dever ter havido uma conspiração”*”, que não foram demonstrados em seu depoimento, (b) “*vimos que o Estado da Bahia está colocando menos recursos do que foi proposto pelo Governo Olívio Dutra*”, não apresentou dados que comprovasse sua afirmação bem como estas questões não são de domínio público a ponto que permitisse se fazer uma análise e (c) quanto a “*Governo federal foi extremamente generoso no aporte de recursos federais, e na mudança da legislação, inclusive relativa ao sistema automotivo*”, comprovou-se que o Governo federal não aportou nenhum recurso no projeto (apenas o BNDES, da mesma forma que no caso do projeto no RS) e mesmo rejeitou a lei do regime automotivo do nordeste, restringindo seus benefícios. A lei referida é a nº 9.808, de 20.07.99.

Durante o depoimento do Sr. Ivan Fonseca ficou claro que não houve qualquer tratativa ou negociação da Ford com outros Estados e com o Governo federal de transferir o investimento do Rio Grande do Sul para qualquer outro lugar. A cronologia dos fatos apresentada deixa clara a preocupação de somente buscar estes contatos a partir do encerramento das negociações com o Estado, quando buscava unicamente que o contrato fosse cumprido. É fundamental a consistência apresentada durante seu depoimento, perfeitamente apoiado em fatos e dados, que não deixam dúvida da postura da empresa em entender que o contrato deveria ser mantido. Seu depoimento evidencia que a enquanto a Ford mantinha seus compromissos contratuais rigorosamente em dia, o Estado, antes mesmo de descumprir o previsto contratualmente de liberação da segunda parcela, já encontrava-se inadimplente na realização de diversos compromissos relativos a obras de infra-estrutura previstas. É importante salientar que a relatoria em momento algum encontrou nenhuma declaração, quer dentro da CPI, quer em qualquer pronunciamento público do Governo estadual qualquer menção de inadimplência contratual por parte da Ford que pudesse sustentar qualquer iniciativa de suspensão provisória ou definitiva do contrato.

O depoimento do Sr. Eduardo Rath Fingerl é também bastante esclarecedor no aspecto de apresentar um relato sobre o andamento da solicitação de financiamento da Ford no BNDES, com toda sua cronologia e fatos, e demonstra claramente que não houve interferência do Governo federal no sentido de criar qualquer tipo de facilidades ou benesses à empresa, até mesmo porque o projeto encontra-se em análise no Banco, não tendo sido ainda contratado ou liberado. Da mesma forma, o BNDES não criou nenhuma linha de crédito nova visando apoiar o projeto, enquadrando o mesmo em linhas já existentes e disponíveis a qualquer empresa .

Concluindo, verifica-se que em momento algum ficou confirmado qualquer indício ou atitude do Governo Federal no sentido premeditado de retirar o investimento do Rio Grande do Sul. Ao contrário, toda e qualquer ocorrência verificada quanto à ida da Ford para a Bahia foi constatada sempre em momento posterior ao anúncio da empresa de desistir de seu projeto no Estado, decorrente da posição do Governo estadual de não cumprir integralmente as condições previstas no contrato, de tudo que se apurou, esta sim a verdadeira justificativa da perda do investimento.

Ainda com relação ao “suposto” favorecimento do Governo federal, é importante salientar que verificou-se que quando das negociações do Governo anterior com a empresa, a Medida Provisória do setor automotivo do Nordeste ainda vigorava, ou seja, quando analisou a vinda para o Rio Grande do Sul, a Ford também levou a mesma em conta e mesmo assim optou pelo Rio Grande do Sul. A lei federal aprovou os incentivos para as regiões norte e nordeste apresentam benefício bem mais restritivos do que os previstos na Medida Provisória, ou seja, se naquele momento a Ford tivesse ido para o nordeste, contaria com incentivos fiscais bem mais interessantes do que na situação atual. Portanto, inexistiu qualquer ajuste envolvendo Governo Federal, Governo do Estado da Bahia e autoridades da República contra o Rio Grande do Sul, com o fito de afastar a Ford do Estado, como quis fazer crer o Governo Estadual, para os efeitos de justificar sua conduta absolutamente equivocada.

