



O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Declaro iniciada a 6ª Reunião de Audiência Pública do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves.

Conforme o § 1º do art. 121 da Lei nº 13.242, de 30 de dezembro de 2015, que dispõe sobre as diretrizes para elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2016, a Comissão Mista *“poderá realizar audiências públicas com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio e desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves”*.

Por esse motivo, esta Comissão convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes de órgãos gestores e do Tribunal de Contas da União para discutir os Indícios de Irregularidades Graves — IGP apontados pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.810/2016 TCU-Plenário, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

Ontem, dia 21 de novembro, ouvimos os seguintes órgãos: ELETROBRAS Termonuclear, Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia — HEMOBRAS, Fundo Nacional de Saúde, e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária — INFRAERO. Hoje, dia 22 de novembro, ouviremos o Ministério da Integração Nacional, o Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, a PETROBRAS e o Ministério do Esporte.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão cada um de 10 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas, apesar dos indícios apontados pela Corte de Contas.

Segundo o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo. Quero dizer também que flexibilizaremos o prazo de acordo com a necessidade.



A lista de inscrição para o debate está aberta.

E para compormos a primeira Mesa de trabalho, neste momento, convido para se sentar à mesa e realizar as suas apresentações os Srs. Rafael Oliveira Kuhn e Carlos Xavier, ambos representantes do TCU. Convido também o Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia, representante do DNIT. *(Pausa.)*

Como ficou acertado ontem, começaremos a primeira fala com a representação do TCU. Então, vamos franquear a palavra ao Rafael Oliveira Kuhn.

O SR. RAFAEL OLIVEIRA KUHN - Boa tarde a todos, boa tarde aos Srs. Parlamentares, meu nome é Rafael, sou do Tribunal de Contas da União.

(Segue-se exibição de imagens.)

A obra de que falarei é do Programa BR-Legal, especificamente o Contrato 133/2014, no Estado do Paraná. A sua funcional programática é da manutenção de trechos rodoviários na Região Sul, no Estado do Paraná. O valor estimado é de 42 milhões e 300 mil reais. Data-base, maio de 2012. A execução no momento da fiscalização era de 23,66%. O dano potencial ao Erário é de R\$ 5.713.377,46, com data-base também em maio de 2012. Esse dano potencial foi estimado no Acórdão nº 2.828/2016 TCU-Plenário.

Qual foi o indício? Foi a inclusão de trechos rodoviários no objeto contratado que não estavam sob a jurisdição do DNIT. Por exemplo, havia trechos com o DER, do Paraná, com a AGESUL — Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos, do Mato Grosso do Sul, e trechos concedidos à iniciativa privada. Também foi observada a presença de segmentos rodoviários ainda não pavimentados ou sequer implantados.

Assim, a empresa foi contratada para executar os serviços em 617,2 quilômetros de rodovias, nos termos do edital, mas realizará efetivamente serviços em apenas 474 quilômetros, ou seja, em 76,79% do objeto licitado, sem que haja a correspondente redução no valor total do ajuste. Esse foi o indício.

Nas deliberações do Tribunal, conforme Acórdão nº 2.356/2016, da sessão de 14 de setembro de 2016, foram promovidas oitivas da empresa contratada e do DNIT. Houve a reclassificação do achado em proposta de IGP e encaminhada cópia do acórdão para a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional.



O Acórdão nº 2.828/2016-TCU-Plenário, da sessão de 9 de novembro de 2016, determinou ao DNIT que reavaliasse, no prazo de 60 dias, todos os contratos firmados no âmbito do Programa BR-Legal, no sentido de identificar e, eventualmente, suprimir, mediante formalização de termos aditivos, valores de serviços em trechos de rodovias federais não implantadas, em construção ou que não estejam sob a jurisdição do DNIT.

No item nº 9.1 foi determinado um prazo de 15 dias para o DNIT adotar as providências necessárias ao exato cumprimento da lei, formalizando termo de aditamento ao Contrato 133/2014, que é o contrato em tela, o BR-Legal, com vistas a reduzir o valor contratado em, no mínimo, o valor do dano — R\$5.713.377,46 —, devido à redução da qualidade do serviço previsto, encaminhando documentação comprobatória ao Tribunal de Contas da União.

O item 9.5 foi para comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. Segundo o item 9.5.2 *“o saneamento da impropriedade acima mencionada, com potencial de dano ao erário de R\$5.713.377,46, depende da implementação pelo DNIT da medida determinada no subitem 9.1 desta deliberação”*.

O SR. CARLOS XAVIER - Sr. Presidente, Senador Telmário Mota, Sras. e Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, dando prosseguimento ao exame das obras com indicativo de irregularidade grave, com indicativo de paralisação, a minha intervenção vai ser bastante rápida. Vou tratar da implantação da BR-448, no Estado do Rio Grande do Sul. A minha intervenção será rápida, porque essa é uma obra que já foi concluída no ano de 2013, está em pleno uso e já está prestando o serviço para o qual se destinava.

Todavia, o histórico dessa obra a mantém como IGP. A fiscalização foi realizada no ano de 2011, e no ano de 2012 o Tribunal manifestou-se por meio do Acórdão nº 2.872/2012 TCU-Plenário. O acórdão coloca quais seriam as medidas saneadoras, sob o ponto de vista do Tribunal, para sanar o IGP. Essas medidas consistiam basicamente, na época, em reajuste de preços, reajuste de quantidades e desconto nas medições futuras.

Contudo, essa obra nunca foi incluída no quadro de bloqueio, porque a deliberação soberana do Plenário, com a participação do Comitê de Avaliação das



Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI e da CMO, optou sempre por não incluir essa obra no quadro de bloqueio, de modo que ela está concluída. Mas, sob o ponto de vista do Tribunal, permanecem indícios de irregularidade que tipificam a obra como IGP.

A situação atual desse processo no Tribunal é a seguinte: as empresas e o DNIT entraram com pedido de reexame. Ao entrar com o pedido de reexame ocorre o efeito suspensivo. Então, essa obra para nós do TCU está com efeito suspenso, até que venha a deliberação sobre o pedido de reexame. Os valores em questão são o sobrepreço da ordem de 91 milhões de reais, com a data-base de setembro de 2008.

O essencial sobre essa obra era isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Com a palavra o Dr. Luiz Antônio Ehret Garcia, representante do DNIT.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Boa tarde, senhoras e senhores. Eu gostaria de cumprimentar todos os Srs. Parlamentares presentes, especialmente o Senador Telmário Mota.

São os dois empreendimentos em que o TCU identificou indícios de irregularidades graves com indicação de paralisação: a Rodovia do Parque, a BR-448, no Estado do Rio Grande do Sul, e um lote do Programa BR-Legal.

(Segue-se exibição de imagens.)

A Rodovia do Parque, como foi dito pelos colegas do Tribunal de Contas da União, já está em operação, em serviço. Ela foi inaugurada em dezembro de 2013, e não existe nenhuma indicação, no Projeto de Lei Orçamentária Anual — PLOA que foi encaminhado pelo Executivo a esta Casa, de uma ação orçamentária. Essa ação sequer consta no projeto encaminhado pelo Executivo para a apreciação do Legislativo. É uma rodovia que já está em operação. E nós estamos orientando no sentido de que essa obra não seja incluída no Anexo 5, a exemplo do que ocorreu nos exercícios anteriores. Como já foi inaugurada, não há por que a indicação de paralisação de uma obra concluída.

Vou antecipar rapidamente alguns dados sobre a obra, devido ao tempo que me foi concedido.



A rodovia está concluída. Não há fins de inclusão no quadro de bloqueio da LDO, pelo fato de a rodovia já estar em operação. Como foi exposto aqui pelo representante do TCU, o processo está em análise de recursos que foram impetrados pelas empresas contratadas e consta na pauta a ser analisada pelo Plenário amanhã, para deliberação do TCU, conforme consulta feita pela nossa área de acompanhamento. Então, trazemos aqui algumas justificativas para a não inclusão dela no TCU.

O BR-Legal é o Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, que nasceu da necessidade de darmos maior robustez às ações de sinalização nas rodovias, com a implantação não só de placas, pórticos e placas indicativas, como também de sinalização horizontal, pintura de faixas e instalação de dispositivos de segurança. Todas essas ações estão de acordo com as normas técnicas vigentes no País, o Código de Trânsito brasileiro e os manuais do DNIT, que remetem sobre o procedimento a fim de que as rodovias federais sejam bem sinalizadas e disponham de dispositivos de segurança adequados, visando à preservação da segurança e da vida das pessoas que trafegam nas rodovias.

O BR-Legal é uma evolução do Programa de Sinalização de Rodovias — ProSinal, do DNIT. Esse programa se constituía de planos de trabalho meramente quantitativos para a execução e manutenção da sinalização vertical e horizontal. O que acontecia no passado era que, com o ProSinal, as rodovias federais em cada Estado tinham um padrão diferente de sinalização. Não havia um projeto de engenharia adequado para o serviço de campo; o serviço era orientado pelos fiscais de campo de cada unidade regional do DNIT.

O BR-Legal traz uma evolução. É uma contratação realizada pelo Regime Diferenciado de Contratações Públicas, na modalidade de contratação integrada, em que o contratado é responsável tanto pela elaboração dos projetos de engenharia que são analisados e aprovados previamente pelo DNIT, quanto pela execução das obras, do serviço de implantação das placas, da pintura das faixas, da instalação de taxas refletivas — os chamados olhinhos de gatos que brilham à noite — e de dispositivos de segurança. Tudo isso de acordo com o projeto elaborado, detalhado e efetivamente aprovado pelo DNIT.



Também fica a cargo da empresa contratada a manutenção de todos os dispositivos de segurança implantados. Por exemplo, a pintura tem que ter a retrorrefletância tida em norma. Se ela não tiver a retrorrefletância tida em norma, o contratado é obrigado a fazer a repintura, a dar manutenção na sinalização horizontal, a substituir placas danificadas, a substituir defensas. Enfim, tudo fica a cargo do contratado. E é paga uma parcela fixa mensal por *performance*. Se em algum trecho a sinalização não estiver em conformidade, o pagamento é decrescido. Ou seja, é um contrato, por *performance*, de manutenção dos dispositivos de segurança, para que, ao longo da vigência do contrato — são 5 anos —, a rodovia esteja bem sinalizada e com os dispositivos de segurança operando adequadamente.

Eu coloquei em destaque o mapa do Estado do Paraná em que há basicamente três contratos incluídos no Programa BR-Legal. O contrato em discussão está destacado na cor lilás, na cor magenta. É o lote 70, que abrange diversas rodovias do centro-oeste paranaense. Nós destacamos apenas o lote 70, porque está em discussão. O que está em vermelho no mapa são os segmentos que o TCU identificou como sendo inadequados para compor o escopo do contrato. São segmentos em rodovias ainda não pavimentadas ou em rodovias que estavam ou estão delegadas ao Estado ou à iniciativa privada.

Esse programa foi montado diante de um cenário em que o País estava com uma capacidade de investimento e de infraestrutura muito maior do que a que nós vivenciamos hoje. Existia a expectativa de pavimentação desses segmentos por contratos alheios ao Programa BR-Legal, e depois de incorporação dessas rodovias pelos serviços de manutenção de sinalização. Foi por isso que o DNIT licitou esse programa contemplando alguns segmentos que ainda não estavam pavimentados, porque eles seriam incorporados ao programa de manutenção de dispositivos de segurança, para que nós mantivéssemos um mesmo padrão de sinalização, para não que não houvesse descontinuidade.

Por exemplo, em uma rodovia sinalizada, com faixas de 15 centímetros de largura, com certa cadência de pintura, com película refletiva das placas — temos adotado em nosso projeto essa película com maior grau refletivo —, de repente, no mesmo corredor, se depara com uma padronização diferenciada. Ainda que seja



dentro das normas, há uma diferença entre os materiais que são aplicados no BR-Legal e os materiais que estão no escopo da obra. Então, a nossa ideia era que, assim que a rodovia fosse pavimentada, pudéssemos adequá-la aos padrões de sinalização que o corredor todo estava abrangendo. Infelizmente, nós não conseguimos fazer a pavimentação desses segmentos a tempo, e foi por isso que a auditoria apontou que o contrato abrangia trechos que não estavam pavimentados.

Eu vou passar aqui alguns *slides*, rapidamente, para ilustrarmos a situação da rodovia anterior à implementação do programa BR-Legal e imediatamente após a implementação do BR-Legal. Vemos a rodovia com a pintura das faixas já desgastada. Houve uma revitalização da pintura, e pode-se perceber que a largura da faixa passou de 10 centímetros para 15 centímetros. Em relação à sinalização vertical, alguns trechos estavam desprovidos de placas de advertência e de placas de regulação da velocidade da rodovia. Nós instalamos todas as placas de advertência, de regulação da velocidade, e os marcos quilométricos para que a rodovia tenha condições de ser trafegada de forma adequada, para que o condutor seja informado ou advertido sobre a existência de curvas, sobre a redução de velocidade, sobre a ultrapassagem proibida,, etc. Então, é um programa que visa dar maior segurança. Vemos ainda a implementação de defensas metálicas, que são dispositivos de segurança. No caso de acidente, as defensas podem salvar vidas, diminuindo o grau de severidade do acidente.

