

Número do Acórdão:

ACÓRDÃO 1341/2016 - PLENÁRIO

Relator:

AUGUSTO SHERMAN

Processo:

005.213/2014-2

Tipo de processo:

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO (RACOM)

Data da sessão:

25/05/2016

Número da ata:

18/2016

Interessado / Responsável / Recorrente:

3. Órgão/Entidade/Unidade: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

Representante do Ministério Público:

não atuou.

Unidade Técnica:

SecexEstataisRJ.

Representante Legal:

André Carvalho Teixeira (18.135/OAB/DF) e outros, representando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Assunto:

Acompanhamento nas operações de crédito celebradas pelo BNDES para financiamento de projetos e ações de mobilidade urbana vinculadas à realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Análise da oitiva.

Sumário:

ACOMPANHAMENTO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO DESTINADAS AO FINANCIAMENTO DE OBRAS DE MOBILIDADE URBANA, VINCULADAS À REALIZAÇÃO DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARAOLÍMPICOS DE 2016 - CUMPRIMENTO AO ITEM 9.12 DO ACÓRDÃO 2.596/2013-TCU-

PLENÁRIO.**Acórdão:**

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de relatório de acompanhamento, instaurado a partir do Acórdão 2.596/2013-Plenário com o objetivo de acompanhar as obras de mobilidade urbana, apontadas no levantamento efetuado pela SecexEstataisRJ, que venham a obter financiamentos por meio do Banco de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, com fundamento no art. 1º, inciso II, e 5º, inciso I, da Lei 8.443/92, em:

9.1. considerar atendida, pela Secretaria de Controle Externo da Administração Indireta no Estado do Rio de Janeiro – SecexEstataisRJ, a determinação contida no item 9.12. do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário;

9.2. determinar à SecexEstataisRJ, com base no art. 157, *caput*, c/c os arts. 241 e 242 do Regimento Interno do TCU, que dê continuidade, no exercício de 2016, nestes autos, ao acompanhamento das operações de crédito efetuadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES destinadas ao financiamento de obras de mobilidade urbana, vinculadas à realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016;

9.3. determinar a oitiva do Município do Rio de Janeiro, da Concessionária do VLT Carioca S.A e do BNDES, para que, no prazo de 15 dias, informem se as condições impostas à Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. pelo BNDES no Termo de Compromisso de Nacionalização, firmado em 25/03/2015, não implicam descumprimento das obrigações previstas no Decreto 7.888/2013, pronunciando-se, para tanto, sobre a possível incompatibilidade entre os percentuais de nacionalização previstos no Decreto 7.888/2013 com os autorizados na Decisão de Diretoria 102/2015 do BNDES; e

9.4. encaminhar cópia do presente acórdão, acompanhado das peças que o fundamentam, ao Ministério do Esporte; à Casa Civil da Presidência da República; ao Ministério da Transparência, Fiscalização e Controle; ao Presidente da Autoridade Pública Olímpica; ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado

Federal; ao Governador do Estado do Rio de Janeiro; ao Prefeito do Município do Rio de Janeiro; e ao Presidente do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Quórum:

13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, José Múcio Monteiro, Ana Arraes e Bruno Dantas.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Augusto Sherman Cavalcanti (Relator).

13.3. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

Relatório:

Adoto, como relatório, a instrução lançada aos autos pela SecexEstataisRJ (peça 64):

“INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de relatório de acompanhamento decorrente de fiscalização realizada pela Secretaria de Controle Externo da Administração Indireta no Rio de Janeiro (SecexEstataisRJ) nas operações de crédito celebradas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), destinadas ao financiamento de projetos e ações de mobilidade urbana vinculadas à **realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, com o objetivo de examinar a regularidade dessas operações e as condições para a contratação e desembolso dos recursos, em cumprimento à determinação contida no item 9.12. do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário (TC-012.890/2013-8).**

Na execução da fiscalização, apurou-se que havia quatro operações de crédito em andamento no BNDES, relacionadas com a realização dos supramencionados eventos esportivos, visando financiar as obras abrangidas pelos seguintes projetos e ações de mobilidade urbana:

a) implementação de melhoria na infraestrutura viária e urbana na cidade do Rio de Janeiro;

b) construção do BRT Transcarioca;

c) expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro, com a implantação da Linha 4; e

d) implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilho (VLT).

3. A operação referente à construção do BRT Transcarioca foi excluída do escopo dos trabalhos, pois tal operação já vinha sendo tratada por esta unidade técnica em outros processos decorrentes do acompanhamento das ações governamentais relativas à realização da Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014, em atendimento à determinação prevista no item 9.2. do Acórdão 678/2010-TCU-Plenário.

4. Quanto às outras três operações de crédito à BNDES não pertencentes à execução da auditoria e documentadas conforme as medidas de segurança adotadas, a mesma não é objeto de análise no presente relatório.

4. Quanto as outras três operações de crédito, o BNDES não apresentou a equipe de auditoria a documentação referente ao pedido de apoio financeiro para a implantação do sistema VLT, alegando tratar-se de operação sujeita aos ditames da Lei Complementar 105/2001, de 10/1/2011, que determina às instituições financeiras o dever de guardar sigilo em suas operações ativas, passivas e serviços prestados, por ser a postulante (Concessionária do VLT Carioca S.A.) pessoa jurídica de direito privado.

5. Considerando que a tramitação do pedido de apoio financeiro ainda se encontrava em seu estágio inicial, e levando também em conta a possibilidade de surgirem novos pleitos de crédito, junto ao BNDES, inseridos no escopo das ações de controle definidas pelo Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário, a equipe de auditoria adotou o seguinte procedimento: elaborou o relatório de acompanhamento, com base nas informações contidas nos elementos então disponíveis (peça 29), e formulou proposta no sentido de realizar, no exercício de 2015, nova fiscalização no BNDES com o mesmo objetivo, sugerindo que o TCU determinasse ao Banco, quando da realização do acompanhamento seguinte, que enviasse a documentação referente à operação de crédito celebrada com a empresa Concessionária do VLT Carioca S.A..

6. Os autos foram encaminhados ao Gabinete do Sr. Ministro-Relator Augusto Sherman, que expediu o Despacho de peça 33, de 14/11/2014, determinando à SecexEstataisRJ a realização de oitiva do Presidente do BNDES, com vistas ao pronunciamento do aludido dirigente quanto a não apresentação, no curso dos trabalhos de fiscalização, dos elementos solicitados pela equipe de auditoria relativos à supramencionada operação.

7. Uma vez efetuada a oitiva, o Chefe do Gabinete da Presidência do Banco, por meio do Ofício 681/2014 BNDES GP (peça 38, p. 1-2), de 28/11/2014, ressaltou que não houve recusa na prestação de informação, pois a empresa Concessionária do VLT Carioca S.A., beneficiária da operação de crédito que ensejou a oitiva, é pessoa jurídica de direito privado, titular do direito à intimidade/privacidade, razão pela qual o BNDES estava obrigado a observar os ditames da Lei Complementar 105/2001.

8. Além dessas ponderações, o BNDES encaminhou cópia da carta consulta e da instrução de enquadramento da operação de crédito (peça 38, p. 3-97), que ainda se encontrava em fase de análise, colocando, todavia, tarjas nas informações referentes à classificação de risco e ao conceito cadastral dos acionistas controladores da Concessionária do VLT Carioca S.A.

9. Apesar desse fato, na minuta de instrução do atendimento do BNDES à oitiva, enviada ao titular da 3^a Diretoria da SecexEstataisRJ para revisão, foi formulada proposta de encaminhamento similar à sugerida no relatório de acompanhamento, resumida anteriormente no item 5, em função, basicamente, de dois pontos:

a) para a aferição da conformidade dos procedimentos adotados pelo BNDES, o acesso às informações tarjadas pelo Banco somente se tornaria indispensável caso fossem confirmadas, após a conclusão da fase de análise, a aprovação do crédito pleiteado e a contratação da

operação; e

b) ademais, ponderou-se que, até a realização do acompanhamento seguinte, já seria possivelmente conhecido o posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) no tocante ao Mandado de Segurança (MS) 33.340, com pedido de liminar, que havia sido impetrado pelo BNDES contra o Acórdão 2.462/2014-TCU-Plenário (TC-007.527/2014-4), questionando a obrigatoriedade do Banco fornecer ao TCU acesso integral à documentação das operações financeiras celebradas com o Grupo JBS/Friboi, alegando que algumas das informações requeridas estavam sob a proteção do sigilo bancário.