Resumindo, o Executivo foi desenvolvendo e variando suas teses e explicações na medida em que a negociação não avançava e a empresa foi forçada a cancelar seu investimento no Estado. Começou entendendo que a Ford ficaria de qualquer maneira, sustentando seu entendimento, entre outros, na localização geográfica estratégica relativa ao Mercosul. Este ponto ficou totalmente prejudicado e comprovadamente equivocado na medida em que o projeto foi realocado na Bahia. Também durante a tentativa de negociação, as autoridades

estaduais entendiam que a planta da montadora não ficaria em nenhum lugar, pois teria se desinteressado do investimento por problemas conjunturais diversos, o que também os passos da Empresa não confirmaram. A questão da conspiração foi apenas uma destas teses desenvolvidas na tentativa de atribuir a fatores externos a saída da Empresa.

#### **5.10 - QUANTO A PERDA DE TRIBUTOS - ARRECADAÇÃO FUTURA - PELA AUSÊNCIA DO PROJETO “AMAZON” NO ESTADO**

No aspecto relativo a perda de arrecadação futura, ao longo da CPI, foram ouvidos vários depoimentos que comprovam esse fato.

Para o Porto de Rio de Rio Grande, mesmo com a minimização dada ao fato pelo Sr. Spotorno, fica clara a perda, num cálculo simples, considerando a média de pagamentos potenciais que seriam efetuados pela Ford Brasil Ltda. Por conta das tarifas. Considerando uma vida mínima do projeto de 25 anos, a perda seria de R\$ 29,5 milhões – média potencial mensal da Ford de R\$ 98.262,09 -, nada desprezível para os cofres da SUPRG.

No caso do Município de Rio Grande, também evidenciamos perdas no retorno do ICMS baseado no valor agregado gerado pelas importações de veículos da Ford. Conforme informações do Sr. Jair Barbosa, Secretário da Fazenda do Município de Rio Grande a perda do Município representa R\$ 2 milhões anuais. Considerando uma vida útil mínima do projeto de 25 anos essa perda representa R\$ 50 milhões para os cofres do Município.

O mesmo fato foi verificado no depoimento do Sr. Menegotto, Secretário para Assuntos da Ford no Município de Guaíba, principal afetado pela perda do empreendimento.

De acordo com o Secretário, a perda do projeto “Amazon” representa 12% anuais para os cofres municipais. Se considerarmos apenas a alteração no índice de retorno que

passaria de 0,65% para 0,87% a perda para o Município de Guaíba representa R\$ 55 milhões, com uma vida útil mínima de 25 anos do empreendimento Ford.

No âmbito estadual, durante o depoimento do Sr. José Luiz Vianna de Moraes e também do Sr. Daniel Bordignon, os mesmos defenderam de forma insistente de que os investimentos com as montadoras teriam sido um mau negócio para o Estado, em especial para as finanças estaduais. Quando perguntados sobre em que se embasavam para fazer tais afirmativas, em momento algum conseguiram responder de forma técnica e nem apresentam estudos consubstanciados que permitissem tornar suas colocações verdadeiras.

Evidenciou-se claramente que os mesmos emitiram opiniões e avaliações descompromissadas e sem conhecimento técnico suficiente para apresentar em uma CPI que objetiva esclarecimentos essencialmente técnicos e não de caráter político e subjetivo.

Posteriormente o Sr. José Luiz Vianna Moraes encaminhou um trabalho denominado RELATÓRIO SOBRE O IMPACTO DOS BENEFÍCIOS FISCAIS - COMPLEXO FORD, que se encontra em anexo.

Resumidamente, o relatório indica três cenários projetados, podendo ser considerados para fins de projeções e sensibilidade do projeto, dentro do modelo desenvolvido.

O estudo, no entanto, é bastante restrito para permitir uma avaliação da geração de ICMS global para o Rio Grande do Sul, ou seja, não há cálculo global do impacto nas finanças públicas estaduais pelo efeito multiplicar na economia.