O que mostra a pesquisa da Confederação Nacional do Transporte — CNT, com dados coletados desde 2013/2014, é que houve melhoramento significativo do quesito sinalização em toda a malha rodoviária federal. Aumentaram os índices de ótimo e reduziram-se os índices de péssimo e ruim. Então há uma sensibilidade, que já está sendo percebida nas pesquisas da CNT, de que a qualidade da sinalização das rodovias federais administradas pelo DNIT tem melhorado, e muito, com a implementação do Programa BR-Legal. Ou seja, as rodovias estão mais seguras. A evolução nos dados de acidentes demonstra que o grau de severidade dos acidentes nas rodovias federais administradas pelo DNIT tem diminuído, graças às ações do BR-Legal e também às ações de controle de velocidade, além das campanhas educativas conduzidas pela Polícia Rodoviária Federal.



O Acórdão nº 2.828/2016 TCU-Plenário, que foi proferido recentemente, em 9 de novembro, determinou ao DNIT que faça a supressão dos segmentos que foram identificados como não pavimentados. O DNIT, antes mesmo de ser notificado, porque a notificação desse acórdão ainda não chegou oficialmente ao órgão, já está tomando todas as providências no sentido de ter um aditivo ao contrato suprimindo o valor de 5,7 milhões de reais aproximadamente. Nós já notificamos a empresa contratada, que já se manifestou favoravelmente a essa supressão. Eu assinei esse processo ontem e o encaminhei à procuradoria do órgão para análise da minuta do termo aditivo de supressão desses segmentos e dos aspectos legais. Eu acredito que em cerca de uma semana ele seguirá da procuradoria diretamente para deliberação da diretoria colegiada. Então, antes mesmo de esse acórdão encerrar o prazo de 15 dias que foi dado pelo TCU, essa questão vai ser saneada.

O que eu gostaria de ressaltar é que nenhum serviço foi pago nos trechos apontados pelo TCU: nem projeto, muito menos serviço de sinalização. Então não houve liquidação de despesa nesses segmentos não pavimentados, o que mostra que não houve liquidação de despesa irregular, que não houve pagamento de serviço não executado. Nada disso.

Há uma necessidade de saneamento administrativo do contrato, que já está em curso no âmbito do DNIT. Então, Senador, nós pedimos que esta ação não seja incluída no Anexo 6 do Orçamento Geral da União para o exercício do ano que vem, por se tratar de um programa de sinalização rodoviária, de um programa de segurança viária, cuja irregularidade apontada pelo TCU vai ser devidamente equacionada no prazo determinado pelo órgão.

Em relação ao prazo de 60 dias para avaliar se isso ocorre em outros contratos, a nossa equipe já está dedicada a fazer esse levantamento e a levar ao Tribunal de Contas toda a relação dos contratos em que porventura ocorram irregularidades, para que possamos tomar as devidas providências.

Eu agradeço aqui o espaço que nos foi dado. Peço desculpas por ter avançado além do tempo estabelecido, mas, como se trata de um programa de segurança viária, eu achei que deveria, como servidor, trazer essa preocupação a este Plenário.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Agradeço aos convidados as exposições. E vou fazer aqui algumas ponderações.

Com relação à BR-448, a Comissão entende há vários anos que, estando os contratos concluídos, não há sentido em manter a indicação de paralisação. Porém, eu queria, primeiro, perguntar ao Tribunal de Contas se ainda identifica algum risco concreto de mais prejuízo ao Erário decorrente desse contrato objeto da indicação de paralisação. Esta é uma pergunta que estou fazendo ao TCU.

Eu pergunto ao DNIT se esse contrato já foi objeto de encontro de contas, de formalização e de encerramento, ou se existem faturas ou empenhos pendentes que podem dar origem a novos pagamentos ou pagamentos futuros. Pergunto também ao DNIT se poderia encaminhar a esta Comissão o documento de formalização da mudança contratual da obra da BR-448.

Pergunto em seguida sobre o outro tema, que é o Programa BR-Legal. Esse caso também parece bem simples. O contrato foi feito para cerca de 600 quilômetros de rodovia, o projeto executivo, justificadamente, prevê serviço em apenas 400 quilômetros de rodovia, mas o valor desse serviço permanece o mesmo — um jogo de planilha quase simplório.

Pergunto ao DNIT: quais as providências adotadas para se retomar o valor contratual, o montante previsto na licitação, cumprindo-se a exigência constitucional? Essas correções já foram formalizadas contratualmente?

Ficam aqui as perguntas. O Tribunal de Contas pode responder primeiro e depois o DNIT, por favor.

O SR. CARLOS XAVIER - Obrigado pelas perguntas, Senador.

Em relação à BR-448, ao *status* processual da obra, pelos nossos controles, já houve todos os pagamentos, a obra está concluída. Então o valor que estava em discussão, que o Tribunal apontou no valor histórico de 91 milhões de reais, de 2008, ainda permanece. Está pautado para amanhã o exame dos recursos que as empresas interpuseram, de sorte que pode haver alguma redução desse valor ou até eventualmente o saneamento total do processo. Mas a princípio nós ainda estamos discutindo 91 milhões de reais a preço de 2008.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado.

Concedo a palavra ao Dr. Luiz Antônio.



O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Senador, quanto à BR-448, nós estamos aguardando o exame de mérito do recurso que foi impetrado no TCU. Como está prevista a deliberação do TCU para amanhã, assim que sair o resultado, se houver alguma medida administrativa que o DNIT possa tomar, ela vai ser tomada.

Acontece que é uma obra que já está concluída. Então não cabe paralisar uma obra concluída. Nós temos três contratos, na verdade não é um contrato só. São três contratos, sendo que quanto a dois, inclusive, já foi emitido o recebimento definitivo da obra. Quanto a um terceiro contrato, não foi emitido o recebimento, até por conta de estarmos aguardando a tramitação do processo no Tribunal de Contas, a deliberação, para que na sequência o DNIT possa tomar as medidas administrativas cabíveis.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Quanto a faturas e empenhos, há algo pendente?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Todas as medições já foram liquidadas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Da BR-Legal? A pergunta foi referente àquela questão: a obra era para 600 quilômetros, e foram executados 400. Quais as providências adotadas para se retomar o valor contratual, o montante previsto na licitação, cumprindo-se as exigências constitucionais? Essas correções já foram formalizadas contratualmente? E pergunto também se poderiam encaminhar a esta Comissão, naturalmente, a mudança contratual.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Senador, esse acórdão é do dia 9 de novembro. O DNIT ainda não o recebeu oficialmente, mas, mesmo assim, já está tramitando na casa o processo administrativo para a devida formalização da supressão desse valor de 5 milhões e 700 mil reais que foi apontado pelo TCU. Ele vai ser suprimido do contrato. O processo já está em análise na nossa Procuradoria, a área técnica já fez toda a instrução do processo, e já houve a concordância da empresa contratada. Ou seja, agora é o trâmite burocrático somente para a lavratura do termo aditivo de redução de valor.

Quanto à questão da contratação de 600 quilômetros e de haver apenas 400 para serem executados, o contrato possui um critério de pagamento que é por



quilômetro, então o fiscal paga exatamente a extensão que foi executada em campo. Mesmo que o contrato abranja 600 quilômetros, só se deve liquidar, atestar e pagar o quantitativo em extensão que foi efetuado em campo naquele mês.

Mesmo assim, nós vamos suprimir essa parcela excedente do contrato, para que não haja nenhum risco de acontecer qualquer tipo de liquidação irregular nesses segmentos que estão sendo indicados para ser suprimidos do contrato.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Eu já me dou por satisfeito.

Alguém do Tribunal de Contas quer fazer uma colocação? *(Pausa.)*

Então concluímos assim essa primeira rodada do trabalho, em que tratamos de questões que dizem respeito ao DNIT.

Eu agradeço a presença do Dr. Luiz Antônio e dos dois companheiros do Tribunal de Contas, o Dr. Rafael Oliveira e o Dr. Carlos Xavier. Muito obrigado.

Vamos compor agora a outra Mesa de trabalho.

Convidamos para sentar-se à mesa o Sr. Bruno Martinello, do TCU, e os Srs. José Roberto Generoso e Alceu Segamarchi Júnior, representantes do Ministério das Cidades. *(Pausa.)*

Seguindo nossa ordem de trabalho, quem primeiro fala aqui é o representante do Tribunal de Contas, seguido pelos representantes do Ministério das Cidades.

Tem a palavra o Sr. Bruno Martinello.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Boa tarde.

Cumprimento o Exmo. Senador Telmário Mota, os Exmos. Parlamentares e os demais presentes no plenário.

Nós temos aqui cinco obras com indicação de irregularidade grave, com indicação de paralisação, sendo três com IGP já confirmada e duas ainda com a proposta de IGP, tendo sido colhidas as manifestações preliminares. Gostaria de iniciar com essas que já tiveram a IGP confirmada. Vou apresentá-las em sequência, de acordo com a gravidade, da mais grave para a menos grave.

(Segue-se exibição de imagens.)

A primeira é o Sistema de Esgotamento Sanitário de Porto Velho. Trata-se de um termo de compromisso feito entre o Ministério e o Estado, tendo como gestor a Companhia de Águas e Esgotos do Estado de Rondônia.



Foi feita uma licitação em 2015, e assinado o contrato logo em seguida. A licitação foi processada no Regime Diferenciado de Contratações, na modalidade contratação integrada. O valor de referência era 486 milhões de reais, tendo o contrato sido formalizado em 484 milhões.

A obra ainda não foi iniciada. Resgatando um histórico, essa obra já havia sido indicada para paralisação em 2010, em uma auditoria do TCU na qual foram encontradas as seguintes irregularidades: projeto básico deficiente, restrição à competitividade, sobrepreço, ausência de parcelamento. Esse contrato foi anulado à época.

A auditoria apontou no orçamento paramétrico da licitação um indício de sobrepreço de 205 milhões de reais, bastante relevante. Aqui faço uma observação: a própria Caixa, após o processamento da licitação, analisou a planilha orçamentária que foi contratada, tendo apontado um sobrepreço de 100 milhões de reais. O orçamento voltou, foi reformulado, com diversas alterações na metodologia de orçamentação, nos serviços que foram constantes do projeto, e ainda assim o valor final de referência não foi alterado.

Além do sobrepreço apontado, ficou configurado o não atendimento dos requisitos para adoção da contratação integrada: não havia metodologia inovadora nem tecnologia que justificasse a adoção desse regime. Uma outra observação: a CGU, antes do processamento da licitação, já havia apontado a opção indevida com relação a esse regime. Mesmo assim o Estado levou adiante a licitação e a contratação.

O despacho monocrático do Ministro ocorreu no dia 4 de outubro, e como medida corretiva o TCU propôs a anulação do contrato e a realização de uma nova licitação com um projeto básico completo, sem máculas, que respeite a legislação em vigor.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Boa tarde a todos.

Convido a fazer uso da palavra o Sr. Alceu Segamarchi Júnior.

O SR. ALCEU SEGAMARCHI JÚNIOR - Antes de mais nada, ressalto que essa é uma obra, com repasse de recursos do Orçamento Geral da União, do Ministério das Cidades, da Secretaria de Saneamento, mas a cargo do Governo do



Estado, tendo como mandatária a Caixa Econômica Federal. Trata-se do Sistema de Esgotamento Sanitário de Porto Velho, Subsistema Sul. Como nós vamos ver aqui, refere-se a apenas uma parte da cidade.

(Segue-se exibição de imagens.)

Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário de Porto Velho, no Subsistema Sul, incluindo ligações domiciliares e intradomiciliares, redes coletoras, coletores-tronco, interceptores, emissários, estações elevatórias, estações de tratamento e emissário final. Essa obra elevaria a cobertura de coleta e tratamento de esgoto na cidade de Porto Velho de zero para 40%.

Essa obra está dividida em três termos de compromisso, contratos de financiamento. O primeiro é um contrato de financiamento de 117,24 milhões de reais. Os outros dois são contratos de repasse, termos de compromisso do Orçamento Geral da União: o primeiro é de 195 milhões de reais e o segundo, de 186,82 milhões. Este é o valor total de investimento. O valor total de repasse da União, ou de financiamentos somados, dá 473,13 milhões de reais. Essa obra não foi iniciada.