10. Ao examinar, posteriormente, a minuta de instrução da oitiva do BNDES, o Sr. Diretor desta subunidade técnica, considerando que o STF já havia negado o acolhimento do MS 33.340, bem como a necessidade de atualizar e complementar as informações obtidas até então, devolveu os autos para que houvesse a continuidade dos trabalhos, com vistas à elaboração de um novo relatório, consoante assinalado no documento de peça 45.

11. Assim sendo, para dar cumprimento à supramencionada determinação, foi requisitado ao BNDES (Ofício 05-Fiscalis 144/2014, peça 47) cópia de elementos diversos relativos à tramitação das operações de crédito em pauta, que foram encaminhados pelo Banco sem a colocação de qualquer tarja, por meio do Ofício AT-094/2015, de 30/11/2015 (peça 48).

12. As principais informações contidas nos documentos enviados pelo BNDES, relativamente aos aspectos financeiros das operações de crédito examinadas, serão resumidas nos tópicos seguintes, para cada projeto de mobilidade urbana apoiado, cabendo ressaltar que a descrição geral dos vários empreendimentos envolvidos já foi apresentada no relatório de acompanhamento anterior (peça 29).

Implementação de melhorias na infraestrutura viária e urbana na cidade do Rio de Janeiro (Operação 4.835.052)

13. Quando foi concluído o relatório de acompanhamento anterior, a solicitação de crédito da prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro para executar o supracitado projeto ainda estava sendo examinada pela Área de Infraestrutura do BNDES, no âmbito do Departamento de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano (AS/Deurb).

14. Concluída essa etapa da tramitação do pleito da postulante, a AS/Deurb elaborou o Relatório de Análise (RAn) AS/Deub 2/2014, propondo a concessão do crédito solicitado, no valor de R\$ 2.715.389.458,89, dividido em três subcréditos, na modalidade BNDES-Finem, com recursos da Linha de Mobilidade Urbana, de acordo com as seguintes condições de financiamento:

Condições	Subcrédito A	Subcrédito B	Subcrédito C
Valor	R\$ 1.599.435.321,06	R\$ 867.964.329,42	R\$ 247.989.808,41
Origem dos recursos	Ordinários TJLP	Ordinários TJLP	Ordinários IPCA
Custo financeiro			
Remuneração total	1,10% a.a. 1,10% a.a.	1,10% a.a. 1,10% a.a.	1,10% a.a. 1,10% a.a.
Remuneração básica	0,00% a.a.	0,00% a.a.	0,00% a.a.
Remuneração de risco			
Prazo total	180 meses	120 meses	120 meses
Utilização	30 meses	30 meses	23 meses
Carência	36 meses	36 meses	36 meses
Amortização	144 meses	84 meses	84 meses
Objetivo	Implantação de corredores prioritários BRT	Implantação de infraestrutura viária	Adicional de participação para implantação de infraestrutura urbana

15. Em relação ao conteúdo do RAn AS/Deub 2/2014 (peça 50, p. 1-86), os seguintes pontos merecem ser ressaltados, no tocante aos aspectos financeiros analisados:

- a) a operação foi estruturada, em linhas gerais, nos mesmos moldes sugeridos na etapa de enquadramento;
- b) uma vez que o montante do crédito destinado aos projetos de implantação de infraestrutura viária ultrapassou o limite de 70% de

participação do BNDES, a ser concedido por meio da Linha de Mobilidade Urbana, com custo financeiro em TJLP, o valor correspondente à participação adicional do Banco foi alocado no subcrédito C, com custo financeiro maior (IPCA);

c) no tocante aos valores orçados para a execução dos projetos abrangidos pelo pedido de financiamento, a AS/Deurb efetuou a análise de custos dos projetos do BRT Transoeste Lote 0, BRT Transolímpica, ligação BRT Transolímpica – BRT Transbrasil e entorno do Parque Olímpico, concluindo que os custos por quilometro desses projetos são compatíveis com os verificados em outro projeto com características semelhantes (peça 50, p. 45-49);

d) a análise da AS/Deurb utilizou como parâmetro de comparação de preços o custo por quilometro de implantação do BRT Transcarioca, que faz a ligação do Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim com o Terminal Alvorada, no bairro da Barra da Tijuca, concluído em meados de 2014 e cuja construção foi objeto de financiamento do BNDES;

e) em relação aos demais empreendimentos (extensão da Via Expressa do Porto Maravilha, revitalização e reurbanização do entorno do Engenhão, ligação rodoviária/cicloviária Barra da Tijuca-São Conrado, com a duplicação do Elevado das Bandeiras, e Ciclovia Niemeyer, tal análise ficou prejudicada, pois, segundo a AS/Deurb, não foram encontrados projetos similares já apoiados ou referências externas que pudessem servir de base comparativa para a análise de custos, em razão da complexidade e singularidade das obras previstas nos projetos;

f) considerando os investimentos previstos para os diversos itens do projeto, o quadro de usos e fontes aprovado pela AS/Deurb apresenta a seguinte composição resumida:

Itens	Valores	%
Usos	(R\$ mil)	
3.088.996		100,0
Extensão da Via Expressa do Porto Maravilha	592.332	19,2
BRT Transoeste Lote 0 (trecho Alvorada-Jardim Oceânico)	94.992	3,1
BRT Transolímpica	1.072.492	34,7

Entorno e acessos ao Parque Olímpico	581.063	18,8
Revitalização e reurbanização do entorno do Engenhão	123.272	4,0
Ligaçāo rodoviária/cicloviária Barra da Tijuca-São Conrado	489.278	15,8
Ciclovia Niemeyer	35.067	1,1
Fontes	3.088.996	100,0
Tesouro Municipal	373.607	12,1
BNDES-Finen	2.715.389	87,9

g) a autorização para o descontingenciamento do crédito previsto para a contratação, que ainda se encontrava pendente na fase de enquadramento, efetivou-se com a edição, pelo Conselho Monetário Nacional, da Resolução 4.322, de 27/3/2014, que alterou a Resolução 2.827, de 30/3/2001; e

h) uma vez que foi proposta a apresentação de contrato de garantia fidejussória da União Federal em favor do BNDES, como condição suspensiva à utilização da primeira parcela do crédito pleiteado, sugeriu-se que fosse nula a taxa de remuneração de risco para a operação.

16. A contratação da operação foi autorizada pela Diretoria do BNDES em 6/5/2014, de acordo com a proposta formulada no RAn AS/Deurb 2/2014, por meio da Decisão Dir. 269/2014-BNDES, que não fixou para o beneficiário nenhuma exigência prévia especial a ser atendida, além daquelas regularmente estabelecidas para as contratações com o setor público (peça 50, p. 87-116).

17. O respectivo contrato de financiamento (nº 14.2.0269.1) entre o BNDES e o Município do Rio de Janeiro foi celebrado em 20/5/2014, no total de R\$ 2.715.389.458,89, abrangendo, portanto, os três subcréditos aprovados para a operação (peça 50, p. 129-150).

18. O contrato contém, no tocante às condições para o desembolso dos recursos, as obrigações usuais previstas nos normativos do BNDES, em especial às relativas à regularidade fiscal, previdenciária e dos aspectos ambientais e fundiários, além da obrigação de apresentação do contrato de garantia fidejussória mencionado anteriormente, para a liberação da primeira parcela de crédito.

19. No tocante aos recursos que foram liberados pelo BNDES para a operação em tela, já houve o desembolso de R\$ 2.481.499 mil, que correspondem a 91,4% do total de crédito aprovado, segundo dados contidos no sítio do Banco na Internet, Portal BNDES Transparente (www.bnDES.gov.br/bndestransparente), cujas informações sobre desembolso de recursos são mais recentes do que as encaminhadas a esta unidade técnica (peça 61, p. 49-50)

20. Cabe também mencionar que, para cobrir despesas adicionais nas obras abrangidas pelo projeto, decorrentes de alterações de traçado e reajustes contratuais, a prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro anunciou, em outubro passado, que vai solicitar ao BNDES um crédito suplementar no valor de R\$ 800 milhões (peça 61, p. 43-44).

21. Quanto ao andamento das obras objeto do supracitado contrato de financiamento, o levantamento dessa informação ficou prejudicado, uma vez que os dados a esse respeito encaminhados pelo BNDES, contidos no Relatório de Acompanhamento AS/Deurb 3/2015 (peça 50, p. 151-155), de 6/3/2015, estão bastante defasados.