Quando os senhores José Luiz Moraes e Daniel Bordignon diversas vezes citaram e tentaram utilizar-se deste conceito, o fizeram sempre tentando mostrar o custo, sem nunca

apresentarem qualquer projeção tecnicamente defensável de benefícios, o que invalida suas opiniões ou colocações, o que é grave, na medida que informam incorretamente a CPI.

Nos diversos questionamento que lhes foram feitos, somente souberam responder sobre estimativas de custos e nunca sobre as diversas formas como será gerada receita de ICMS durante o processo produtivo.

Além de bastante restrito, a análise do estudo incorre em erro quando afirma que a partir de dado momento o financiamento do ICMS da Ford necessitaria um aporte de recursos dos cofres estaduais de aproximadamente R\$ 60 milhões anuais e projetando um desembolso ao longo de 15 anos superior a R\$ 700 milhões. Esta conclusão é totalmente equivocada, pois o ICMS financiado está sempre limitado ao saldo devedor, conforme regulamento, o que faz com que não seja possível que haja desembolso financeiro por parte do tesouro do Estado. Na realidade a previsão legal trabalha com dois parâmetros, sendo um o percentual do faturamento da empresa, que é limitado a um segundo parâmetro que é o saldo devedor do ICMS, o que protege as finanças estaduais de qualquer desencaixe conforme o considerado no estudo.

Concluindo, o estudo não permite qualquer avaliação sobre o impacto global do projeto Ford nas finanças estaduais e muito menos permite qualquer apoio a decisões sobre a conveniência ou não do investimento e do aporte ou não de recursos estaduais para fomentar a economia a partir do mesmo.

Em função da inadequação do documento anteriormente referido a relatoria entende deva ser realizado amplo estudo que efetivamente represente os impactos alavancados pelo projeto Ford nas finanças estaduais, especialmente na arrecadação do ICMS, levando em conta as seguintes questões:

- (a) efeitos a partir da fábrica da Ford,



- (b) das sistemistas localizadas dentro do complexo industrial;
- (c) das empresas fornecedoras de diversos níveis;
- (d) de outras cadeias produtivas localizadas no Estado;
- (e) das demais atividades relacionadas direta ou indiretamente com a operação da Ford, em especial do setor terciário, provenientes da renda e salários gerados e,
- (f) incremento no PIB em função da alavancagem do projeto Ford.

O estudo deverá, ainda, contemplar um horizonte de tempo mínimo de 20 anos, adequado para medir os efeitos de projetos desta magnitude.

Esta relatoria acredita que os resultados de qualquer estudo, cientificamente embasado, levará a confirmar perdas de recursos que faltarão aos cofres públicos para atender compromissos com educação, saúde, pequenas empresas como divulga o atual Governo.

#### **5.11 - QUANTO A PERDA DE EMPREGOS PELO ROMPIMENTO DO CONTRATO COM A FORD BRASIL**

Para melhor entendimento da questão do emprego é importante que se fixem alguns conceitos. Inicialmente deve ser ressaltado que há empregos gerados em diversos níveis, quais sejam, diretos na própria montadora, diretos no complexo industrial, diretos na cadeia produtiva gerada pela montadora, diretos gerados nas diversas cadeias produtivas que interagem com a da montadora e toda a gama de serviços e oportunidades que se originam e são afetados por suas operações. Toda a vez

que se fala em geração de empregos, deve-se atentar para que tipo de emprego e efeito está sendo referido.

Outro ponto fundamental e complexo na geração de empregos é sem dúvida o momento em que se dá, ou seja, não há a geração em um momento único e sim de forma gradativa, consolidando-se na medida em que as operações da montadora evoluem e especialmente as diversas cadeias produtivas crescem. Inicialmente a produção local (no RS) de componentes é baixa e posteriormente tende a crescer. Na medida em que as empresas gaúchas forem aumentando sua participação, paralelamente o emprego vai sendo incrementado e os efeitos econômicos se expandem. É fator determinante desta questão também a gradativa elevação da produção de veículos.