Este mapa de Porto Velho é apenas para ilustrar. Estamos falando da parte verde do mapa, que é o Sistema Sul, que consiste em projeto básico, projeto executivo: 680 quilômetros de rede, 66,5 mil ligações domiciliares, 3,6 quilômetros de coletores-tronco, ou interceptores, 18 estações elevatórias, 23,6 quilômetros de linhas de recalque e 1 estação de tratamento de esgoto com capacidade para 660 litros por segundo, além de 5,5 quilômetros de emissário final.

O resultado do relatório de fiscalização do TCU já apontava que o orçamento do RDC Eletrônico tinha vícios insanáveis e, conforme explicou o técnico do TCU, sobrepreço de 205,6 milhões de reais. E há o apontamento de violação das exigências estabelecidas na Lei nº 12.462, de 2011, a Lei do RDC, em vista de o regime de contratação integrada não se adequar ao empreendimento.

Já a decisão, o acórdão do Ministro Bruno Dantas, como também afirmou o Tribunal agora há pouco, determina cautelarmente ao Ministério das Cidades e à Caixa que se abstenham de destinar recursos federais a esses dois termos de compromisso, e comunica a esta Comissão Mista que foram detectados indícios de irregularidades graves, do tipo IGP.



As providências a cargo da Secretaria Nacional de Saneamento foram: suspensão de eventuais desbloqueios de recursos; resposta à oitiva que ocorreu no TCU, por meio de ofício, agora em outubro, anuindo obviamente com o TCU no sentido de que a licitação em pauta é inapta para a alocação dos recursos federais; e aguardo da decisão de mérito do TCU.

Trata-se, portanto, como falamos anteriormente, de obra não iniciada. Apenas para que fique registrado, devo dizer que a não execução da obra implica deixar de atender com coleta e tratamento de esgoto 66,5 mil famílias.

Do ponto de vista da Secretaria de Saneamento, é necessário que o Governo do Estado de Rondônia anule o contrato de obras, para que o TCU reavalie a recomendação de inclusão dos termos de compromisso na lista de obras com indicação de IGP. E nos alinhamos com a posição do TCU de que nova licitação seja realizada após a conclusão do projeto de engenharia, uma vez que o regime de contratação integrada não foi considerado aplicável ao empreendimento, em razão de se tratar de obra comum de engenharia.

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Tem a palavra, agora, o Dr. Bruno Martinello, representante do TCU.

O SR. BRUNO MARTINELLO - A próxima obra é relativa ao BRT de Palmas, no Estado do Tocantins.

Trata-se de um termo de compromisso realizado entre o Ministério das Cidades e a Prefeitura Municipal de Palmas, tendo a Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte como gestora. O edital de licitação foi promovido pelo RDC Eletrônico no ano passado, em 2015, com orçamento sigiloso. Também é uma obra ainda não iniciada.

Aqui temos o histórico da obra, com um destaque especial: em maio deste ano, houve uma sentença judicial para que fosse suspenso, cancelado o termo de compromisso. Ainda assim, a Prefeitura deu continuidade ao certame, promoveu a inabilitação de algumas licitantes e a habilitação de outras; esse foi o momento em que o Tribunal realizou a auditoria.



O principal indício de irregularidade grave é relativo à deficiência do estudo de viabilidade técnica e econômica, principalmente com relação aos estudos de demanda, que não estão bem caracterizados, não estão bem fundamentados.

Os despachos do Ministro Relator foram em setembro deste ano, tendo como medida corretiva a elaboração de um novo estudo de viabilidade que venha a comprovar que o empreendimento é viável, eficiente e vai trazer o benefício público esperado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Agora eu vou pedir a palavra, um aparte, Dr. Bruno, porque sou Parlamentar do Estado de Tocantins e tenho acompanhado, nos últimos dias, o que é um sonho, o BRT na nossa Capital Palmas, se tornar um pesadelo.

Quero parabenizar o TCU por ter se colocado dessa maneira rigorosa, como sempre o fez. E espero que acompanhe muito de perto esse processo licitatório do BRT de Palmas.

Como deve ser do conhecimento dos senhores, hoje a Polícia Federal está realizando a Operação Nosotros, para averiguar inúmeras ilicitudes cometidas por gestores municipais da Capital Palmas. Ameaças estão sendo feitas aos proprietários que serão impactados por essa obra, porque eles não estão de acordo com os preços dos seus imóveis — muito aquém do que os imóveis valem — impostos pelo gestor municipal, que transformou essas áreas em um mercado a céu aberto. Isso foi o que determinou ele ir à Polícia Federal, por condução coercitiva, prestar esclarecimentos com relação ao tema.

Então, como Parlamentar daquele Estado, da Capital Palmas, eu peço que o TCU acompanhe muito de perto a questão, porque o BRT é um sonho dos palmenses. Quem não quer ver uma obra tão importante acontecer na Capital, para trazer melhor logística de transporte de pessoas para a nossa cidade? Mas que seja de acordo com o que manda a regra, pelo que o TCU, o Ministério das Cidades, com certeza, o Governo Federal sempre vão primar. Nós tocantinenses sonhamos com o BRT, mas se respeitando o cidadão palmense que hoje é impactado por essa obra futura e, acima de tudo, as regras, como manda o bom processo licitatório no Governo Federal.

Parabéns ao TCU!



Passo a palavra, agora, ao Dr. José Roberto Generoso, do Ministério das Cidades. *(Pausa.)*

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Boa tarde a todos os Srs. Parlamentares, a todos os senhores e senhoras presentes.

(Segue-se exibição de imagens.)

Este projeto é um dos que efetivamente enfrentamos ao chegar ao Ministério. O projeto do BRT tem 15 quilômetros, 18 estações e 2 terminais, com um investimento de 238 milhões de reais, sendo 227 milhões do Orçamento Geral da União — OGU e 10 milhões de contraparte. Então, é um projeto totalmente baseado em OGU. O proponente é a Prefeitura de Palmas.

Nós, felizmente, como disse o Deputado, temos 0% de execução. Uma coisa que temos notado, e está acontecendo muito, é que os projetos são mal realizados, mal encaminhados, com estudos de demanda mal feitos, o que, efetivamente, depois leva a essas consequências do Tribunal. Então, uma coisa recorrente no Ministério das Cidades — eu notei ao chegar, estou lá exatamente há 5 meses — é que os projetos são mal encaminhados, mal formulados. Poucos projetos efetivamente são bem feitos.

Nesse sentido, ao sabermos da situação, obra com IGP confirmado, e com o Acórdão nº 2.810, de 2016, com o despacho do Ministro, nós efetivamente solicitamos à Caixa providências para atendimento de medida cautelar do TCU, suspensão do repasse de recurso. Imediatamente, logo que tomamos ciência dos fatos, nós solicitamos a suspensão.

Reafirmamos isso posteriormente e vamos acompanhar os desdobramentos dos achados da auditoria. Eu imagino que o Tribunal de Contas vai encaminhar recomendação para que nós refaçamos esse processo licitatório.

Deputado, nós vamos acompanhar, efetivamente, acatar a decisão do Tribunal, e temos que recomeçar o projeto da forma como isso deve ser feito. Então, esse é o encaminhamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Com estudo de viabilidade.



O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Exatamente, é preciso um bom estudo de demanda, um bom estudo de viabilidade, para que nós possamos efetivamente ter um bom projeto para a população palmense.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Só para colaborar, informo que, no estudo de viabilidade técnico-econômica, o preço da passagem ficou em quase 15 reais. Está totalmente fora da realidade da Capital Palmas. Hoje o palmense anda de ônibus com 2 reais e 34 centavos.

No passado foi apresentado um estudo muito bem feito pelo Governo do Estado, que, aí sim, traria a passagem para em torno de 3 reais e 78 centavos, salvo engano, ou 3 reais e 84 centavos, coisa assim. No estudo da Prefeitura de Palmas, o preço ficou em torno de 15 reais. Então, se vier a executar essa obra, ela não ser utilizada pela comunidade. É importante então realmente averiguar essas informações.

Dr. Bruno, novamente, fique à vontade.

O SR. BRUNO MARTINELLO - A próxima obra, a última com IGP já confirmado, é a do Corredor Radial Leste. Ela teve a sua classificação definida no ano passado, e o Tribunal manteve a classificação este ano no julgamento de mérito. Basicamente, trata-se de um termo de compromisso promovido entre o Ministério das Cidades e a Prefeitura Municipal de São Paulo. Ele abarcava os trechos 1 e 2 da Radial Leste, no valor de 600 milhões de reais. A gestora dos recursos da obra é a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana de São Paulo. O contrato foi feito no valor 438 milhões de reais — um consórcio da OAS e da EIT Engenharia.

Uma observação importante é que a obra foi contratada com valor acima do que estava previsto no edital de pré-qualificação: de 333 milhões de reais subiu para mais de 400 milhões. Essa obra foi paralisada ainda no início, com cerca de 1% de execução física. O Tribunal, na época da auditoria, identificou um sobrepreço de 46 milhões, que representa cerca de 20% na amostra analisada, além de outros problemas com relação à restrição de competitividade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Dr. Bruno, espere só um instante, por favor.

Passo a cadeira a quem é de direito, ao Senador Telmário Mota.



O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado, Deputado Vicentinho Júnior.

Com a palavra o Sr. Bruno Martinello.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Quanto à restrição de competitividade, a adoção indevida da pré-qualificação trouxe uma série de problemas para a competitividade do certame, além da utilização de critérios inadequados de habilitação e julgamento.

O acórdão mais recente é de julho deste ano, confirmando a indicação de paralisação pelo Tribunal, sendo a medida corretiva proposta a anulação do contrato e a realização de uma nova licitação, agora sem os vícios de ilegalidade que foram encontrados.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Com a palavra o Sr. José Roberto Generoso.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Esta é uma obra também, um corredor com 25 quilômetros, 3 trechos, e o objeto da auditoria é o trecho 1, com 12 quilômetros, com um túnel e um viaduto.

O investimento dessa obra que seria gerenciada pela Prefeitura do Município de São Paulo é de 600 milhões de reais, sendo 600 milhões do OGU — então essa obra tem 100% de investimentos provenientes do OGU.

Ela teve início em 3 de julho de 2015 e teve execução física de 6%. Mas felizmente, também, nós não desbloqueamos recursos federais. Quando sabedores da auditoria do TCU apontando sobrepreço, restrição à competitividade na licitação e superfaturamento, nós também, em função dos acórdãos, determinamos à Caixa o bloqueio dos recursos para o empreendimento e solicitamos à Prefeitura que nos mantivesse informados das ações junto ao TCU. E efetivamente nós reafirmamos o disposto no ofício anterior, no sentido de bloquear os recursos para a Caixa.

Nós vamos acompanhar os desdobramentos referentes aos achados na auditoria, e efetivamente isso está apontando para que a nova administração refaça o processo licitatório. Está muito claro para nós que esse processo licitatório tem que ser extinto e começar de outra forma, adotando aqueles critérios racionais do processo de licitação.

Então, esse é o encaminhamento que nós temos quanto à Radial Leste.



Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Sr. Bruno, continue por favor.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Vou passar agora para os empreendimentos que ainda não tiveram a confirmação de IGP, mas que já têm proposta ou indicação, uma vez que foram acolhidas as manifestações preliminares.

Começo pelos corredores de ônibus de Salvador. Trata-se de um termo de compromisso de cerca de 1 bilhão e 200 milhões de reais — sendo 992 milhões de repasse federal —, firmado entre o Ministério das Cidades e o Estado da Bahia. Há dois corredores, basicamente, abrangidos nesse termo de compromisso, sendo um deles na Avenida Gal Costa, tendo sido o contrato formalizado no valor de 647 milhões de reais. Esse contrato, na época da auditoria, estava com 24% de execução física, sendo o contratado o consórcio composto das empresas Queiroz Galvão, Constran, Axxo e TTC.

O outro corredor de transporte é na Avenida Orlando Gomes, no valor de 481 milhões de reais. Esse contrato está com a execução física já de 40%, tendo como empresa contratada a OAS.

Com relação aos indícios de irregularidade, o TCU apurou sobrepreço nesses dois contratos: especificamente no contrato da Avenida Gal Costa, o sobrepreço foi no valor de 55 milhões de reais, o que representa cerca de 10% do contrato, e, no contrato da Avenida Orlando Gomes, 45 milhões. Em ambos os contratos, o sobrepreço apurado basicamente relaciona-se à taxa de BDI — Benefícios e Despesas Indiretas, à taxa de risco exacerbada e à duplicidade de inclusão do serviço de projeto na planilha orçamentária. Já havia um contrato por parte do próprio Estado, sendo que foi incluído novamente, na planilha orçamentária desses novos contratos, o pagamento do projeto.