22. Essa lacuna de informações é parcialmente coberta pelo teor do Relatório Mensal de Progresso dos empreendimentos em pauta, elaborado pela Secretaria de Obras da prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e a Concremat Engenharia e Tecnologia S.A., que apresenta a seguinte posição sobre o estágio das obras, em outubro de 2015 (peça 61, p. 1-38):

Obra	Percentual de execução (%)
BRT Transoeste Lote 0 (trecho Alvorada-Jardim Oceânico)	79,0
BRT Transolímpica	81,0
Ligações BRT Transolímpica (trecho Deodoro) – BRT Transbrasil	78,0
Entorno e acessos ao Parque Olímpico	64,7
Revitalização e reurbanização do entorno do Engenho Nogueira	81,0
Ligações rodoviárias/cicloviárias Barra da Tijuca-São Conrado	83,0

23. No tocante à extensão da Via Expressa do Porto Maravilha, 82% das obras já haviam sido concluídas, em outubro passado, segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (peça 61, p. 39-42).

24. Registre-se ainda que a prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro mantém a sua previsão de concluir todas as obras de mobilidade urbana do projeto apoiado pelo BNDES até o início dos Jogos Olímpicos de 2016.

Expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro – Linha 4 (Operação 4.835.052)

25. A expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro, mediante a implantação da Linha 4, é um projeto com custo total estimado em R\$ 10.311 milhões (data-base dezembro de 2011). Em relação a tal montante, ficou estabelecido, entre as partes envolvidas na implementação do empreendimento (Governo do Estado do Rio de Janeiro e a empresa concessionária da Linha 4, a Concessionária Rio Barra S.A.), que caberá ao governo estadual o investimento de R\$ 9.154 milhões, enquanto a concessionária contribuirá com o valor de R\$ 1.157 milhões.

26. Conforme assinalado no relatório de levantamento anterior, o BNDES aprovou, em 26/3/2013, a concessão de financiamento ao Governo do Estado do Rio de Janeiro, no montante de R\$ 4.342.405.487,22, para a execução do projeto. O apoio financeiro foi dividido em dois subcréditos (A e B, nos valores de R\$ 3.031.405.000,00 e R\$ 1.310.640.487,22, respectivamente).

27. A divisão do financiamento em dois subcréditos teve por objetivo possibilitar a contratação da operação em duas fases distintas, pois o Estado não dispunha de margem de endividamento suficiente para contratar o valor integral do crédito concedido. Na oportunidade, verificou-se apenas a contratação do subcrédito A (contrato 13.2.0336.1).

28. Posteriormente, o Governo do Estado do Rio de Janeiro solicitou ao BNDES, em 29/10/2013, um crédito suplementar de R\$ 2.077.944.000,87 (peça 51, p. 13-15), para possibilitar a conclusão do projeto em pauta. Tal solicitação verificou-se em razão do referido governo estadual não ter concretizado todas as operações no mercado financeiro previstas inicialmente, de modo a garantir a aplicação, no projeto, do montante de recursos oriundos dessas operações, consoante estabelecido no quadro de usos e fontes aprovado pelo Banco.

29. Esse novo pleito foi objeto do Relatório de Análise (RAn) AS/Deurb 4/2014 (peça 51, p. 16-100), que propôs a aprovação de crédito suplementar ao Governo do Estado do Rio de Janeiro, no valor de R\$ 2.134.170.636,70, dividido em quatro subcréditos, na modalidade BNDES-Finem, com recursos da Linha de Mobilidade Urbana, de acordo com as seguintes condições:

Condições	Subcrédito C	Subcrédito D	Subcrédito E	Subcrédito F
Valor	R\$ 844.679.756,39	R\$ 844.679.756,39	R\$ 222.405.561,96	R\$ 222.405.561,96
Origem dos recursos	Ordinários	Ordinários	Ordinários	Ordinários
Custo financeiro	TJLP	Selic	TJLP	Selic
Remuneração total	1,10% a.a.	1,10% a.a.	1,10% a.a.	1,10% a.a.
Remuneração básica	1,10% a.a.	1,10% a.a.	1,10% a.a.	1,10% a.a.
Remuneração de risco	0,00% a.a.	0,00% a.a.	0,00% a.a.	0,00% a.a.
Prazo total	348 meses	120 meses	-	-
Utilização	24 meses	24 meses	-	-
Carência	30 meses	30 meses	-	-
Amortização	318 meses	318 meses	-	-

30. As outras informações relevantes contidas no RAn AS/Deub 4/2014, relativas aos aspectos financeiros da operação, podem ser sintetizadas nos pontos apresentados abaixo:

durante a fase de análise do pleito, houve a atualização do orçamento do projeto, de modo que o valor do investimento a ser efetuado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro passou de R\$ 8.975.126 mil para R\$ 9.153.748 mil, razão pela qual o valor do crédito proposto foi 2,7% superior ao montante solicitado pelo postulante;

em razão dessa alteração no orçamento do projeto, foi atualizada a análise do custo do empreendimento efetuada no RAn AS/Deurb 4/2013, que já foi comentada no item 88, alínea "d" do relatório anterior (peça 29, p. 18);

a AS/Deurb concluiu, ressalvando a não homogeneidade dos projetos componentes da amostra utilizada na análise, que o custo médio por

quilometro da Linha 4 do metrô do Rio de Janeiro, cujo valor subiu para R\$ 524,70 milhões, devido à atualização do seu orçamento, situa-se abaixo da média aritmética dos custos dos 28 projetos integrantes da amostra examinada (R\$ 601,97 milhões), conforme apontado no item 2.5 do RAn AS/Deub 4/2014 (peça 51, p. 41-45);

após a revisão de alguns itens, o quadro de usos e fontes aprovado para o projeto ficou com a seguinte composição resumida:

ITENS	Valores (R\$ mil)	%
USOS	9.153.748	100,0
I – Investimentos financeiros	9.010.896	98,4
1 – Expansão da Estação General Osório e interligação das Linhas 1 e 4	692.201	7,6
2 – Implantação da Linha 4	6.840.466	74,7
3 – Elaboração dos projetos executivos	556.329	6,1
4 – Gerenciamento	52.811	0,6
5 - Outros	864.888	9,4
II – Investimentos não financeiros	142.852	1,6
FONTES	9.153.748	100,0
Tesouro Estadual	439.742	4,8
BNDES-Finem	6.476.216	70,8
Banco do Brasil S.A.	1.595.691	17,4

Outras fontes	633.367	6,9
Rendimentos financeiros	8.732	0,1

a divisão do recurso suplementar em quatro subcréditos foi decorrente da falta de margem de endividamento do Estado do Rio de Janeiro, para a contratação do total de crédito concedido em uma única operação de financiamento;

como o BNDES, em relação ao pedido de financiamento suplementar do Governo do Estado do Rio de Janeiro, somente havia sido autorizado, pela Secretaria do Tesouro Nacional, a celebrar um novo contrato no montante de até R\$ 3.000.000.000,00, a AS/Deurb sugeriu a contratação do subcrédito C (R\$ 844.679.756,39), acrescido do valor do subcrédito B (R\$ 1.310.640.487,22), que já tinha sido aprovado anteriormente e cuja operação ainda não fora ainda contratada, e do subcrédito D (R\$ 844.679.756,39), de modo a perfazer o referido montante;

em razão da operação representar uma participação adicional do BNDES, que não estava prevista na análise original do projeto e do elevado montante de capital envolvido, foi proposto que 50% da suplementação de recursos solicitada fosse concedida a custo de mercado (taxa Selic);

como a operação tem garantia fidejussória da União Federal em favor do BNDES, sugeriu-se que fosse nula a taxa de remuneração de risco; e o descontingenciamento do crédito previsto para a contratação foi concedido pelo Conselho Monetário Nacional, por meio da Resolução 4.322, de 27/3/2014, que alterou a Resolução 2.827, de 30/3/2001.

31. A Diretoria do BNDES, por meio da Decisão Dir. de 1/7/2014, autorizou a contratação da operação, nos termos da proposta contida no RAn AS/Deub 4/2014, fixando para a beneficiária apenas as condições prévias regularmente estabelecidas para as contratações com o setor público (peça 51, p. 101-102).

32. O correspondente contrato de financiamento (nº 14.2.0577.1) foi celebrado entre o BNDES e o Estado do Rio de Janeiro em 3/7/2014, no total de R\$ 3.000.000.000,00, divididos em duas parcelas de subcrédito (B/C: R\$ 2.155.320.243,61 e D: R\$ 844.679.756,39).

33. No tocante às condições para o desembolso de recursos, o contrato somente contém as previstas nos normativos do BNDES, referentes à regularidade fiscal, previdenciária e dos aspectos ambientais e fundiários, com exceção da obrigação de apresentação do contrato de garantia fidejussória mencionado anteriormente, para a liberação da primeira parcela de crédito (peça 51, p. 103-116).

34. Assim sendo, os créditos aprovados para a execução do projeto em foco totalizam o montante de R\$ 6.476.216.123,92, sendo que já foram assinados dois contratos de financiamento que perfazem o total de R\$ 6.031.405.000,00, cujos recursos já foram integralmente liberados.