Estes conceitos são importantes na medida em que muitas vezes são trabalhados números aparentemente conflitantes, que por vezes não o são por tratarem-se de coisas diferentes. Pode estar correto o Sr. Luiz Moan, diretor da GM, quando afirma que a General Motors iria gerar 4 mil empregos diretos e 10 mil empregos na cadeia produtiva, quando atingisse a produção inicial prevista, bem como também a FIERGS pode estar correta quando refere que a saída da Ford significou a perda de 168.553 empregos (diretos, indiretos e efeito renda). Estão seguramente tratando da aferição de coisas diferentes.

A relatoria entende que ambos os conceitos podem representar bem os prejuízos ocasionados na geração de empregos, o que permite concluir por uma perda irreparável para o conjunto da sociedade. Lembre-se que o projeto da Ford deveria gerar um número de veículos próximo ao da GM, porém de maior preço final.

Entendemos que a busca do projeto da Ford não visou unicamente os empregos industriais diretos, mas sim a complexidade e multiplicidade de efeitos que visa exatamente chegar até mesmo na atividade informal que acaba gerando

condições de sobrevivência a todos os que direta ou indiretamente se vinculam à operação da montadora. Um pipoqueiro que sobreviveria e sustentaria sua família vendendo seus produtos na saída da fábrica da Ford terá que buscar outra ocupação. Da mesma forma que pequenos negócios que se instalariam próximos da fábrica ou que poderiam se expandir não mais o serão, bloqueando centenas e milhares de novas oportunidades de emprego e renda.

A geração de emprego não se restringe à área geográfica da montadora, mas se expande por todo o Estado. Qualquer fornecedor, independente de seu porte e localização que for incorporado à cadeia produtiva, gerará empregos em sua região e o pagamento de salários gerará efeito em sua cidade. Exatamente o chamado efeito renda calculado pela FIERGS representa um alvo tão importante quanto os empregos industriais previstos, uma vez que representa, na realidade uma democratização das oportunidades geradas pelo empreendimento.

Uma interessante afirmação no sentido da geração de empregos constou no Informe Direto da Secretaria do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais de março/99, que utilizou dados do BNDES para demonstrar a geração de empregos pelo setor automotivo. Na medida em que divulgava e citava o critério em documento oficial, pressupõe-se que o Executivo no mínimo concordava com o mesmo.

Com base nas informações ali contidas, seriam gerados 139 empregos para cada R\$ 1 milhão de demanda final. Seguindo esse pressuposto teríamos:

- (a) Valor do Veículo R\$ 20 mil
- (b) Produção anual: 100 mil
- (c) Valor da demanda final: R\$ 2 bilhões
- (d) Valor agregado considerado: 45 %
- (e) Total do valor agregado: R\$ 900 milhões

(f) Valor agregado multiplicado por 139 = 125.100 empregos.

Sendo assim, independente do conceito adotado, fica evidenciada a perda significativa de empregos em função da saída do investimento da Ford Brasil, empregos estes e oportunidades que serão gerados na Bahia.

#### **5.12 - QUANTO AS RAZÕES ALEGADAS PELO GOVERNO PARA O NÃO CUMPRIMENTO DO CONTRATO COM FORD BRASIL**

O Governo do Estado publicamente divulgou que não daria cumprimento ao contrato, nos termos em que este se encontra pactuado, porque não dispunha de numerário, o contrato apresentado vícios de ordem legal e constitucional, bem como, era social injusto.

No entanto, a investigação demonstrou, longe de qualquer dúvida, que os recursos para o adimplemento do contrato existiam e encontravam-se à disposição do Governo do Estado em conta vinculada do Banco do Estado do Rio Grande do Sul.

Também nesse aspecto, a apreciação das contas do governo anterior, ano de 1.998, realizada pelo Tribunal de Contas do Estado - TCE, indicou um superávit, não confirmando as alegações de “rombo nas contas”, insistentemente referido e que inviabilizariam, segundo depoimentos prestados, a realização das obrigações contratualmente definidas para o Estado.