Além desse achado de sobrepreço, há outros indícios de irregularidades, mas não foram classificados com recomendação de paralisação de obra. São relativos à licitação, à restrição à competitividade, à ausência de justificativa da contratação integrada — novamente usando esse instituto indevidamente —, e existem problemas na execução da obra relacionados à desapropriação. Houve uma falha de planejamento e, na hora da execução, está havendo problemas relativos à



desapropriação. O despacho do Ministro foi em setembro deste ano e ainda não houve a confirmação da classificação IGP.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Passo a palavra ao Sr. José Roberto Generoso.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Quanto a esse projeto, o Corredor de Ônibus das Vias Estruturantes, o BRT, com ligações viárias transversais, importantes para o desenvolvimento de Salvador e o fluxo de passageiros daquela cidade, a Linha Azul tem 8,7 quilômetros e a Linha Vermelha tem 12,7 quilômetros.

Trata-se de um investimento total de 1 bilhão e 224 milhões de reais, sendo que 992 milhões e 800 mil reais são originários do OGU e 232 milhões de contrapartida. Trata-se de um projeto do Governo do Estado da Bahia.

Nós temos uma execução física somada dos dois corredores de 28,32%. Houve um atraso em função das chuvas. Já executamos 358 milhões e 959 mil reais, todos pelo OGU. Já foram desapropriadas 683 famílias.

Este foi um projeto em que, assim que cheguei ao Ministério, botei uma lupa, porque estava com um orçamento de OGU extremamente elevado, e nós tivemos uma queda bastante drástica com relação ao orçamento, como todos o sabem. Desde o primeiro minuto, entramos em contato com o Governo de Salvador para tentar equalizar isso, para trabalharmos em conjunto a fim de que pudéssemos efetivamente ter essa obra, que é importante, dentro da realidade atual do Orçamento federal. Essa parceria recebeu um foco importante, para que pudéssemos efetivamente equalizar isso.

Essa auditoria do TCU apontou sobrepreço, motivação deficiente para escolha de regime diferenciado de contratações integrado, restrição de competitividade, julgamento técnico falho na licitação, deficiências na gestão do empreendimento — desapropriação e remanejamento de famílias. Assim, trata-se de uma obra com IGP pendente de confirmação.

Recebemos então essa convocação para vir aqui apresentar a posição do Ministério. Nós estamos aguardando o acórdão do TCU, para que possamos tomar alguma medida com relação a isso. Não podemos realizar nenhuma paralisação da obra, porque corremos efetivamente o risco de, depois, a retomada encontrar dificuldades muito grandes.



Nós estamos aguardando. Continuamos a negociação com o Governo da Bahia e estamos aguardando neste momento uma definição do Tribunal de Contas para tomar as medidas relativas a esse empreendimento. Estamos no aguardo do acórdão para a adoção de medidas necessárias ao empreendimento.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Tem a palavra o Deputado Waldenor Pereira.

O SR. DEPUTADO WALDENOR PEREIRA - Sr. Presidente, como Deputado eleito pela Bahia, gostaria de pedir a V.Exa. sua permissão para a participação do Secretário da Casa Civil do Governo do Estado da Bahia, que se faz presente. Ele é detentor de informações importantes e elucidativas a respeito desse projeto.

Sei que pode haver algum impedimento ou alguma restrição à participação do Secretário, mas se V.Exa. pudesse permitir a intervenção dele, seria muito importante que ele pudesse prestar esclarecimentos sobre esta obra, sobre este investimento, para a devida elucidação dos questionamentos apresentados pelo TCU.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Deputado Waldenor Pereira, obrigado pela participação de V.Exa.

Quero dizer-lhe que o interesse desta Casa jamais seria prejudicar qualquer entidade, qualquer Estado, qualquer Município. Acho que nosso objetivo é exatamente trazer o maior esclarecimento possível. Nós temos a presença do Ministério das Cidades, contribuindo e reconhecendo isso, e do Tribunal de Contas da União no papel de fiscalizar, para que as coisas realmente aconteçam dentro da legalidade, dentro do que é previsto.

Abriremos esse precedente com o maior respeito, porque o que nós queremos aqui realmente é o esclarecimento. E vamos dar a oportunidade ao Secretário de fazer a sua exposição, também durante 10 minutos.

O SR. BRUNO DAUSTER - Não creio que eu vá precisar de 10 minutos. Espero ser mais breve.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Como o baiano fala muito, eu vou para o lado dos baianos.

O SR. BRUNO DAUSTER - Como baiano, talvez eu use os 10 minutos.
(Risos.)



Inicialmente, agradeço ao Senador Telmário pela oportunidade de falar.

Cumprimento o Sr. Bruno Martinello, que conheço já de outras reuniões no TCU. Cumprimento nossos Secretários nacionais presentes.

Gostaria de dizer, em primeiro lugar, que, na classificação proposta pela SECEX Bahia, em lugar de se considerar índice IGP, foi considerado IGC, com uma proposta de retenções parciais, na medida em que, de um lado, havia recursos ainda a serem desembolsados, e, de outro, não havia caracterização de fatos, no meu entender, que fossem tão desabonadores do processo da própria obra.

É claro que aí há uma interpretação pessoal minha, mas eu considero que jamais a SECEX proporia IGC ou IGP se considerasse que havia realmente problemas insanáveis neste projeto.

Dois problemas levaram ao posicionamento do TCU, principalmente. Existem outros problemas, que podem ser discutidos. O Governo do Estado, através da CONDER, já fez um documento que foi encaminhado ao TCU, com os esclarecimentos que consideramos devidos e necessários.

Os dois problemas apontados foram basicamente uma questão de duplo pagamento de projeto e uma questão de sobrepreço em função da taxa de risco adotada. Talvez eu esteja simplificando um pouco, mas minha finalidade é ser sintético.

Em relação à questão do projeto, efetivamente antes de fazer o RDC nós havíamos feito um contrato para um projeto que permitisse lançar o próprio RDC. Não era um projeto executivo, era um projeto básico, e ele seria a base para o desenvolvimento do RDC. E o segundo pagamento, que é realizado ao longo do RDC de projeto, se referiu ao projeto executivo desses dois corredores que detêm obras de engenharia de grande complexidade.

No caso do corredor da Avenida Gal Costa, nós temos toda uma passagem por túneis na ligação Lobato-Pirajá, uma região de encosta, localizada na falha geológica de Salvador, que é caracterizada por solos com grande expansividade, com dificuldades específicas de construção e que precisavam de um projeto executivo, além de outras questões de viadutos, etc. Nesse mesmo projeto nós temos um trecho de túnel por baixo da paralela trabalhando em uma área de solo



arenoso, de aterro e outras coisas mais, inclusive com necessidade de reforço químico dessas estruturas, com o recobrimento de apenas 5 metros.

Hoje os principais túneis já estão furados sem nenhum problema, graças a projetos bem feitos, e nós estamos tocando a obra aceleradamente. Essa obra da paralela é fundamental porque interfere diretamente na obra do metrô, que também está sendo desenvolvido em Salvador.

Esses dois elementos representavam, no caso do contrato 18/14, 11,9 milhões de reais, e, no caso do contrato 19/14, 6,1 milhões de reais, com um total aproximado de 18 milhões de reais sobre o valor total que foi identificado como problema.

O segundo elemento está ligado essencialmente ao problema da taxa de risco adotada. Isso ocorre um pouco em função da avaliação que o TCU fez de que já haveria um projeto executivo. O TCU considerou que a taxa de risco a ser utilizada nesses casos era de 4,5% para o primeiro contrato e de 2,4% para o segundo contrato.

Com todo respeito ao TCU, eu não consigo imaginar um RDC com um projeto que não é um projeto executivo por definição sendo licitado com uma taxa de risco inferior a 5%. Eu não vou nem falar dos 2,4%. O mercado, em seu conjunto, daria deserto, e todas as experiências que o Brasil teve nos últimos anos de taxas de risco inferiores ou em torno de 5% levaram a licitações desertas.

No início do RDC o próprio TCU admitia a possibilidade de taxa de risco em projetos de alta complexidade de até 18%, mas, apesar disso, na Bahia nós nunca trabalhamos com taxa de risco acima de 13%. E neste caso, no corredor 1, que tem um nível de complexidade maior, como eu disse, por causa dos túneis e etc., fomos com uma taxa de risco de 12%. No caso do corredor 2, trabalhamos com uma taxa de risco de 10%. E é importante dizer que um longo trecho desse corredor é *greenfield*, ou seja, é uma área hoje não ocupada, em que se fez uma série de sondagens, mas onde há a convivência entre as áreas que nós estamos trabalhando e as áreas alagadiças do curso do Rio Jaguari. Então são problemas extremamente concretos.

Nós apresentamos essa defesa ao TCU. Eu estou pedindo uma reunião técnica para discutir detalhadamente todos os elementos com o TCU, aqui em



Brasília também, além da SECEX, na Bahia, e nós temos certeza de que vamos chegar a bom termo junto ao TCU e junto ao Ministério das Cidades.

Nesse sentido, fazemos um apelo pela fundamentalidade dessas obras para o Estado da Bahia, pela possibilidade de ressarcimento, se for necessário, e que não haja redução na previsão orçamentária de recursos, para garantir a continuidade dessas obras.

Mais uma vez agradeço a boa vontade da Mesa, que me permitiu dar esses esclarecimentos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - O representante do TCU quer fazer alguma pergunta? (*Pausa.*)

Alguém do Ministério quer fazer perguntas?

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - A questão que se coloca agora, no relacionamento do Ministério das Cidades — da Secretaria da Mobilidade — com o Governo da Bahia, é o posicionamento do TCU, para que assumamos uma posição. Não sei se existe uma previsão quanto a esse acórdão, mas ele é fundamental para que possamos efetivamente tomar uma decisão.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Bem, só esclareço que o Tribunal se manifesta por meio dos seus Ministros, seja por meio de despacho monocrático, seja por meio do Plenário. Já foi colhida a manifestação preliminar da Secretaria de Estado, já foi realizada a análise técnica, e o processo agora se encontra no gabinete do Ministro, esperando pela sua relatoria, para ser levado a julgamento pelo Tribunal.

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Do ponto de vista do Ministério, eu gostaria de colocar ao Governo da Bahia que esperaríamos essa definição para seguir com o andamento do processo, que imagino seja muito rápido, porque aí estaríamos agindo de uma forma segura.

O SR. BRUNO DAUSTER - Observo que nesse momento não existe índice IGP, e sim IGC, que permite a continuidade de liberação de recursos para esse projeto. O representante do TCU me corrija se eu estiver equivocado.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Ainda não houve a confirmação da IGP, da indicação de paralisação. Não obstante, há que se ter um cuidado com o andamento da obra naquilo que está sendo questionado pelo TCU. Acredito que a prudência



neste momento é com relação àquilo que está sendo questionado, que pode ser objeto da indicação de paralisação.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Acho que ficou esclarecido. Tem a palavra o Deputado Carlos Henrique Gaguim.

O SR. DEPUTADO CARLOS HENRIQUE GAGUIM - Sr. Presidente, até peço desculpa porque cheguei atrasado. Eu só queria falar da obra do BRT de Palmas, que o Ministério Público inclusive já deu como inviável, por uma série de problemas que o TCU também já detectou.

Eu estava tentando ver se recuperava esse dinheiro — são 250 milhões de reais — para a construção de casas populares. Eu estava tentando essa viabilidade junto aos Ministérios, para não perdermos esse dinheiro. O Prefeito de Palmas insiste em fazer essa obra, em que o próprio TCU e o Ministério Público já viram problemas.

Eu gostaria que os senhores do TCU tivessem mais atenção ainda do já estão tendo com essa obra, porque ela é totalmente inviável, e o povo de Palmas não a quer.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Está registrada a sua observação, Deputado Carlos. Obrigado pela participação.

Secretário Bruno, eu queria lhe fazer uma pergunta. O senhor aponta que foi pago à contratada só o projeto executivo. Aí eu pergunto se o RDC foi feito na modalidade de contratação integrada.

O SR. BRUNO DAUSTER - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - O projeto básico foi feito por quem?

O SR. BRUNO DAUSTER - O primeiro projeto básico foi feito por uma consultoria contratada especificamente para isso, e foi pago.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Vou fazer uma pergunta de forma quase genérica a todos, ainda com relação a esse assunto.

O Tribunal aponta que os dois principais contratos foram celebrados com preço quase 10% superior ao limite máximo aceitável com relação à estimativa de preço do mercado. Por outro lado, o andamento está acelerado, sem crítica quanto à execução ou ao aspecto técnico do projeto. Este é um caso exemplar de problemas



decorrentes da contratação sem projeto pelo RDC. Há dificuldade de apurar o valor de mercado que foi contratado.