35. À época do encerramento da presente fiscalização havia, portanto, em relação ao valor total aprovado para a operação, um saldo remanescente de R\$ 444.811.123,92 (subcréditos E e F) a ser contratado. Vale destacar que, de acordo com recentes notícias publicadas na mídia, o Governo do Estado do Rio teve êxito nas negociações que estavam em curso junto à Secretaria do Tesouro Nacional, com vistas a obter autorização para o BNDES efetuar a contratação do aludido saldo, cujo valor é fundamental para finalizar, dentro do cronograma previsto, o trajeto olímpico da Linha 4 do metrô da capital, que não inclui a estação Gávea (peça 60, p. 51-56).

36. Registre-se ainda que, segundo notícias mais recentes, a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro autorizou o Poder Executivo do Estado a contratar operação de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, com a garantia da União, até o valor de R\$ 989.210.440,00 (novecentos e oitenta e nove milhões, duzentos e dez mil, quatrocentos e quarenta reais), no âmbito do Projeto de Implantação do Metrô – Linha 4, PRO – ML4 Adicional III, destinados a suplementar recursos para as obras de Implantação da Linha 4 da Estação Jardim Oceânico à Estação General Osório e a Expansão da Estação General Osório / Interligação da Linha 1 com a Linha 4 (peça 63).

37. Cabe assinalar também que, até o final de setembro de 2015, o Estado do Rio de Janeiro já havia investido no projeto a importância de R\$ 7.655 milhões, que corresponde a 84% do valor a ser aplicado pelo governo estadual na construção do empreendimento, conforme mencionado no Relatório de Acompanhamento 48, de 3/11/2015, elaborado no âmbito da AS/Deurb (peça 51, p. 120-132).

38. Quanto à execução física do projeto, as obras alcançaram 90% de conclusão no final de fevereiro último, de acordo com informações contidas no sítio da Concessionária Rio Barra S.A, que mantém a previsão da Linha 4 entrar em operação no dia 1º de julho próximo. Contudo, segundo já admitem autoridades do governo estadual, a Linha 4 somente deverá ser utilizada, durante o período das olímpiadas, pelos usuários que utilizarem o 'cartão olímpico' (peça 61, p. 57-59).

Implantação do Sistema de Veículo Leve sobre Trilho – VLT (Operação 5.289.054)

39. A empresa Concessionária do VLT Carioca S.A., Sociedade de Propósito Específico constituída pelos acionistas: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Grupo Invepar (24,875%); Odebrecht Transport S.A. (24,875%); Actua Assessoria S.A. - Grupo CCR (24,875%); RioPar Participações S.A. - Grupo Fetranspor (24,875%); Benito Roggio Transporte S.A. (0,25%); e Ratp do Brasil Ltda. (0,25%),

firmou contrato de concessão com a prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, na modalidade Parceria Público-Privada (PPP), para a implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

40. Em setembro de 2013, tal empresa apresentou ao BNDES carta consulta (peça 38, p. 23-97), solicitando a concessão de crédito no valor R\$ 649.268 mil, para financiar parte do custo do referido projeto, que fora orçado inicialmente em R\$ 1.525 milhões (data-base setembro/2013).

41. O pedido da Concessionária do VLT Carioca S.A. foi acolhido na fase de enquadramento, consoante proposta nesse sentido contida na instrução AP/Depri 46/2014 (peça 52), de 3/2/2014, e seguiu para a etapa de análise, com vistas ao exame mais detalhado e abrangente do projeto a ser apresentado pela postulante, à estruturação final da operação de financiamento e à fixação das condições de contratação.

42. Em outubro de 2014, a Concessionária do VLT Carioca S.A. encaminhou ao BNDES o projeto para análise, pleiteando um crédito de R\$ 746.548 mil, montante esse 15% superior ao valor pedido inicialmente e aprovado na etapa de enquadramento (R\$ 649.268 mil). Essa mudança de valor verificou-se em decorrência da atualização dos custos do projeto, cujo orçamento subiu para R\$ 1.771.453 mil, e de alterações no quadro de usos e fontes original.

43. Na fase de análise, a empresa solicitou, junto ao BNDES, a concessão de um empréstimo-ponte, que é uma modalidade de financiamento oferecida pelo Banco com a finalidade de dar suporte aos investimentos iniciais do projeto, até que a análise do financiamento de longo prazo seja concluída.

44. O pedido de empréstimo-ponte, no valor de R\$ 194.780 mil, foi examinado por meio da Informação Padronizada (IP) AS/Deurb 64/2014, de 19/12/2014, e aprovado na Decisão Dir. 1.293/2014-BNDES, de 23/12/2014, de acordo com as seguintes condições de financiamento (peça 53, p. 1-61):

custo financeiro: TJLP + 1,0% a.a.;

remuneração total: 2,28% a.a. (remuneração básica: 1,0% a.a. + remuneração de risco: 1,28% a.a.); e

prazo total: 18 meses (utilização/carênci a: até 17 meses e amortização: um mês).

45. A taxa de risco do empréstimo-ponte foi calculada pela Área de Crédito/Departamento de Risco de Crédito do BNDES, levando em conta que a estrutura de garantias corporativas e bancárias fornecidas pelas controladoras do projeto a ser financiado (peça 59, p. 21).

46. Na supramencionada decisão, a Diretoria do BNDES também determinou a atualização da classificação de risco e do relatório cadastral da postulante e das intervenientes Odebrecht Transport S.A., CCR S.A. e Invepar S.A., em vista do Parecer 2/AADMA/CGU/AGU/2014, cujo teor trata da manutenção das operações realizadas pelo Sistema BNDES com empresas e respectivos dirigentes envolvidos em processos de apuração de possíveis delitos de lavagem de dinheiro e evasão de divisas.

47. Ademais, a celebração do contrato ficou condicionada a não ocorrência de fatores que viessem a impossibilitar a operação, de acordo com as normas do BNDES, e a realização de ajustes na taxa de risco de crédito, em decorrência da supramencionada atualização da classificação de risco e do relatório cadastral.

48. A concessão do empréstimo-ponte foi formalizada em 12/3/2015, por meio do contrato de financiamento nº 14.2.1293-1, no valor de R\$ 194.780.000,00, e os recursos foram integralmente desembolsados em 26/3/2015 (peça 53, p. 62/83).

49. Registre-se que o saldo devedor contratual do empréstimo-ponte foi liquidado com os recursos provenientes da primeira liberação do montante de crédito concedido à postulante na operação de financiamento de longo prazo, consoante assinalado no Relatório de Acompanhamento AS/Deurb 61, de 25/11/2015 (peça 59, p. 1-10).

50. Em relação à tramitação da operação de longo prazo, o Relatório de Análise (Ran) AS/Deurb 3/2015 propôs a concessão do crédito solicitado, no valor de R\$ 746.548.000,00, dividido em três subcréditos, na modalidade BNDES-Finem, com recursos da Linha de Mobilidade Urbana e do Fundo Clima, de acordo com as seguintes condições de financiamento:

Condições	Subcrédito A	Subcrédito B	Subcrédito C
Valor	R\$ 512.180.000,00	R\$ 35.300.000,00	R\$ 199.068.000,00
Origem dos recursos	Ordinários	Fundo Clima	Ordinários
Custo financeiro	TJLP	3% a.a.	TJLP
Remuneração total	3,44% a.a.	3,14% a.a.	3,44% a.a.
Remuneração básica	1,20% a.a.	0,9% a.a.	1,20% a.a.
Remuneração de risco	2,24% a.a.	2,24% a.a.	2,24% a.a.