Na síntese do relatório do TCE, publicado no Diário Oficial Estado, de 23.11.99, pág. 22, ficam demonstradas as seguintes questões: a execução orçamentária demonstrou que o Estado gerou um superávit de R\$ 373, 7 milhões, a receita

efetiva foi a maior do último decênio, R\$ 6,58 bilhões, o comprometimento da receita corrente líquida com gastos de pessoal reduziu para 75,92 % em relação aos anos anteriores. O saldo disponível e vinculado em contas bancárias cresceu. O ativo financeiro superou o passivo financeiro em R\$ 211,9 milhões, o que não ocorria desde 1.990.

No que diz respeito a constitucionalidade e legalidade, muito embora oferecido ao Governo a possibilidade de demonstrá-la, em momento algum, foi este capaz de evidenciá-las. Em verdade, ratificou conduta similar com a General Motors do Brasil circunstância que bem demonstra a improcedência da alegação da existência de vício. Tanto é assim que até a presente data o Governo não se animou a discutir eventual vício e, em nenhum momento, apontou em sede de CPI a existência concreta desses.

Igualmente, no que diz respeito a alegação de que o contrato seria socialmente injusto, releva destacar que a presença da Ford Brasil na cidade de Guaíba geraria milhares de empregos e uma extraordinária arrecadação de tributos, alavancando o Estado em geral e aquela região em particular para um patamar de riqueza absolutamente diferenciado daquele que vivemos nesse momento.

Assim pois, absolutamente justificável o investimento do Estado e, portanto, socialmente justo o empreendimento.

Assim, em face da existência do dinheiro, da legalidade do contrato e da justiça social que produziria a única conclusão racional para se compreender a atitude do Governo foi aquela expressada numa única frase pelo presidente de honra do Partido dos Trabalhadores, Sr. Luis Inácio “Lula” da Silva: “Foi com muito orgulho que um certo dia pela manhã abri o jornal e vi que você, Olívio, disse que não tinha dinheiro para financiar multinacionais, e mandou a Ford embora.” (Zero Hora, de 16.10.99)

### **5.13 - QUANTO A UTILIZAÇÃO DOS RECURSOS DO FUNDO ESPECIAL DA EDUCAÇÃO - FEDUC**

Quando o Governo estadual realizou aditivo ao contrato firmado com a General Motors, acertou com a empresa a utilização de cláusula contratual existente no contrato original que possibilitava a antecipação de pagamento de parcelas de amortização.

Para a realização de obras de infra-estrutura, o Governo do Estado acertou com a empresa a utilização do previsto neste dispositivo e a empresa antecipou parte do pagamento do contrato de financiamento em valor superior a R\$ 30 milhões.

O problema desta questão é que entende-se como correta a forma da antecipação de recursos, porém a utilização do retorno das amortizações deste contrato significou o descumprimento da Lei nº 11.005, de 19.08.97 que nos art. 3º e art. 5º, inciso V, define:

*“Art. 3º - Fica instituído o Fundo Especial da Educação - FEDUC, com a finalidade de receber e administrar recursos econômico-financeiros voltados ao custeio, parcial ou total, dos encargos do Estado, decorrentes do pagamento da remuneração aos integrantes do Magistério Público Estadual.*

*Art. 5º - Os recursos do Fundo serão formados:*

*V - pelo retorno do valor dos financiamentos concedidos com base na Lei nº 10.607, de 28 de dezembro de 1.995, com recursos do Fundo de Reforma do Estado - FRE;”*

A lei e seus artigos permanecem em pleno vigor e é clara quanto à destinação do retorno das amortizações dos contratos concedidos com recursos da Lei nº 10.607, com base na qual inseriu-se o financiamento da GM, determinando que os

retornos das operações de empréstimo deste contrato deveriam ser alocados obrigatoriamente no FEDUC. A utilização destes recursos, conforme ocorreu, utilizando-os para a conclusão da infra-estrutura da GM é flagrantemente ilegal e, na forma dos artigos 85, VII, da Constituição Federal e 83, da Constituição Estadual, em tese, se constituem crime de responsabilidade do Senhor Olívio de Oliveira Dutra, DD. Governador do Estado., pelo qual deverá responder nos termos da Lei nº 1.079/50.