Pedimos a opinião do Ministério das Cidades, como formulador da política urbana. Qual seria o limite aceitável do risco ou da imprecisão de estimativa neste tipo de contratação que gera tanta insegurança? Em que medida se pode afirmar que não está havendo prejuízo à população de Salvador e à população brasileira quanto às chamadas a pagar esses valores?

O SR. JOSÉ ROBERTO GENEROSO - Bem, como eu disse, estou no Ministério há 5 meses, venho de São Paulo, e nos projetos a que tenho acesso, tanto na área de metrô quanto de rodovias, trabalhamos com uma média de uma taxa de risco de 10%. Essa é uma média. Pode haver alguma outra coisa, mas desde que efetivamente muito justificada. Essa é uma taxa média, já que depende muito da obra.

Em que medida se pode afirmar que não está havendo prejuízo à população quanto à chamada a pagar desses valores? Acho que projetos dessa magnitude, como essa obra, como o metrô, são importantes para a população e devem ser realizados dentro dos seus limites de taxa de risco, de tempo de execução, de bons processos licitatórios. Eu não poderia afirmar que isso estaria levando prejuízo à população de Salvador, bem como a outras cidades onde serão realizados grandes projetos.

Então, é muito genérica a minha afirmação com relação a essa última questão.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Não quis fazer nenhuma deferência pessoal, mas eu morei 14 anos na Bahia, eu me formei lá, então não iria deixar os baianos saírem daqui ansiosos. Fiquem tranquilos, Deputado e Secretário.

Continuando o nosso trabalho, o Sr. Bruno ainda tem mais uma participação conosco, assim como o Ministério das Cidades, para falar sobre a obra de Parnamirim.

Tem a palavra o Sr. Bruno Martinello.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Obrigado, Senador.

Passo a falar da última das obras de que tratamos aqui, também com a IGP ainda não confirmada pelo Tribunal. Trata-se de um termo de compromisso firmado



entre o Ministério das Cidades e a Prefeitura Municipal de Parnamirim, no Rio Grande do Norte, no valor de 184 milhões de reais, cujo objeto é a ampliação do sistema de esgotamento sanitário naquela cidade.

O Tribunal identificou no contrato que foi firmado no valor de 165 milhões de reais um sobrepreço de 10 milhões, inicialmente, na licitação, e que foi postergado por contrato, levado adiante também, basicamente relacionado a serviços de ligação domiciliares.

Além desse sobrepreço, havia uma indicação de que as ligações domiciliares que estão no âmbito do contrato firmado com a empresa seriam expurgadas do termo de compromisso, o que poderia levar a uma situação de ausência de funcionalidade naquele empreendimento.

Então, devido a essas duas irregularidades, basicamente, o Tribunal considerou que havia a indicação de paralisação da obra.

O despacho monocrático foi realizado no dia 11 de outubro pelo Ministro Vital do Rêgo, e essa obra se encontra na análise da unidade técnica, pendente ainda de confirmação ou não da IGP.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Tem a palavra o Sr. Alceu Segamarchi Júnior.

O SR. ALCEU SEGAMARCHI JÚNIOR - Bem, trata-se de uma ampliação do sistema de esgotamento sanitário de Parnamirim, no Rio Grande do Norte, incluindo ligações domiciliares e intradomiciliares, redes coletoras, coletores-tronco, interceptores, emissários, estações elevatórias, estação de tratamento de esgoto e emissário final. A cobertura de coleta e tratamento de esgoto passará de dos 3% atuais para 80%, após a conclusão dessas obras.

Esse sistema de esgotamento sanitário de Parnamirim também conta com dois tipos de contratos diferentes: um termo de compromisso de OGU no valor de 186,5 milhões de reais, e um financiamento, fundo de garantia, no valor de 36,88 milhões de reais. O primeiro, o do OGU, está com 0% de execução, não foi iniciado ainda, não recebeu a autorização de início, e o contrato de financiamento está com 61,7% já executado.

Apenas para elucidar, aqui nesta imagem o verde representa a área do contrato de financiamento, e o amarelo, a do contrato de OGU. O contrato de



financiamento deve preceder o de OGU por conta da ordem técnica das obras. O cor de rosa aqui representa os 3% que existem hoje.

A obra abrange 522 quilômetros de rede, 52,6 mil ligações domiciliares, 46,9 quilômetros de emissários, 21 estações elevatórias e a estação de tratamento de esgoto com capacidade para 317 litros por segundo. Essa estação será responsável por tratar parte do esgoto coletado. A outra parte do esgoto coletado terá como destino a Estação de Tratamento de Esgoto de Guarapes, em Natal. Especificamente a obra com contrato de OGU — esse que está com 0% de execução — contará com 430 quilômetros de rede, 44 mil ligações domiciliares, 25,2 quilômetros de emissários e 17 estações elevatórias.

Antes de falar sobre o relatório do TCU que foi encaminhado à Caixa e à Prefeitura, eu quero ressaltar aqui que nós tomamos contato com esse assunto após a comunicação desta reunião. Fomos atrás da informação, porque ainda não a recebemos oficialmente do Tribunal de Contas da União. Não há acórdão, mas também não recebemos o relatório.

Segundo o que apuramos — e o Bruno acabou de confirmar —, houve sobrepreço decorrente de preços excessivos, exclusão de serviços que podem comprometer a funcionalidade do empreendimento, critério de medição inadequado e restrição à competitividade da licitação, por conta do RDC.

Não existem consequências da paralisação, porque a obra ainda não foi iniciada. Todavia, a não execução da obra deixaria de atender 42 mil famílias, com os serviços de esgotamento sanitário.

Evidentemente, como eu disse, não temos ainda elementos para adotar nenhum tipo de providência, motivo pelo qual acreditamos que devemos aguardar o acórdão para saber se a obra será ou não incluída no critério de IGP. Só poderemos emitir o nosso posicionamento após o TCU nos remeter a íntegra do relatório e também depois de recebermos a posição da Caixa Econômica, que é a mandatária neste caso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - O Sr. Bruno quer fazer alguma observação? (*Pausa.*)



Esse caso é singular. Depois de questionado pelo sobrepreço de um item imprescindível ao sistema de esgoto, as ligações domiciliares, o Governo Estadual simplesmente pede que esse item seja excluído do convênio.

Pergunto ao representante do Ministério como se concebe financiar um sistema de esgoto sem que ele comprovadamente faça as ligações com as residências. Se o esgoto não chegará às casas, para que fazer as obras? Qual o sentido de continuar esse convênio nessas condições?

São essas três perguntas, Sr. Alceu.

O SR. ALCEU SEGAMARCHI JÚNIOR - Como eu disse, nós ainda recebemos esse relatório.

Apresento-lhes o Hélio, que é o nosso diretor responsável pelos contratos de OGU na Secretaria de Saneamento, que acabou de me confirmar que nós não aceitaremos a redução desse item. Ele faz parte do sistema, é imprescindível, e sem ele não há funcionalidade. Como se vai usar uma rede de esgoto se não há ligação domiciliar, que é a garantia de que a estação e o sistema coletor terão funcionalidade?

O senhor pode ficar tranquilo porque não aceitaremos esse tipo de postura.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado, Sr. Alceu.

Obrigado, Sr. Hélio, pela contribuição. Quando for assim, pode pedir a palavra. Estamos em uma Casa democrática, fique à vontade.

Esta Mesa concluiu os trabalhos.

Agradeço ao Sr. Bruno, que desde ontem está conosco nessa batalha, ao Sr. José Roberto e ao Sr. Alceu Júnior. Recebam todos o meu abraço. *(Pausa.)*

Continuando os nossos trabalhos, vamos tratar agora de um assunto ligado ao Ministério da Integração Nacional.

Convidamos para comporem a próxima Mesa o Sr. Rafael Esteves, representante do Tribunal de Contas da União — TCU, e o Sr. Stanley Rodrigues Bastos e Sr. Antônio Luitgards Moura, representantes do Ministério da Integração.

Concedo a palavra ao Sr. Rafael Esteves.

O SR. RAFAEL ESTEVES - Boa noite a todos.



Cumprimento o Exmo. Sr. Senador Telmário Mota, os Exmos. Parlamentares e os representantes do Ministério da Integração, o Sr. Antônio Luitgards Moura e o Sr. Stanley Bastos.

Quero agradecer a oportunidade de o Tribunal apresentar aqui seu trabalho em relação ao Canal do Sertão.

(Segue-se exibição de imagens.)

O Canal do Sertão é uma obra no Estado de Alagoas, com recursos repassados pelo Ministério da Integração Nacional ao Governo do Estado. O contratante da obra é a Secretaria de Infraestrutura de Alagoas. O contrato objeto de IGP no presente momento é o Contrato 58/2010, referente ao trecho 5 do canal. Para contextualizar, essa obra atualmente tem cinco trechos já contratados, os três primeiros trechos já concluídos, o trecho 4 em execução e o trecho 5, que é o objeto da IGP, ainda não iniciado.

Esse contrato tem um valor inicial, na data-base de 2010, de 447 milhões de reais, e o dano potencial que o TCU apurou é de 48 milhões, pouco mais de 10% do valor inicial do contrato. Atualizado aos dias de hoje, o valor de sobrepreço seria em torno de 74 milhões, e o valor atualizado do contrato, em torno de 690 milhões. Essa obra já constou do quadro de bloqueio da LOA/2016.

A irregularidade que enseja a classificação como IGP é o sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado. Cabe esclarecer que esse sobrepreço foi apurado inicialmente em 2010, na fiscalização realizada quando esse trecho ainda estava em licitação. O Tribunal apurou esse indício de sobrepreço com base em uma amostra representativa dos serviços do contrato. Ao final do processo, depois do contraditório, de ampla defesa e de ser dada a oportunidade de a SEINFRA de Alagoas se manifestar no processo pelo menos quatro vezes e de as empresas contratadas também se manifestarem pelo menos duas vezes, o Tribunal, já em decisão de mérito, em 2015, chegou a esse valor de sobrepreço de cerca de 48 milhões de reais.

Essa decisão consta do Acórdão nº 2.957, de 18 de novembro de 2015, do TCU. Como medida corretiva para sanear a irregularidade, o Tribunal determinou a repactuação do contrato do trecho 5, firmado com a Construtora Queiroz Galvão, no



sentido de sanear esse sobrepreço a preços originais de 48 milhões de reais, bem como eventuais sobrepreços resultantes de termos aditivos eventualmente firmados.

A situação atual desse processo no Tribunal é a seguinte: já foi julgado um primeiro recurso de embargo de declaração, que não foi provido, e estão em análise outros dois recursos. Embora eles tenham efeito suspensivo nessa determinação de repactuação, o Ministro Relator do recurso adotou uma medida cautelar para que a SEINFRA de Alagoas se abstivesse de pagar qualquer serviço com valores acima dos preços determinados pelo Tribunal de Contas da União.

Apenas a título de informação, embora não seja muito relevante para Quadro Bloqueio da LOA, o Canal do Sertão tem outros dois objetos classificados no Tribunal de Contas como IGR, que é o Indício de Irregularidade Grave com Retenção de Valores.

Esses objetos referem-se aos Trechos 1 e 2, que já estão concluídos. E essa classificação permanece por razão de uma retenção cautelar. Há seguro-garantia oferecido pelas construtoras, atualmente vigente, no valor de 66 milhões de reais.

Como a obra dos Trechos 1 e 2 já está concluída, o Tribunal de Contas, agora, está apurando o dano em relação a esses dois contratos por meio de tomadas de conta especial.

É isso. Eu agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Concedo a palavra ao representante do Ministério da Integração Nacional, Sr. Stanley Rodrigues.

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - Boa noite, Senador. Boa noite, Srs. Parlamentares.

O Canal do Sertão Alagoano é considerado, pelo Ministério, uma obra estruturante e de fundamental importância para resolver o problema de falta de água no sertão do Nordeste — que vem se agravando a cada dia.

O Canal do Sertão Alagoano, como o auditor mencionou, é composto hoje de quatro trechos. Nós temos os três primeiros trechos executados e o quarto trecho em execução, com 12 quilômetros em pré-operação.

O Trecho 5, entretanto, ainda não está pactuado com o Ministério. Por isso, ainda não recebe recursos da União. Mas é um trecho que o Ministério tem a intenção de pactuar e de dar início às obras.



O Ministério ainda não teve a oportunidade de avaliar os projetos, o orçamento e as observações que o Tribunal de Contas fez sobre o contrato já firmado pelo Governo do Estado.

Embora as observações do Tribunal de Contas sejam muito relevantes — e elas devem auxiliar muito o Ministério no trabalho que vai ter de pactuação desse trecho —, nós entendemos que um Indício de Irregularidade Grave com Paralisação — IGP para uma obra que não está nem pactuada seria uma medida muito radical.