Prazo total	240 meses	240 meses	240 meses
Utilização	18 meses	18 meses	18 meses
Carência	24 meses	24 meses	24 meses
Amortização	216 meses	216 meses	216 meses

51. No tocante aos aspectos financeiros da operação, o RAn AS/Deub 3/2015 (peça 54) contém outros pontos relevantes a serem mencionados, que podem ser resumidos nos seguintes itens:

embora tenha sido ressaltada que a comparação direta de custos ficou prejudicada em função das especificidades do projeto, avaliou-se que o custo por quilometro para a implantação do VLT (R\$ 69,4 milhões) encontra-se dentro das referências de preços mencionadas em estudo produzido pela Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano e em texto elaborado por especialista em transporte público, conforme mencionado no item 2.4. do RAn AS/Deub 3/2015 (peça 54, p. 56-57);

a parcela da concessão do apoio financeiro referente ao subcrédito B, no valor de R\$ 35,3 milhões, com recursos oriundos do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (Fundo Clima), deve-se ao mérito ambiental do projeto, que contribuirá para a redução de emissão de gases do efeito estufa;

o quadro de usos e fontes aprovado para o projeto ficou com a seguinte composição resumida:

ITENS	Valores	%
	(R\$ mil)	
USOS	1.771.453	100,0
I – Investimentos financeiros	1.189.541	67,2
1 – Obras civis	486.294	27,5
2 – Montagens e instalações	278.231	15,7

3 – Máquinas e equipamentos nacionais	326.893	18,5
4 – Outros	98.123	5,5
II – Investimentos não financeiros	581.912	32,8
FONTES	1.771.453	100,0
Recursos próprios	318.144	18,0
BNDES	746.548	42,1
Aporte público	626.761	35,4
Debêntures de infraestrutura	80.000	4,5

o principal componente do montante de aporte público previsto para o projeto é um investimento no valor R\$ 532 milhões, oriundos de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), conforme Termo de Compromisso assinado em 14/6/2013, entre a Caixa Econômica Federal e a prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; e

com o objetivo de mitigar o risco de crédito da operação, foi proposta uma estrutura de garantias em benefício do BNDES, prevendo-se, dentre outros pontos, a contratação de um seguro garantia contra riscos referentes à fase pré-operacional do projeto, o penhor sobre todas as ações de emissão da postulante e a cessão fiduciária de direitos emergentes da postulante contidos no contrato de concessão PPP, celebrado com o Município do Rio de Janeiro.

52. O RAn AS/Deub 3/2015 também ressaltou que, em razão do conteúdo do Parecer 2/AADMA/CGU/AGU/2014, a contratação da operação teria que ser precedida da atualização da classificação de risco e do relatório cadastral da postulante e das intervenientes, a exemplo do verificado na concessão do empréstimo-ponte para o financiamento do projeto em pauta.

53. A contratação da operação foi autorizada pela Diretoria do BNDES em 4/8/2015, endossando a proposta formulada no RAn AS/Deub 3/2015, por meio da Decisão Dir. 435/2015-BNDES (peça 55). Além das condições prévias contidas nos normativos do BNDES, tal decisão estabeleceu outras obrigações específicas para a contratação da operação, relacionadas com a supracitada atualização da classificação de risco e do relatório cadastral, bem como à anuência das partes envolvidas na estrutura de garantias proposta para a operação.

54. O contrato de financiamento da operação (nº 15.2.0435.1), no valor de R\$ 746.548.000,00, foi celebrado, em 12/11/2015, entre o BNDES e a beneficiária, Concessionária do VLT Carioca S.A., tendo como intervenientes as empresas Odebrecht Mobilidade S.A., Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – Invepar, Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços, Riopar Participações S.A., CCR S.A. e Odebrecht Transport S.A. (peça 56, p. 7-66).

55. O contrato prevê a cessão fiduciária de direitos da beneficiária e o penhor das ações de emissão da beneficiária, para assegurar ao BNDES o pagamento de quaisquer obrigações decorrentes do financiamento. Ademais, foram também fixadas obrigações de suporte para as empresas Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – Invepar, Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços, Riopar Participações S.A., CCR S.A. e Odebrecht Transport S.A com vistas a garantir a realização dos aportes financeiros na beneficiária necessários para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

56. Em relação às condições para o desembolso dos recursos, além das usuais previstas nos normativos do BNDES, o contrato estabelece outras obrigações para a beneficiária e intervenientes, dentre as quais podemos destacar, resumidamente:

comprovação da formalização jurídica e do cumprimento das condições de liberação do crédito eventualmente estipuladas nos contratos de cessão fiduciária e de penhor das ações;

apresentação, pelas empresas Odebrecht Mobilidade S.A. e Riopar Participações S.A., de carta de fiança expedida por instituição financeira aprovada pelo BNDES;

comprovação da quitação de todas as obrigações da beneficiária no contrato de empréstimo-ponte.

57. Considerando as últimas informações obtidas junto ao BNDES, o único desembolso efetuado pelo Banco para a operação em tela foi a liberação, em 24/11/2015, da importância de R\$ 214.457.282,35, que foi integralmente utilizada para a liquidação das obrigações financeiras do contrato de empréstimo-ponte (principal mais encargos financeiros). Existia, portanto, até a data de encerramento da fiscalização, um saldo contratual a liberar no valor de R\$ 532.090.717,65 (peça 59, p. 46-47).

58. Segundo o Relatório de Acompanhamento AS/Deurb 61, de 25/11/2015, haviam sido investidos no projeto R\$ 643.168 mil, até 31/8/2015. Esse total era composto de R\$ 221.296 mil (34,4%) aplicados pela Concessionária do VLT Carioca S.A., R\$ 194.780 mil (30,3%) provenientes do empréstimo-ponte do BNDES e R\$ 227.092 mil (35,3%) oriundos de outras fontes (peça 59, p. 2-10).

59. Em relação ao andamento da implantação do projeto, já foram iniciados os testes do VLT na primeira etapa do sistema, que faz a ligação entre a Rodoviária Novo Rio e o Aeroporto Santos Dumont, passando pela zona portuária e a região da Cinelândia, no centro da cidade do Rio de Janeiro.

60. Essa primeira etapa vai começar a operar em abril próximo, enquanto a segunda etapa, referente ao trecho Central do Brasil-Praça XV, deverá estar em funcionamento até o começo de agosto, antes, portanto, do início dos Jogos Olímpicos, segundo informações da prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (peça 60, p. 60-68).

EXAME DE MÉRITO

61. A verificação dos procedimentos relativos às etapas de enquadramento e de análise dos pedidos de financiamento que resultaram nas operações examinadas, levou em conta, basicamente, as normas contidas nas Resoluções BNDES 1467/2007, concernente ao Regulamento Geral de Operações, e 2201/2011, que trata das normas aplicáveis ao fluxo das operações diretas e indiretas não automáticas do sistema BNDES, no âmbito dos produtos Finem, *Project Finance*, empréstimo-ponte e subscrição de valores mobiliários.

62. Conforme previsto nas supramencionadas resoluções, a análise dos projetos objeto dos pleitos de financiamento abrangeu, dentre outros pontos, a descrição das principais características do empreendimento e dos impactos sociais e regionais decorrentes da sua implantação, o exame da estruturação financeira da operação, do risco de crédito e dos aspectos ambientais, econômico-financeiros e jurídicos necessários à modelagem da contratação, com a indicação das obrigações e condições específicas para a postulante, e a formulação de recomendações a serem observadas na fase de acompanhamento da operação.

63. No tocante ao exame do custo dos projetos abrangidos pelas operações de crédito em foco, cabe registrar, inicialmente, que não localizamos, nas normas operacionais do BNDES, dispositivos que estabeleçam procedimentos específicos a serem observados para a aferição da razoabilidade do custo dos projetos apresentados pelo postulante do financiamento.

64. No âmbito da AS/Deurb, tal análise efetuou-se com base na comparação com outros custos verificados em projetos de características similares, que foram financiados anteriormente pelo BNDES ou se constituam em referências externas aceitas pelo mercado, bem como mediante a utilização de parâmetros de preços estimados por entidades e/ou especialistas do ramo, a exemplo do verificado no projeto de implantação do VLT.

65. Conforme ressaltado pela própria AS/Deurb, no item dos respectivos relatórios de análise que tratam dessa questão, a metodologia

adotada contém limitações. Essas limitações acontecem principalmente quando, embora sejam conhecidos os custos de empreendimentos similares, o projeto analisado apresenta especificidades que impactam significativamente o seu orçamento, dificultando uma comparação em bases homogêneas. Ademais, existe também a possibilidade de não serem encontrados projetos semelhantes já apoiados pelo BNDES ou referências externas que possam servir de base comparativa para a análise de custo.

66. Apesar dessas limitações, considerando a dimensão, complexidade e singularidade das obras previstas nos empreendimentos apoiados, nos pareceram plausíveis os procedimentos efetuados pela AS/Deurb para aferir a razoabilidade dos custos dos projetos objeto dos pleitos de financiamento. Ressalve-se, apenas, que o custo apurado pelo BNDES de R\$ 527,70 milhões/km referente à expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro – Linha 4 poderá ser majorado, a depender dos usos dos R\$ 989.210.440,00 (novecentos e oitenta e nove milhões, duzentos e dez mil, quatrocentos e quarenta reais) destinados a suplementar recursos dessa expansão, caso aprovada a operação de crédito nos termos já autorizados pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.

67. As contratações das operações e respectivos desembolsos de recursos efetivaram-se após o cumprimento das obrigações prévias, de caráter geral, estabelecidas nas Resoluções BNDES 665/1987, referente às disposições aplicáveis aos contratos do BNDES e 1573/2008, que dispõe sobre a prestação de fiança e dispensa de garantias reais e/ou pessoais, bem como das condições específicas, para cada operação, propostas na fase de análise e aprovadas nas decisões da Diretoria do BNDES que autorizaram a concessão dos financiamentos pleiteados.