#### **5.14 - QUANTO AO ENCAMINHAMENTO FINAL DA CPI - RECOMENDAÇÕES**

Pelo exposto, tanto do exame dos documentos e depoimentos que compõe o presente processado e, muito especialmente, em face das conclusões retro apontadas, no sentir dessa Relatoria são oportunas as seguintes providências:

5.14.1 - Remessa de cópia integral dos autos do inquérito parlamentar ao Ministério Público do Estado, a fim de que o referido órgão tome ciência do teor deste e, particularmente, das conclusões, adotando as providências que entender cabíveis no que diz respeito a sua seara de atuação;

5.14.2 - Remessa de cópia integral dos autos do inquérito parlamentar ao Tribunal de Contas do Estado, a fim de que o referido órgão tome ciência do teor deste e, particularmente, das conclusões, adotando as providências que entender cabíveis no que diz respeito a sua seara de atuação;

5.14.3 - Remessa de cópia integral dos autos do inquérito parlamentar à Contadoria e Auditoria-Geral do Estado, a fim de que o referido órgão tome ciência do teor deste e, particularmente, das conclusões, adotando as providências que entender cabíveis no que diz respeito a sua seara de atuação;

5.14.4 - Sugerir, ao Poder Executivo Estadual o afastamento das funções político-administrativas que ocupam, durante eventuais investigações que se seguirem a essa CPI, dos Senhores José Luiz Vianna Moraes, Secretário de Estado do Desenvolvimento e dos Assuntos Internacionais, Paulo Torelly, Procurador-Geral do Estado e Luiz Francisco Spotorno, Superintendente do Porto de Rio Grande, haja vista que, existe, ao menos em tese, a possibilidade das pessoas antes nominadas virem a responder investigações e/ou processos judiciais, em razão do exercício de suas respectivas funções, com vista a apuração do fatos constatados.

5.14.5 - Sugerir à PGE adotar as medidas aptas para ensejar o ressarcimento por parte do Governo atual o ressarcimento da publicidade enganosa veiculada pelo anúncio de negociação entre o Estado do Rio Grande do Sul e General Motors do Brasil Ltda.

5.14.6 - Considerando que a estratégia de Governo para renegociação da Ford levou por suporte, dentre outras, a premissa de que esta empresa permaneceria no Estado, independentemente da concessão de incentivos, mas em função da presença da GM e da posição privilegiada do Rio Grande do Sul em relação ao MERCOSUL;

Considerando que tomou como certa a premissa de que eventual crise mundial no mercado econômico levaria a Ford a desistir do empreendimento nesse Estado e em qualquer outro;

Considerando que imaginou a existência de uma verdadeira “conspiração” envolvendo o Governo Federal e o Governo do Estado da Bahia

Considerando que o Governo pretendia dar outra destinação aos recursos existentes para a instalação da Ford sob



o argumento que tal destinação do recurso seria um ato socialmente injusto;

Ao final das investigações realizadas por essa CPI, constatou-se que a totalidade das premissas era equivocada, portanto, errou na condução das negociações com a Ford, culminando com a perda do investimento por culpa exclusiva do Governo atual, causando prejuízos econômicos e sociais irreparáveis.

Para tanto impõe-se a retratação público do atual Governo, através dos meios de comunicação, perante:

(a) os cidadãos gaúchos pela frustração das expectativas;

(b) os cidadãos guaibenses pelo descumprimento das promessas de campanha divulgadas naquela comunidade;

(c) os investidores locais, nacionais e internacionais por eventuais transtornos causados pelo descumprimento do contrato com a Ford Brasil Ltda.

## **É o RELATÓRIO.**

**Porto Alegre, 1º de Dezembro de 1999.**

**DEPUTADO BERFRAN ROSADO  
RELATOR**

## **8 - ANEXOS**

Anexo I - Processo de Instalação e de Prorrogação da  
CPI

Anexo II - Atas das Sessões

Anexo III - Íntegra dos Depoimentos e Análise dos  
Depoimentos

Anexo IV - Documentos Expedidos

Anexo V - Documentos Recebidos

Anexo VI - Materias de Imprensa

Anexo VII - Leis Pertinentes: FEDUC, FDI, Fundo de  
Guaíba de Desenvolvimento do Município de Guaíba.