Dessa forma, gostaríamos de ter a oportunidade de sentar junto com o Estado, ver quais são as ações que eles estão tomando com relação ao contrato celebrado e viabilizar a obra. Então, uma obra já com IGP quer dizer que nós estaremos em execução no Trecho 4 e que vai haver uma descontinuidade no Canal do Sertão.

Nós trouxemos, também, o Superintendente de Projetos Especiais e Infraestrutura Hídrica, da Secretaria de Infraestrutura de Alagoas, que poderá dar mais detalhes a respeito do trabalho que o Estado vem desenvolvendo para sanar as irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União.

O SR. ALZIR LIMA - Boa noite, Senador Telmário Mota. Boa noite a todos os Parlamentares.

Como já foi dito, o Canal do Sertão é hoje a obra mais importante para o Estado de Alagoas. É uma obra que está transformando aquela realidade num momento de crise hídrica.

A obra é feita em trechos e, como já foi bem pontuado aqui, o Estado de Alagoas sempre procurou trabalhar junto ao TCU. Todos os trechos anteriores com indícios de sobrepreço foram realizados mediante garantias, como disse o Dr. Rafael. Os Trechos 1 e 2 foram feitos com apólice de seguro. Parece-me que, quanto à apólice, hoje renovada, a empresa executora conseguiu uma liminar vinculando-a a uma ação judicial, e não aos termos que o TCU exige. E o Estado prontamente exigiu que esse termo da apólice fosse modificado. Por conta de a empresa não ter mudado é que o trecho permanece com a classificação IGR. E o Estado concorda com isso plenamente. Enquanto não for mudado, deve permanecer o IGR.



Com relação ao Trecho 5, há também um novo acórdão no qual o TCU pediu para o Estado fazer uma repactuação com a construtora, e nós estamos numa fase, eu diria, avançada. O Estado já apresentou novo estudo ao TCU, que já fez uma análise e várias observações. Nós recebemos, na semana passada, um ofício para oitiva e temos um prazo de 15 dias para apresentar as justificativas e a defesa ao TCU, sempre procurando uma maior economicidade. Se o Estado chegar à conclusão de que é mais econômico fazer uma nova licitação, ele vai fazer uma nova licitação. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - O TCU quer fazer alguma observação?

O SR. RAFAEL ESTEVES - Quero só esclarecer que o IGP seria apenas no objeto do contrato do Trecho 5. Essa classificação não incidiria sobre o Trecho 4, já em andamento.

O SR. ALZIR LIMA - O que o Dr. Stanley quis dizer foi que estamos fazendo o dever de casa e tentando dar continuidade à obra. O canal é feito por trechos. Hoje já existe água no final do Trecho 3, no quilômetro 93, e estamos liberando mais 12 quilômetros do Trecho 4 — tentando matar a sede do povo —, que já está com mais de 50% de execução. Portanto, já é apropriado começar o Trecho 5. Uma vez repactuado, cumprido o dever de casa com o TCU, queríamos que esse trecho estivesse apto a receber repasses do Ministério da Integração Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Ainda com relação a essa obra, eu quero fazer a seguinte pergunta; o Canal Adutor do Sertão Alagoano tem um longo histórico de irregularidades, refletido nos nove contratos dos trechos anteriores que já apresentaram retenção de valores.

O único foco de atenção do Comitê é o Contrato 58/2010, referente ao Trecho 5, com sobrepreço confirmado. Em relação a esse contrato, a resposta recebida do Ministério foi que o Governo de Alagoas ainda não modificou os valores contratuais para pagar os preços corretos, mesmo tendo recebido tal exigência legal há pelo menos 1 ano.

Nesse caso, tendo em vista a longa experiência de irregularidades na execução de obras pelo Governo Estadual, que razões teria o Comitê para retirar o



mecanismo de bloqueio que previne ter a União prejuízos significativos na execução da obra?

Essa é a pergunta que faço ao representante do Ministério da Integração Nacional e também ao representante do Governo.

O SR. STANLEY RODRIGUES BASTOS - Com relação aos contratos que temos agora em execução, referentes aos Trechos 3 e 4, que estão sendo finalizados, não recebemos nenhuma recomendação, nenhuma restrição do Tribunal de Contas da União. Com relação ao contrato do lote 5, ele ainda não passou por uma avaliação do Ministério. Tivemos problema no contrato do Trecho 1 e no contrato do Trecho 2, que nos fez aprender, que nos fez evoluir. Tanto que nos Trechos 3 e 4 estamos conseguindo ter uma evolução boa. O Trecho 3 já está concluído e o Trecho 4 está com mais de 50% de execução. Acreditamos que essa experiência vai servir para que tenhamos êxito na execução do lote 5.

O Alzir tem algo a acrescentar?

O SR. ALZIR LIMA - Como eu já disse, Senador, os lotes anteriores foram executados com o Estado oferecendo uma apólice de seguro, com a garantia de uma eventual devolução de sobrepreço. Assim foi julgado o mérito final do TCU. Nós fizemos o Trecho 3 com retenção das medições; com relação ao Trecho 4, o TCU, através de uma medida cautelar, que nós prontamente seguimos, determinou que o pagamento de medição seja feito com retenção. A empresa executora oficializou ao Estado que já aceitou esse sobrepreço, porque no início era um valor bem maior. Foi criado um grupo de estudo, como o Dr. Rafael mencionou, com amplo direito de defesa para todas as partes, e se chegou a um valor que a empresa executora já aceitou.

A nossa ver, todas as exigências, os apontados do TCU, o Estado vem seguindo rigorosamente.

O SR. ANTÔNIO LUITGARDS MOURA - Sendo também uma obra que ainda não foi analisada pelo Ministério da Integração, com certeza o Ministério não vai assinar um contrato com o Estado, repassando com indicativo de sobrepreço do TCU.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Não havendo nada mais a questionar, encerramos os trabalhos desta Mesa.



Agradeço a presença do representante do Tribunal de Contas da União, Dr. Rafael Esteves; dos representantes do Ministério da Integração Nacional, Srs. Antônio Moura e Stanley Bastos; e do representante da Secretaria de Infraestrutura do Estado de Alagoas, Sr. Alzir Lima.

Muito obrigado.

Convocamos, então, a outra Mesa, para tratarmos da PETROBRAS.

Convido para compor a Mesa o Sr. Nivaldo Dias, Secretário de Controle Externo do TCU; o Sr. Marcelo Rodrigues Alho, Secretário de Controle Externo do TCU; o Sr. Bernardo Braga Pasqualette, Gerente Setorial da PETROBRAS; e o Sr. Rodrigo Avelino, Gerente Setorial da PETROBRAS. *(Pausa.)*

Composta a Mesa, concedo a palavra ao Sr. Nivaldo Dias, Auditor do TCU, para sua explanação.

O SR. NIVALDO DIAS - Quero cumprimentar o Senador Telmário Mota, assim como os demais Parlamentares, as autoridades e os cidadãos presentes. Também quero agradecer a oportunidade desta Casa em conceder a palavra a nós do TCU e também em promover esta audiência pública, que trata de temas tão importantes.

(Segue-se exibição de imagens.)

Sem mais delongas, eu gostaria de passar para a apresentação. É importante salientar que eu estou aqui representando a SEINFRA Operações, que é a Secretaria Extraordinária de Operações Especiais em Infraestrutura. Estou aqui com o meu colega Marcelo Alho, que está representando a SEINFRA Petróleo, que é a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Petróleo, Gás Natural e Mineração.

Esse processo passou para a SEINFRA Operações porque esse contrato tem envolvimento com a Operação Lava-Jato. Então, essa Secretaria foi criada com o propósito de acelerar os processos que têm envolvimento com a Operação Lava-Jato dentro do TCU, entre outras atribuições. Esse contrato está relacionado com a Refinaria Abreu e Lima.

A Refinaria Abreu e Lima também é conhecida como Refinaria do Nordeste, como é de conhecimento geral, ou RNEST. Ela foi a primeira refinaria construída pela PETROBRAS depois de um período de quase 30 anos em que a empresa não construiu refinarias. O projeto foi apresentado em 2005, com o propósito de ser a



refinaria mais moderna construída no território brasileiro. Ela foi projetada para processar 260 mil barris de petróleo/dia de óleo pesado, dentro de uma ótica da maximização da produção de óleo *diesel* com baixo teor de enxofre, atendendo às necessidades naturais, às necessidades nacionais não só desse, como também de outros derivados.

O TCU passou a atuar ali a partir de 2008, quando tiveram início as obras. Desde então, apontou diversas irregularidades, como sobrepreço, falha nos procedimentos licitatórios, projetos básicos deficientes e debilidades no controle de obra. O orçamento inicial da refinaria como um todo era de 2,4 bilhões de dólares, em 2014, e passou para 18,5 bilhões de dólares, em outubro de 2014. Hoje os números estão superiores a 20 bilhões de dólares, segundo informações que nós temos. A refinaria já está em operação parcial. O Tramo I entrou em operação em novembro de 2014, e está também em operação parcial.

Mas do que nós estamos tratando aqui? Estamos tratando de um contrato específico, referente à terraplenagem dessa refinaria, que foi concluída. Terraplenagem é, naturalmente, uma das atividades iniciais. O valor final do contrato é de 534 milhões de reais. Ele já passou por várias fases aqui. Então, são de conhecimento desta Casa as recomendações feitas pelo Tribunal. Já houve recomendação de IGP, inclusive acatada; houve veto presidencial em relação a esse bloqueio de valores; e foi apontado um sobrepreço de 69 milhões de reais, conforme indicado pelas auditorias do Tribunal.

Bem, ele está com indicativo de IGR, que é o indicativo de Retenção de Valores, Acórdão nº 3.044, de 2008. Como os presentes sabem, a indicação de retenção é uma previsão da LDO para os casos característicos de irregularidades. Enfim, ponderados os fatores previstos na lei, deve ser feita, dos pagamentos, a retenção da diferença entre os valores referenciais e os contratados, ou, alternativamente, haver o oferecimento de uma garantia pela contratada como forma de resguardar o Erário — no caso, os cofres da PETROBRAS.

Então, foi identificado um sobrepreço de 69 milhões de reais — os valores estão arredondados, naturalmente. Desses, 50 milhões de reais já foram repactuados pela PETROBRAS. Existe a determinação do Tribunal, no Acórdão nº



2.290, de 2013, de que sejam executadas as garantias contratuais apresentadas, no valor de 19 milhões de reais.

Como eu já citei no início, esse é um contrato que envolve quatro empresas. Enquanto o próprio contexto tem envolvimento com a Operação Lava-Jato, observamos que a análise que o TCU tem feito é bastante conservadora ao apontar esses 69 milhões de reais de sobrepreço. Há um laudo da Polícia Federal que aponta um sobrepreço maior: 106 milhões de reais. Isso porque o TCU conservadoramente acatou algumas das alegações apresentadas. Esse contrato se tornou conhecido, de domínio público, a partir do momento em que houve a apreensão de *e-mails* enviados aos diretores de uma dessas construtoras participantes do consórcio, mostrando que eles já tinham conhecimento do orçamento antes mesmo da licitação — que teoricamente deveria ser sigiloso — e que, inclusive, estavam negociando, dentro dessa situação do cartel, também de domínio público, e pleiteando aumentos no valor referencial antes mesmo da licitação.

Há um conjunto de outros fatos que estão sendo apurados no âmbito judicial que não são necessariamente pertinentes a esta audiência pública.

Quanto ao *status* atual do processo, a PETROBRAS e a contratada entraram com um recurso de reexame. Esse recurso de reexame teve um parecer da unidade técnica — no caso, a SEINFRA Operações — e está em análise pela Secretaria de Recursos do Tribunal.

Qual é a recomendação do Tribunal e por que isso precisa ser sustentado por esta Comissão? A própria LDO prevê, no seu art. 117, na definição de irregularidade grave, que as retenções apresentadas precisam ser mantidas até a decisão de mérito. Como esse processo está com recurso, há o efeito suspensivo. Por isso, está pendente de uma deliberação do Tribunal em relação a esse recurso.

É muito importante que o Congresso Nacional, dentro da sua função constitucional, mantenha esse indicativo de retenção, porque ele sustenta a necessidade da manutenção das garantias contratuais que foram apresentadas, em substituição à retenção, nos termos da lei.

É isso o que tenho para apresentar.



O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Passo a palavra ao representante da PETROBRAS.

Com a palavra o Sr. Bernardo Braga Pasqualette.

O SR. BERNARDO BRAGA PASQUALETTE - Boa noite a todos. Eu gostaria de iniciar a minha fala de hoje cumprimentando o ilustre Senador Telmário Mota, os demais Parlamentares presentes na Casa, os colegas auditores do TCU, os demais colegas de estatais e os representantes de órgãos do Governo Federal.