68. Em relação a essa questão, cabe mencionar, no tocante ao financiamento concedido à empresa Concessionária do VLT Carioca S.A., os seguintes pontos referentes à taxa de risco de crédito, à estrutura de garantias corporativas da operação e ao desembolso de recursos:

a) a contratação da operação foi precedida da atualização da classificação de risco e do relatório cadastral da postulante e das intervenientes, conforme Relatório DERISC nº 21/2015, que foi aprovado pelo Comitê de Enquadramento, Crédito e Mercado de Capitais em 26/10/2015 (peça 59, p. 22-45);

b) a liberação dos recursos referentes ao empréstimo-ponte, cujas obrigações financeiras já foram liquidadas pela beneficiária, somente ocorreu mediante a apresentação de fiança bancária da devedora (peça 59, p. 11-12); e

c) as garantias da operação foram formalizadas por meio de contratos de cessão fiduciária de direitos da beneficiária e de penhor de suas ações em favor do BNDES (peças 57 e 58).

69. Consideramos, portanto, que os procedimentos observados nas etapas de enquadramento, análise, contratação e acompanhamento das operações analisadas realizaram-se em conformidade com os estabelecidos nas normas internas do BNDES e legislação pertinente, exceto no

que tange à compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013 com o que foi efetivamente aprovado pelo BNDES por meio da Decisão de Diretoria 102/2015 que autorizou o Plano de Nacionalização Progressiva – PNP da Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. na operação de financiamento para implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT.

70. Conforme consta do item 2.3.1.1 do Relatório de Análise Deurb 003/2015 (peça 54, p. 53-54), 'O PNP foi formalizado por meio do Termo de Compromisso assinado pela fabricante em 25/03/2015, no qual ela se comprometeu, ao longo da fabricação dos 87 (oitenta e sete) trens, a nacionalizar componentes para fabricação do Veículo Leve sobre Trilhos VLT Citadis, até que atinja, a partir do 1º (primeiro) VLT fabricado para o projeto de Goiânia, percentual igual ou superior ao patamar mínimo estabelecido nas Políticas Operacionais do BNDES, atualmente fixado em 60% (sessenta por cento), em valor e peso, dos componentes fabricados no Brasil'. 'O PNP foi dividido em duas fases. A primeira refere-se ao projeto do VLT do Rio de Janeiro e a segunda ao VLT de Goiânia. Na Fase 1, serão fabricados 27 (vinte e sete) composições e a fabricante comprometeu-se a alcançar e manter, a partir da 1ª composição, os índices mínimos de nacionalização de 59,78%, em valor, e de 40,11%, em peso'.

71. Nada obstante ao que foi aprovado pelo BNDES, consta do mesmo Relatório de Análise acima mencionado, no item 2.3.2 (peça 54, p. 54), que o projeto em exame está inserido no Programa PAC Mobilidade, contando com recursos do Orçamento Geral da União – OGU no montante de R\$ 532 milhões, consoante Termo de Compromisso assinado em 14/06/2013 pela União, representada pela Caixa Econômica Federal – CEF, e o Município do Rio Janeiro. Em relação às ações de mobilidade urbana integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, o art. 1º, inciso I, do Decreto 7.888/2013 exige que os respectivos editais de licitação e contratos deverão prever a obrigatoriedade da aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais com 80% (oitenta por cento), no mínimo, do valor total gasto com os produtos constantes no Anexo I desse Decreto, entre os quais se inclui materiais rodantes e sistemas embarcados.

72. Quanto ao andamento da execução dos projetos financiados pelas operações de crédito examinadas, as últimas informações obtidas sobre o assunto indicam que esse ponto ainda requer atenção, principalmente no tocante às obras de implantação da Linha 4 do metrô da cidade do Rio de Janeiro.

73. Não obstante tal observação, deve ser ressaltado que as autoridades do Governo do Estado do Rio Janeiro e da prefeitura da capital mantêm a previsão que todas as obras de mobilidade e infraestrutura urbana, destinadas a facilitar os deslocamentos dos atletas, jornalistas, turistas, pessoal de apoio e do público em geral, durante a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, serão concluídas antes do início do referido evento.

74. Verificou-se também que se encontram em tramitação, no BNDES, pedidos de recursos adicionais para as operações de crédito objeto do

item 9.12. do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário, com vistas à conclusão dos projetos financiados, que não foram tratados neste relatório, pois os respectivos pleitos ainda não haviam ingressado no Banco, até o encerramento da fiscalização.

75. Assim sendo, e considerando ainda que as obras em pauta deverão se prolongar até meados do ano em curso, entendemos que deva ser realizado novo acompanhamento, no BNDES, das operações de financiamento abrangidas pelo supracitado Acórdão, objetivando complementar o presente trabalho, além de determinar ao BNDES que informe as medidas adotadas visando à compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013 com o que foi efetivamente aprovado pelo BNDES por meio da Decisão de Diretoria 102/2015 que autorizou o Plano de Nacionalização Progressiva – PNP da Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. na operação de financiamento da implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT.

CONCLUSÃO

76. Efetuada a fiscalização no BNDES, com o objetivo de examinar a regularidade das operações de crédito destinadas ao financiamento de obras de mobilidade urbana vinculadas à realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, bem como as condições para a contratação e o desembolso dos recursos, em cumprimento à determinação contida no item 9.12. do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário, constatou-se a aderência dos procedimentos adotados pelos setores competentes do Banco às suas normas internas e às disposições previstas na legislação pertinente, exceto no que concerne ao atendimento do percentual mínimo exigido pelo art. 1º, inciso I, do Decreto 7.888/2013, na operação de financiamento para implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT do Rio de Janeiro.

77. Consideramos, assim, que deva ser realizado novo acompanhamento das operações de financiamento das obras abrangidas pela supramencionada determinação do TCU, levando ainda em conta que se encontram em curso, no BNDES, novos pedidos de créditos adicionais para financiar as aludidas obras, que não foram examinados no presente trabalho, pois os respectivos pleitos ingressaram no Banco após o encerramento da fiscalização.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

78. Ante o exposto, somos pelo encaminhamento dos autos ao Gabinete do Exmº Sr. Ministro-Relator Augusto Sherman, por intermédio da Coordenação-Geral de Controle Externo da Área de Infraestrutura e da Região Sudeste (Coinfra), sugerindo a adoção das seguintes medidas:

a) considerar atendida, pela Secretaria de Controle Externo da Administração Indireta no Estado do Rio de Janeiro – SecexEstataisRJ, a determinação contida no item 9.12. do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário;

b) determinar a Secex Estatal/RJ, com base no art. 157, *caput*, c/c os arts. 241 e 242 do Regimento Interno do TCU, que as continuidade, no exercício de 2016, ao acompanhamento das operações de crédito efetuadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES destinadas ao financiamento de obras de mobilidade urbana, vinculadas à realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016;

c) determinar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES que informe, no prazo de noventa dias, as medidas adotadas visando à compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013 com o que foi efetivamente aprovado pelo BNDES por meio da Decisão de Diretoria 102/2015 que autorizou o Plano de Nacionalização Progressiva – PNP da Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. na operação de financiamento da implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT;

d) encaminhar cópia do acórdão que vier a ser proferido pelo Tribunal, acompanhado do relatório e do voto que o fundamentarem, ao Ministério do Esporte; à Casa Civil da Presidência da República; à Controladoria-Geral da União; ao Presidente da Autoridade Pública Olímpica; ao Presidente da Comissão de Turismo e Desporto da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados; ao Presidente da Comissão do Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle do Senado Federal; ao Governador do Estado do Rio de Janeiro; ao Prefeito do Município do Rio de Janeiro; e ao Presidente do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016; e

e) arquivar os presentes autos, com fulcro no art. 250, inciso I, do RI/TCU.”

2. O Ministério Público não se manifestou nos autos.

É o relatório.

Voto:

Cuidam os autos de relatório de acompanhamento instaurado em atendimento ao item 9.12 do Acórdão 2.596/2013-Plenário, por meio do qual foi determinado o levantamento das obras de mobilidade urbana vinculadas à realização dos jogos olímpicos e paralímpicos de 2016

que obtiveram financiamentos por meio de bancos federais, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Social -BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil S/A, bem assim o exame da regularidade das respectivas operações de crédito e as condições para a contratação e desembolso dos recursos.