A PETROBRAS vem aqui hoje para falar do contrato de terraplanagem da RNEST, um contrato importante para a companhia. Como o TCU bem destacou, foi a retomada da construção de refinarias no Brasil. Desde 1980, não se construía uma refinaria nova. É um contrato que já vem sendo auditado há muitos anos. É importante que apresentemos a posição da empresa, muito alinhada ao que o TCU abordou aqui mais cedo.

Primeiramente, esse contrato de terraplanagem foi celebrado sob o regime dos preços unitários. O que é isso? Ele era um contrato por quantidades certas e determinadas. Além do escopo necessário para fazer a obra, ou seja, terraplanar o terreno onde seria construída a Refinaria do Nordeste, eram importantes também, para a execução desse contrato, as quantidades efetivamente executadas na obra. Então, ao contrário do contrato por preço global, esse é um contrato em que me interessam, além do escopo, as quantidades que são executadas naquela obra.

Além disso, era um contrato a que chamamos, no jargão técnico, na PETROBRAS, de molhado, ou seja, os preços contratados, os preços propostos nas licitações devem considerar o impacto das chuvas e suas consequências.

É um contrato por preços unitários, em que me interessam as quantidades que serão executadas, e molhado, em que, nesses preços propostos, já devem estar sendo considerados os impactos das chuvas e suas consequências.

A PETROBRAS fez uma estimativa referencial para esse contrato. A proposta contratada veio cerca de 5% abaixo dessa estimativa da PETROBRAS. E, pelo Decreto nº 2.745, de 1998, a Comissão de Licitação ainda tem o dever, pelo item 6.23, de tentar negociar, após o ranqueamento das propostas, condições mais econômicas e vantajosas para a PETROBRAS. Isso foi feito, e o contrato chegou, se não me engano, a 6,27% a menor do que a estimativa elaborada pela PETROBRAS.



Duas considerações são importantes, antes de avançarmos para a questão propriamente dita: a PETROBRAS utilizava, à época, por questões técnicas, o que chamamos de intervalo esperado de precisão. Alinhado a normas internacionais de engenharia, tínhamos um valor referência ou valor paradigma, que era a nossa estimativa de custos, e aceitávamos propostas de menos 15 até mais 20, situadas ao redor desse valor paradigma. E, mais importante ainda, esse contrato já está executado. Ele foi concluído em 2 de abril de 2011, tendo o seu escopo e as quantidades e o prazo totalmente concluídos, não havendo mais pagamentos em aberto. As medições foram feitas, o escopo concluído e os pagamentos realizados com as intenções que o TCU assim nos determinou e que a PETROBRAS, como jurisdicionada do Tribunal, cumpriu.

Um destaque da apresentação do TCU que nos chamou muito a atenção, e também faz parte da nossa fala, é a Operação Lava-Jato. Representantes da área técnica da PETROBRAS que somos, não poderíamos vir a esta Casa, vir a esta audiência e declarar que está tudo certo, que o contrato é extremamente regular, porque a Operação Lava-Jato nos mostrou que não é.

Entretanto, é importante que se faça uma distinção do que está sendo discutido na Operação Lava-Jato para a discussão específica do processo, como bem mostrou a apresentação do TCU. A PETROBRAS é vítima de um cartel e, por ser vítima de um cartel — e isso surpreendeu não só a nossa área técnica, mas o Tribunal de Contas da União; ninguém imaginava na época das auditorias que haveria esse cartel, que isso estava por trás — e ao ser revelado isso, a área técnica da PETROBRAS não se prestaria ao papel de vir aqui defender esse tipo de prática. Então, não se trata disso.

A questão do cartel, para que seja bem delimitada, pelo menos a que nós temos conhecimento a partir das delações premiadas e toda a colaboração que a companhia vem empreendendo junto às autoridades de Curitiba, é muito voltada à perda de economicidade do contrato. Como assim? A PETROBRAS foi vítima de um cartel — e isso até foi declarado pela 13ª Vara Federal de Curitiba. As empresas que compunham esse cartel se associavam num clube, num esquema criminoso para lesar os cofres da PETROBRAS, é bom que seja dito, a partir da retirada da competitividade — não havia competitividade naqueles certames licitatórios. Ao não



haver competitividade naqueles certames licitatórios, a PETROBRAS deixava de capturar o menor preço possível para aquela licitação. Não conseguimos capturar a economicidade decorrente da competitividade do contrato. Isso, sem dúvida nenhuma, causou um grande prejuízo aos cofres da PETROBRAS, e a empresa tem estudado, além da cooperação absoluta aos órgãos de Curitiba, formas de sermos ressarcidos nesse prejuízo que a falta de competitividade nos trouxe.

Alguns documentos, alguns estudos têm sido empreendidos nessa área. Posso destacar aqui, com louvor, o Acórdão nº 3.089, de 2015, um estudo econométrico do Tribunal de Contas da União. A PETROBRAS está estudando esse acórdão. Essa abordagem econométrica é nova para a companhia e visa quantificar a perda de desconto, o *overcharge* que houve nas licitações da PETROBRAS contaminadas pelo cartel.

Além de analisar detidamente esse acórdão do TCU, a PETROBRAS procurou o CADE para fazer reuniões, já conversou com o especialista norte-americano citado no acórdão do TCU e pretende ingressar com ações na Justiça, junto com a AGU, junto com os órgãos competentes, para ser ressarcida desse prejuízo que a Lava-Jato revelou não só à PETROBRAS, mas ao Brasil, a partir das licitações contaminadas pelo cartel.

Esse é um registro que a área técnica da PETROBRAS entende que deva ser feito. Nós não compactuamos com isso. Muito pelo contrário, damos todo apoio à Operação Lava-Jato, aos estudos do TCU que referenciam o tema. Estamos estudando o assunto e vamos buscar esses valores na esfera judicial.

Ultrapassando essa questão, evoluindo um pouco mais no ponto, gostaria de falar um pouco do processo específico que corre junto ao TCU. É um processo antigo, que tem 8 anos, de 2008. Ele passou por várias fases de esclarecimentos técnicos da companhia junto aos técnicos do Tribunal. Um debate pesado de engenharia, um debate que chamamos na PETROBRAS de “engenheirado”. Eu acompanho esse processo quase desde o início e participei de inúmeras discussões ainda na época da Secretaria de Fiscalização de Obras e Patrimônio da União — SECOB, enfim, discussões bem incipientes, em 2008. E a PETROBRAS vem paulatinamente tentando demonstrar ao TCU a regularidade não dessa questão



ligada à Lava-Jato, mas, sim, de questões técnicas específicas relacionadas à execução contratual. Esse é o grande ponto que temos defendido junto ao TCU.

Vimos gradativamente apresentando argumentos técnicos. Na própria fala do representante do TCU, tratou-se da análise conservadora que vem sendo feita. E muito dos nossos argumentos foram acatados. Cito, por exemplo, a distância média de três portos, e tivemos que levar diversas evidências ao Tribunal; o fator de empolamento do solo; o cálculo de Benefícios e Despesas Indiretas — BDI, o que foi acatado em parte. Então, todo o fruto desse esforço de aproximação técnica entre os técnicos do Tribunal e a engenharia da PETROBRAS tem sido frutífera no processo.

Como o TCU bem apontou, e me permito fazer aqui uma consulta rápida a nossa equipe, que faz o acompanhamento, inicialmente tínhamos apontado 69 milhões de reais de sobrepreço, como bem disseram. Acho que o valor inicial era até um pouco maior. E 50 milhões de reais, mais ou menos, como bem mostrado na apresentação deles, referem-se à majoração de quantitativos que foram repactuados a preço de mercado. Remanescem hoje 19 milhões de reais, protegidos pelas garantias determinadas pelo TCU, mas ainda pendentes de uma decisão definitiva do plenário do Tribunal ao pedido de reexame interposto pela PETROBRAS, isto é, ao recurso de pedido de reexame que foi interposto pela PETROBRAS.

Antes de avançar o tema, vou pedir ao ilustre Senador Telmário Mota que me conceda mais 3 minutos para que eu possa concluir a minha exposição.

É importante dizer que, caso os argumentos técnicos da PETROBRAS não sejam acatados pelo Plenário do Tribunal, essa decisão eventualmente desfavorável à PETROBRAS já está garantida pelas garantias determinadas que os ilustres auditores mostraram. Então, independentemente do resultado final dessa questão técnica, ainda temos essas garantias, que dão conforto à PETROBRAS, ao caixa da empresa, caso uma decisão desfavorável aos seus argumentos seja prolatada pelo Plenário do Tribunal.

A discussão que remanesce, pelo menos de acordo com o nosso acompanhamento, é uma discussão muito voltada para a impeditividade. Na verdade, o que seria essa impeditividade? O jargão interno de engenharia da PETROBRAS estipula dois tipos de impeditividade: impeditividade da mão de obra



direta, também conhecida como impeditividade dos operadores. que, em síntese muito apertada, significaria o tempo que o equipamento está no serviço, mas o operador, por algum motivo, não está apto a operá-lo naquele momento; e impeditividade por chuva, que gera uma improdutividade, porque, embora o equipamento esteja apto a operar, o operador esteja lá para operá-lo, as condições climáticas não permitem que o equipamento opere naquele momento.

Como os senhores veem, é uma discussão muito técnica de engenharia que ainda permanece no processo do Tribunal de Contas da União e que se dá no seguinte sentido: será que a estimativa de custos poderia ter incluído esse percentual de impeditividades no momento da sua elaboração? A PETROBRAS entende que sim, até o presente momento, e o Tribunal de Contas da União, a sua unidade técnica, tem entendido que não, que talvez não seja a melhor forma de fazer a estimativa.

A PETROBRAS apresentou um pedido de reexame e, a esse pedido de reexame, ela interpôs mais uma petição, complementando esse pedido. A engenharia da PETROBRAS elaborou essa petição, em que tentamos demonstrar ao Tribunal, com argumentos técnicos e matemáticos, que a impeditividade era, sim, necessária à elaboração de uma estimativa razoável, uma estimativa correta para aquele escopo.

Como último argumento que lançamos, comparamos os percentuais presentes na nossa estimativa com o apropriado no contrato. Como é um contrato já finalizado, ele terminou em 2011, nós tínhamos os dados reais. E o que encontramos? Isso está demonstrado numa petição para o Tribunal de Contas da União. Em relação à impeditividade dos operadores, a estimativa apontou um percentual de 3%, e nós, analisando o contrato, principalmente pelos deslocamentos internos que existem — ou existiram — na RNEST, percebemos que essa impeditividade dos operadores chegou a quase 12%. Além disso, tivemos também a impeditividade por chuvas, que a PETROBRAS estipulou em 15% na nossa estimativa e que refletiu, por ano, 95 dias. Ou seja, na média pluviométrica testada durante o contrato, choveu 95 dias por ano, o que equivaleria a 22%.

Então, tentamos demonstrar ao Tribunal — foi uma tentativa da engenharia da PETROBRAS — na nossa estimativa, somando impeditividade por chuva e



impeditividade por operador, que a improdutividade total considerada foi de 18% e o apurado, de fato, no contrato foi de 40%. Isso ainda está em análise pelo Tribunal, parece que pela Secretaria de Recursos. É uma análise extremamente técnica, muito pesada — até brincamos na PETROBRAS que é a última derivada de engenharia. A PETROBRAS pede apenas ao Tribunal que isso seja considerado e analisado com muita tranquilidade.

A PETROBRAS é jurisdicionada do Tribunal e se, eventualmente, houver uma decisão desfavorável aos seus argumentos técnicos — e pode acontecer —, essa decisão está acautelada por garantias prestadas à época do acórdão inicial pelas contratadas, e o próprio Tribunal vem auditando a prestação dessas garantias.

Portanto, essa é uma discussão muito técnica. A PETROBRAS, como eu disse, apenas pede que os seus argumentos sejam avaliados e se, eventualmente, o Plenário do Tribunal entender diferente, temos a cautela dessas garantias e vamos caminhar juntos com o Tribunal de Contas da União nessa parceria e nessa discussão técnica, que eu acho só fortalece a engenharia nacional.

Pela atenção, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado.

Os representantes do Tribunal de Contas querem fazer alguma observação?

O SR. NIVALDO DIAS - Talvez este não seja o foro mais adequado para avançarmos em relação a essas questões técnicas que estão sendo discutidas, não por uma inviabilidade ou algo assim. Os argumentos estão postos no processo, e o importante é a convergência em relação à manutenção das garantias. Então, esse é o propósito desta audiência, é o que afeta essa questão.