2. Conforme observa-se, o item 9.12 da deliberação acompanhada contém dois comandos: 1º) identificar as obras que receberam financiamento junto a bancos federais; 2º) examinar a regularidade dos respectivos empréstimos e as condições para a contratação e desembolso dos recursos. Não se adentrou aqui, especificamente, nos aspectos atinentes a execução dos empreendimentos.

3. A SecexEstataisRJ identificou, inicialmente, quatro obras enquadráveis no critério estabelecido no item 9.12 Acórdão 2.596/2013-Plenário financiadas pelo BNDES, consequentemente, o presente processo é resultante da fiscalização realizada junto ao referido Banco, com o objetivo dar cumprimento à determinação acima mencionada.

4. Uma das quatro operações de crédito identificadas ("construção do BRT Transcarioca") foi excluída do presente acompanhamento, em razão de estar sendo tratada em outro processo. Assim, restaram a ser acompanhadas, nestes autos, as obras abaixo, cujas descrições gerais encontram-se no relatório de acompanhamento constante da peça 29 e, os aspectos essenciais das operações de crédito, na instrução transcrita acima, que adotei como relatório.

- implementação de melhoria na infraestrutura viária e urbana na cidade do Rio de Janeiro;

- expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro, com a implantação da Linha-4; e

- implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilho (VLT).

5. Cabe mencionar que, em primeiro momento, o BNDES deixou de fornecer a este Tribunal a documentação referente ao pedido de apoio financeiro para a implementação do sistema VLT, sob a alegação da observância à proteção conferida pela legislação a operações ativas, passivas e serviços prestados por pessoa jurídica de direito privado (Concessionária do VLT Carioca S.A).

6. Porém, posteriormente, a questão foi superada, tendo o referido Banco encaminhado a este Tribunal diversos elementos atinentes à tramitação das operações de crédito em comento, sem a colocação de tarjas (Ofício AT-094/2015, peça 48).

7. Na instrução de peça 64, cujo texto adotei integralmente como relatório, como já mencionei, a SecexEstatais/RJ sintetizou as principais informações relativas aos aspectos financeiros das operações de crédito contidas nos documentos enviados pelo BNDES.

8. No entendimento da secretaria técnica, **as condições gerais das operações seguiram os moldes sugeridos na etapa de enquadramento.** Nesse sentido registrou:

"o contrato contém, no tocante às condições para o desembolso dos recursos, as obrigações usuais previstas nos normativos do BNDES, em especial as relativas à regularidade fiscal, previdenciária e dos aspectos ambientais e fundiários, além da obrigação de apresentação do contrato de garantia fidejussória mencionado anteriormente, para a liberação da primeira parcela de crédito." (destaques inseridos).

9. As normas que serviram de parâmetro para o trabalho da SecexEstataisRJ foram as Resoluções BNDES 1461/2007 (Regulamento Geral de Operações) e 2201/2011 (normas aplicáveis ao fluxo das operações diretas e indiretas não automáticas do sistema BNDES, no âmbito dos produtos Finem, Project Finance, empréstimo-ponte e subscrição de valores mobiliários).

10. Contudo, cumpre ressaltar observação feita pela unidade técnica no sentido de que não localizou nessas normas dispositivos relacionados a procedimentos específicos para a aferição da razoabilidade do custo dos projetos apresentados pelo postulante do financiamento.

11. A equipe explicou que, em relação a essa lacuna, a solução adotada pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro (Departamento de Mobilidade e Desenvolvimento – AS/Deurb) foi efetuar comparação com custos verificados em outros projetos de características similares, anteriormente financiados pelo BNDES ou que se constituíam em referências externas aceitas pelo mercado.

12. Esclareceu que, contudo, a própria AS/Deurb reconheceu as limitações dessa metodologia, em razão das especificidades que impactam o orçamento de cada projeto, bem assim da falta de projetos semelhantes ou referências externas para a análise comparativa, em alguns casos.

13. Não obstante essas limitações, a unidade técnica considerou plausíveis os procedimentos adotados pela AS/Deurb para aferição da razoabilidade dos custos dos projetos que buscaram financiamento junto ao BNDES, dada a dimensão, a complexidade e a singularidade das obras. Ressalvou, apenas, que o custo apurado pelo BNDES relativo à expansão do metrô da cidade do Rio de Janeiro – Linha - 4 (R\$ 527,70 milhões/km) poderá ser majorado, a depender do uso de aproximadamente R\$ 1 bilhão destinado a suplementar os recursos dessa expansão, caso aprovada a operação de crédito nos termos autorizados pela ALERJ.

II

14. A SecexEstataisRJ reputou, também, que os procedimentos das etapas de enquadramento, análise, contratação e acompanhamento das operações foram realizados de acordo com os estabelecidos nas normas internas do BNDES e legislação pertinente, excetuando “a compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013 com o que foi efetivamente aprovado pelo BNDES por meio da Decisão de Diretoria 102/2015 que autorizou o Plano de Nacionalização Progressiva – PNP da Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. na operação de financiamento para implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT.”

15. Sobre esse aspecto específico, a instrução sugere seja efetuada determinação ao BNDES para que informe a este Tribunal, no prazo de noventa dias, as medidas adotadas visando a compatibilização dos referidos percentuais mínimos.

16. Com as devidas vêrias, vejo que essa questão merece aprofundamento, na medida em que a leitura do Decreto 7.888/2013 e da norma por este regulamentada (Lei 11.578/2007) suscita dúvidas quanto à eficácia e abrangência da determinação sugerida pelo auditor da SecexEstataisRJ, qual seja:

"determinar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES que informe, no prazo de 90 (noventa) dias, as medidas adotadas visando à compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013 com o que foi efetivamente aprovado pelo BNDES por meio da Decisão de Diretoria 102/2015 que autorizou o Plano de Nacionalização Progressiva – PNP da Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. na operação de financiamento da implantação do sistema de veículo leve sobre trilho – VLT;"

17. Em relação a essa matéria, identifiquei a existência do Termo de Compromisso nº 0415061-27/2013, firmado entre a União e o Município do Rio de Janeiro, no qual foi prevista a obrigação de constar no edital ou no contrato para execução e/ou fornecimento a obrigatoriedade de aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais, conforme previsto no Decreto 7.888/2013. Verifiquei que essa condição foi prevista no Contrato de Concessão CVL 010008/2013 firmado com a Concessionária do VLT Carioca (cláusula 12.2).

18. Por outro lado, também constatei no Contrato de Financiamento, firmado entre o BNDES e a Concessionária do VLT Carioca S.A, a existência de um "considerando" que antecede as cláusulas desse instrumento, no qual há o seguinte registro:

"Considerando que:

I - (...)

II – para implantação do PROJETO, a BENEFICIÁRIA celebrou com a Alston Brasil Energia e Transporte Ltda. e a Alstom Transport S.A. (o 'CONSÓRCIO ALSTOM') o Contrato de Fornecimento de Material Rodante e Sistemas, que tem por objeto o fornecimento do material rodante, sistemas e demais equipamentos e serviços necessários à instalação, funcionamento e operação do sistema de transporte coletivo de passageiros por meio de 32 trens de veículos leves sobre trilhos (VLT), nas regiões portuária e central da Cidade do Rio de Janeiro; e que a

Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. firmou, em 25/03/2015, **Termo de Compromisso de Nacionalização**, no âmbito do Programa de Nacionalização Progressiva – PNP do BNDES, pelo qual **se comprometeu a fornecer 27 trens do PROJETO com índices mínimos de nacionalização de 59,78%, em valor, e de 40,11%, em peso;**

(...)" (destaques acrescidos)

19. Cabe lembrar que o Decreto 7.888/2013 "estabelece a exigência de aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais

nas ações de mobilidade urbana integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC . O art. 1º, inciso I, dessa norma **exige que os respectivos editais de licitação e contratos deverão prever a obrigatoriedade da aquisição de produtos manufaturados nacionais com 80% (oitenta por cento), no mínimo, do valor total gasto com os produtos constantes no Anexo I desse Decreto**, entre os quais se inclui materiais rodantes e sistemas embarcados. No inciso II, **exige que 100% do valor total gasto com os serviços constantes do Anexo II deverá ser utilizado na aquisição de serviços nacionais.**

20. A análise conjunta do Decreto 7.888/2013, da Lei 11.578/2007 e do considerando acima transcrito não deixa claro que as condições impostas pelo BNDES à Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. implica descumprimento desse Decreto.

21. É certo que em relação ao material rodante e aos sistemas fornecidos pela Alstom, o termo de compromisso celebrado com o BNDES não garante o índice de nacionalização do Decreto 7.888/2013. Entretanto, não resta claro se tal compromisso, no âmbito do contrato de concessão, como um todo, impede o alcance de tal índice.