Em relação às questões processuais e aos argumentos, eu acho que não é o caso de fazermos qualquer contraposição ou complementação, dada a concordância com a manutenção das garantias. Isso é o que consideramos importante para esta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado. A Comissão vê com preocupação a avaliação retrospectiva feita pelo TCU sobre a gestão passada do projeto de refinaria, que ele descreve como temerária. De fato, foram prejuízos enormes causados à atividade-fim da PETROBRAS e ao Brasil, mas essa situação não pode ser recorrigida pela nossa atuação imediata no Orçamento de 2017. Nós



incluímos o caso da PETROBRAS na audiência porque estamos verificando, com muito cuidado, a segurança das garantias oferecidas em caso de obras que vêm com indicação de retenção de valores, o IGR.

Aqui eu faço uma mesma pergunta tanto para o TCU quanto para a PETROBRAS. Consideram que os valores e as condições jurídicas das garantias e retenções hoje aplicadas pela PETROBRAS são suficientes para prevenir os prejuízos à empresa decorrentes de confirmação formal definitiva do superfaturamento apontado pelo TCU nesse contrato de obra?

Primeiro, o representante do TCU responde. Fique à vontade.

O SR. NIVALDO DIAS - Senador, agradeço a pergunta. Os valores envolvidos teoricamente seriam suficientes, sim. A apresentação de garantias é um caso em que talvez só no término, só na hora em que a garantia for de fato executada, é que vamos ter uma resposta precisa para essa pergunta. Os valores estão suportados na garantia. Mas, se a execução da garantia vai ser efetiva, caso seja essa a deliberação, é algo eventualmente questionado e que não temos como saber nessa fase. Só vamos saber se a garantia vai ser efetiva mesmo depois de executada, caso isso aconteça.

O SR. BERNARDO BRAGA PASQUALETTE - Em relação às garantias, gostaríamos até de aproveitar esta oportunidade para deixar claro, com maior transparência, como está a situação hoje. As garantias foram determinadas pelo Tribunal de Contas da União. Como eu disse antes, a PETROBRAS é jurisdicionada do Tribunal. Então, ela cumpre as determinações do Tribunal de Contas da União, porque assim prescreve a Constituição Federal.

Portanto, as garantias foram prestadas sucessivamente pelo consórcio executor da terraplanagem da Refinaria Abreu e Lima — RNEST, ao longo desses anos. Como eu falei, é um processo de 8 anos e já deve haver 6 anos, 7 anos, no mínimo, que essas garantias estão sendo prestadas.

Como está a situação de fato hoje? Na última renovação, três empresas renovaram a garantia, mas uma delas, por estar em recuperação judicial, não renovou. O que os gestores da PETROBRAS fizeram? Adotaram dois caminhos: primeiro, tentaram executar a garantia contra a Seguradora. A Seguradora negou inicialmente — é até uma postura normal das seguradoras nesse caso — e os



gestores já estão avaliando, junto com o Jurídico da PETROBRAS, a possibilidade de ingressar judicialmente contra a Seguradora e a empresa em recuperação judicial que não renovou a garantia. Paralelamente, o contrato da PETROBRAS previa o mecanismo do Direito Civil da solidariedade entre as empresas que compunham esse consórcio. Então, também agora, no momento de renovação da garantia, os gestores da PETROBRAS vão exigir, já que uma empresa está inadimplente nessa renovação, que as três empresas que estão adimplindo supram a parte que cabe ou que coube à empresa que está em recuperação judicial.

Portanto, três quartos da garantia estão renovados, e, quanto a esse um quarto que falta, nós estamos nesse duplo caminho. Os gestores da RNEST, até aqui presentes na audiência e que nos ajudaram a formular essas respostas, estão verificando a possibilidade, primeiro, de ingressar contra a Seguradora e contra a empresa em recuperação judicial que não renovou a garantia, em sede de Justiça. Essa está sendo uma avaliação junto com o Jurídico da PETROBRAS. Paralelamente, na renovação, vai ser exigido das empresas remanescentes do consórcio que supram esse um quarto de garantia, porque, de novo, nós somos obrigados, como gestores da PETROBRAS, a cumprir as determinações que emanam do Tribunal de Contas da União, e é nosso interesse, caso a decisão nos seja desfavorável, que nós tenhamos essa garantia e possamos executá-la.

Então, a situação de fato hoje, com a maior transparência, é essa. Creio que vamos conseguir, na renovação, avançar nesse período e manter tanto o Congresso, mas principalmente o TCU, nesse ponto, informados de todos os desdobramentos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Nesta rodada, nesta Mesa, nós tratamos da questão da PETROBRAS. Eu agradeço aos auditores Dr. Nivaldo Dias e Marcelo Alho a presença. Agradeço também aos Srs. Bernardo e Rodrigo, pela PETROBRAS, a presença. Muito obrigado.

Para a nossa última Mesa de trabalho, agora sobre o Ministério do Esporte, nós convidamos alguém que já tem cadeira cativa aqui (*risos*), o nosso Auditor Dr. Bruno Martinello, representando o TCU; convidamos também, pelo lado do Ministério do Esporte, os Srs. Homero Gustavo Lima e Emmanuel Carlos, por favor, para comporem a Mesa.



Bruno, como você é novato aqui e não nos conhece, será o primeiro a falar.

O SR. BRUNO MARTINELLO - Obrigado, Senador. A última obra de que viemos tratar aqui é a Vila Olímpica, no Município de Parnaíba, no Piauí. São dois termos de compromisso, um relacionado ao projeto de um estádio olímpico, de 35 mil lugares; outro relacionado a uma Vila Olímpica, com quadras poliesportivas e alguns outros contratos que foram abrangidos dentro desse termo de compromisso, basicamente três, um relacionado ao projeto, outro à terraplanagem da Vila e outro na execução das quadras.

A situação é que esse termo de compromisso relacionado ao estágio já teve um distrato com relação a ele e já foi inclusive totalmente executado e pago. Nesses outros três contratos, dois foram rescindidos, permanecendo apenas o dos projetos ainda vigentes.

O indício de irregularidade grave que foi identificado, em 2013 ainda, durante auditoria do TCU, é com relação à ausência de estudo de viabilidade técnico-financeira do empreendimento.

Como eu havia dito, o TCU já se manifestou a respeito da confirmação de Irregularidade Grave com Paralisação — IGP desde 2013, reiterando em 2014 e 2015, e um acórdão recente, do último dia 16, novamente veio trazer a confirmação de IGP.

Como medida propositiva, o Tribunal determinou desta vez que o Ministério do Esporte manifeste, juntamente com a Casa Civil e o Ministério do Planejamento, se há interesse em dar continuidade nesse empreendimento, com os estudos de viabilidade que foram feitos pela FUNDESP, inclusive com o posicionamento da Universidade querendo assumir essa Vila Olímpica, após a conclusão do empreendimento, manifestando-se com relação ao acordo em manter essa obra, com os custos de manutenção, e o Tribunal, nessa última deliberação, fez essa proposição, para que o Ministério do Esporte referende ou não esses estudos de viabilidade, juntamente com a manifestação acerca do interesse em dar prosseguimento ao empreendimento, tendo em vista o cenário atual de restrição orçamentária. Esta é a última das obras.

Basicamente, era o que tinha a dizer.

Agradeço a todos a oportunidade.



O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado, Bruno.

Agora vamos ouvir o Sr. Emmanuel, representando o Ministério do Esporte.

O SR. EMMANUEL CARLOS BRAZ - Boa noite, Senador Telmário Mota, senhoras e senhores!

Nós vimos discutindo o Projeto da Vila Olímpica de Parnaíba desde 2013, e eu tenho entendido, de uma forma muito clara, que o Ministério do Esporte tem, por meio desses acórdãos que o TCU tem estabelecido, trazido grandes aprendizados ao contexto da melhoria da nossa gestão.

Então, acho importante deixar registradas essas questões das quais nós temos implementado ações de melhoria por parte do nosso aprendizado em relação aos apontamentos.

Por outro lado, acho que é importante abordarmos que as ações efetivas de acompanhamento e monitoramento que nós temos estabelecido com relação à Vila Olímpica de Parnaíba têm trazido ações de efetividade. Eu creio até que, quando vemos que no novo acordo, o qual não recebemos ainda, é apontado que existe um estudo de viabilidade técnica do empreendimento, ficamos até surpresos, porque em uma resposta que nós encaminhamos ao TCU, nós já havíamos disponibilizado, inclusive por meio documental, que havia, sim, a aprovação da viabilidade técnica do empreendimento, elaborada por meio de um parecer técnico da Caixa Econômica Federal como mandatária da União.

Com relação à questão da viabilidade econômica, nós havíamos nos posicionado de forma que, com a retirada do distrato do projeto do estádio de futebol, cuja obra inicial girava em torno de 180 milhões, ela caía naquela condição legal de não ser necessário um estudo de viabilidade econômica, exigido por lei para obras acima de 50 milhões. Mesmo assim, o Ministério, não satisfeito, solicitou à FUNDESP — Fundações Especiais Ltda., juntamente com o Governo do Estado, dentro de ações efetivas, que ela disponibilizasse um plano de gestão para o acompanhamento dessas ações, e ela encaminhou esse plano de gestão, como o próprio Dr. Bruno abordou, em que a Universidade Federal do Piauí geraria e manteria, seria a mantenedora após a conclusão do empreendimento. Nós tivemos também esse cuidado.



A nossa — eu diria entre aspas — “omissão da não viabilidade” ocorre porque ela estava aportada em um contexto legal, no qual aqueles empreendimentos acima de 50 milhões devam vir acompanhados de um estudo de viabilidade.

Em suma, nós temos atuado de forma pontual, complementando a nossa atuação junto ao interesse de continuidade desse empreendimento, pedindo ao Governo do Estado, por meio da FUNDESP, a atualização monetária dos orçamentos, inclusive com o compromisso assumido pelo Governo do Estado — por meio documental, o qual também nós disponibilizamos para o Tribunal — de que quaisquer recursos adicionais seriam aportados por aquele Estado. Eles concordaram, e nós fizemos o encaminhamento documental.

Então, fica difícil nós nos posicionarmos. Quero dizer o seguinte: quanto a ter viabilidade técnica — ela teve, de fato, viabilidade técnica —, nós vimos sempre nos posicionando com relação a isso. E com relação à questão da viabilidade econômica, nós não nos posicionamos por ferir a própria legislação, que exige essas viabilidades para empreendimentos acima de 50 milhões, e o empreendimento está orçado inicialmente em 16.250.

Acho que é isso o que temos para comentar. O senhor gostaria de complementar?

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Bruno, do TCU, gostaria de fazer alguma observação? Não? *(Pausa.)*

Esta obra, na verdade, acho que está paralisada desde 2013, não é? Eu quero fazer uma pergunta, embora vocês tenham falado sobre isso em suas observações finais. O que teria mudado do ano passado para cá nas condições de empreendimento? Essas mudanças teriam algum efeito significativo capaz de mudar a posição do Congresso e justificar a liberação de financiamento federal?

O SR. EMMANUEL CARLOS BRAZ - Senador, eu colocaria o seguinte: qualquer obra que esteja paralisada não traz efeito evolutivo. É o contrário. Ela traz efeito involutivo. E essa é a nossa preocupação como gestor de recursos. Uma vez que nós temos hoje aproximadamente 12% de obras executadas, estando essas obras paralisadas, elas tendem a se degradar no tempo, o que significará prejuízo para as partes. Essa é uma preocupação.



Com relação às questões de efetividade, eu acho que todo esse acompanhamento que nós temos feito juntamente com a FUNDESP possibilitou e tem possibilitado ações efetivas dentro do próprio Ministério. E essa própria paralisação, em nosso entendimento, vai trazer, com certeza, prejuízos, até porque a própria obra hoje, do jeito que foi paralisada, não possibilita o seu uso. E o que nos surpreende mais ainda é a questão de não haver superfaturamento.

Então é uma questão processual que nós poderíamos solucionar — como já tinha sido indagado e solicitado anteriormente — com a retirada do IGP e com a inclusão do IGC, sem a possibilidade de liberação, até que esse contrato processual finalizasse. Essa era uma das propostas que nós já tínhamos encaminhado no ano passado.

Eu acho que a partir daí nós daríamos fôlego para que os próprios gestores, que foram tomadores, dessem continuidade às ações, sabendo que havia a possibilidade de recursos para licitar o encaminhamento das demais obras que faltam para dar funcionalidade.

O SR. PRESIDENTE (Senador Telmário Mota) - Obrigado. O representante do TCU quer fazer alguma ponderação? (*Pausa.*)

Bom, esta é a nossa última rodada de trabalho. Eu quero agradecer a presença de todos que aqui estiveram, especialmente dos auditores do Tribunal de Contas. Muito obrigado pela presença. Agradeço ao nosso auditor efetivo aqui da Casa, não é, Bruno? Obrigado. E agradeço a presença dos representantes do Ministério do Esporte, os Srs. Homero Lima e Emmanuel Carlos.

Encerramos aqui, agradecendo a presença de todos. Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.