22. Nessa perspectiva, considero mais oportuno neste momento a oitiva do Município do Rio de Janeiro, da Concessionária e do BNDES, para verificar se as condições impostas à Alstom pelo BNDES no Termo de Compromisso de Nacionalização, firmado em 25/03/2015, não implicaria descumprimento das obrigações previstas no Decreto 7.888/2013. Ou seja, é necessário esclarecer se existe incompatibilidade entre o Decreto 7.888/2013 e esse Termo de Compromisso.

III

23. Aproveito para deixar registradas algumas constatações que fiz em relação ao tema em baila.

24. Em relação às obras de mobilidade urbana, existe previsão de repasse de recursos não onerosos do OGU para obras inseridas no PAC como integrantes do Programa de Mobilidade Urbana da programação orçamentária do MCidades e para algumas obras selecionadas por

meio da chamada do PAC Mobilidade Grandes Cidades. O VLT do Rio de Janeiro foi um dos empreendimentos selecionados para receber transferências do OGU, sem prejuízo da obtenção de financiamento concomitante. Portanto, essa obra faz parte do PAC Mobilidade.

25. Não é despiciendo lembrar que a parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa. A concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987/1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado (art. 2º, § 1º). O VLT do Rio de Janeiro é um exemplo de concessão patrocinada.

26. Além disso, o VLT do Rio de Janeiro é o primeiro financiamento de longo prazo para uma PPP com aporte público na fase de construção, conforme instituído pela Lei 12.766/2012.

27. A Lei 12.766/2012 alterou a Lei 10.079/2004 (Lei das PPPs), incluindo quatro parágrafos ao art. 6º desta última. Trouxe como importante inovação a ser destacada a possibilidade de o poder concedente **aportar recursos públicos** em uma PPP em favor do parceiro privado, para realização de obras e aquisição de bens reversíveis. Senão observe-se:

'Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

(...)

§ 2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do caput do art. 18 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012.

28. De acordo com informações constantes dos autos, as principais fontes de recursos do VLT do Rio de Janeiro são: **aporte público**, financiamento do BNDES, recursos próprios e emissão de debêntures de infraestrutura.

29. Esse aporte público dá-se por meio de **transferência obrigatória** de recursos financeiros pelos órgãos e entidades da União aos órgãos e entidades dos Estados, Distrito Federal e Municípios para a execução de ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC cuja execução pelos entes federados seja de interesse da União, observadas as disposições constantes da **Lei 11.578/2007**.

30. Cumpre esclarecer que os repasses da União para obras do PAC são considerados transferências obrigatórias porque que se tratam de projetos prioritários para o governo federal. Assim, esse conceito de obrigatoriedade visou torná-las menos suscetíveis a contingenciamento.

31. Observa-se na Lei 11.578/2007 que o instrumento usado para o repasse de recursos do Orçamento Geral da União aos entes federados para a execução de obras do PAC (transferências obrigatórias) é designado de "**Termo de Compromisso**". Por oportuno, cabe mencionar os seguintes dispositivos dessa norma:

Art. 1º A **transferência obrigatória** de recursos financeiros pelos órgãos e entidades da União aos órgãos e entidades dos Estados, Distrito Federal e Municípios para a execução de ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC cuja execução pelos entes federados seja de interesse da União observará as disposições desta Lei.

(...)

Art. 3o As **transferências obrigatórias** para execução das ações do PAC são condicionadas ao cumprimento dos seguintes requisitos pelos Estados, Distrito Federal e Municípios beneficiários, conforme o constante de **termo de compromisso**:

(...)

Art. 3o-A. **Os editais de licitação e os contratos necessários para a realização das ações integrantes do PAC, sob a modalidade de execução direta ou descentralizada, poderão exigir a aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais em setores específicos definidos em ato do Poder Executivo federal.**

§ 1o Para cada setor, o Poder Executivo federal:

- I - estabelecerá regras e condições requeridas para caracterizar os produtos manufaturados nacionais e os serviços nacionais;
- II - indicará as normas técnicas brasileiras específicas a serem atendidas na fabricação dos produtos manufaturados e na prestação dos serviços adquiridos;
- III - fixará o percentual mínimo de produtos manufaturados nacionais e de serviços nacionais a ser adquirido;
- IV - definirá a forma de aferição e de fiscalização do atendimento da obrigação de aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais.

§ 2o O Poder Executivo federal acompanhará e avaliará periodicamente a implantação da exigência de aquisição de percentual mínimo de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais, conforme disposto em regulamento.

§ 3o No caso de transferências obrigatórias aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para a execução das ações do PAC, poderá ser estabelecida a exigência de que trata o caput no termo de compromisso a que se refere o art. 3o.

§ 4o Os editais de licitação e os contratos decorrentes do disposto no § 3o deverão reproduzir as cláusulas relativas à exigência de aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais constantes do termo de compromisso a que se refere o art. 3o.

(destaques acrescidos)

32. Nesse contexto, a interpretação da Lei 11.578/2007 combinada com o Decreto 7.888/2013 indica que é preciso verificar se foi estabelecido no **termo de compromisso** a previsão da exigência **de aquisição de percentual mínimo de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais**.

33. No presente caso, o **Termo de Compromisso nº 0415061-27/2013**, firmado entre a União e o Município do Rio de Janeiro, em 14/06/2013, dispôs como uma das obrigações do compromissário (Prefeitura do Rio de Janeiro), na Cláusula Terceira, item 3.2, alínea 's': **"prever no edital de licitação e no contrato de execução e/ou fornecimento a obrigatoriedade de aquisição de produtos manufaturados nacionais e serviços nacionais, conforme previsto no Decreto nº 7.888/2013"**.

34. Compulsando o Contrato de Parceria Público Privada - PPP, na modalidade de concessão patrocinada, CVL nº 010008/2013, celebrado entre o Município do Rio de Janeiro e a Concessionária do VLT Carioca S.A, verifica-se a seguinte previsão:

"12.2. Obrigações de conteúdo local mínimo. A Concessionária deverá observar as seguintes regras de Conteúdo Local mínimo na execução das Obras e Fornecimentos da Rede Prioritária:

12.2.1. 80% de conteúdo local para material rodante e sistemas embarcados, sistemas funcionais e infraestrutura de vias e sistemas auxiliares de plataformas, estações e oficinas.

Para esses fornecedores será exigido que sejam cadastrados no BNDES e, nos casos exigíveis, credenciados no Plano de Nacionalização Progressiva – PNP.

12.2.2. 100% de conteúdo local para obras civis, à exceção de trilhos, aparelho de mudança de via e manta elastromérica;

12.2.3. Serão considerados como conteúdo local os itens que atenderem a regra do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para credenciamento de equipamentos e sistemas.

12.2.4. O não cumprimento da regra implicará nas penalidades previstas na cláusula 36 do presente contrato, sendo considerada pena gravíssima conforme definido na subcláusula 36.5.

12.2.5. 100% para serviços de engenharia, arquitetura, planejamento urbano e paisagismo."

35. Infere-se das disposições contratuais acima que as exigências do Decreto 7.888/2013 encontram-se contempladas no contrato de concessão do VLT do Rio de Janeiro.

36. A propósito, destaco que informação obtida por minha assessoria revelou que a própria Concessionária do VLT Carioca S.A já apresentou "Relatório de Apuração de Conteúdo Mínimo Local – primeira apuração", encaminhado à Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas com cópia para a Companhia de Desenvolvimento Urbano de Região do Porto do Rio de Janeiro, datado de 30/03/2016 (site do www.portomaravilha.com.br/documentos). Até o momento, apurou-se percentual de 83,89% de conteúdo local para o marco de 40% de obra.

37. Assim, percebe-se a existência de fundamento legal para as exigências constantes do Decreto 7.888/2013 serem aplicadas a essa obra. Remanesce dúvida quanto à compatibilidade dessas exigências com as constantes do Termo de Compromisso de Nacionalização, no âmbito do PNP do BNDES, por meio do qual se comprometeu a Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda.

38. Tendo em vista que este processo deverá continuar sendo alvo de acompanhamento, considero salutar a oitiva, antecipada no item II deste voto, a ser encaminhada ao Município do Rio de Janeiro, à Concessionária do VLT S.A e ao BNDES.

IV

39. Em complemento, cabe ressaltar, acerca da execução dos projetos financiados pelas operações de crédito em comento, que os governos do Estado do Rio de Janeiro e da capital fluminense mantêm a previsão de que as respectivas obras serão concluídas antes do início das Olimpíadas/2016.

40. Quanto a esse ponto, destaco que há notícias de possíveis atrasos na entrega de alguns empreendimentos. No entanto, apesar de essas informações remeterem a experiências com obras da Copa do Mundo de 2014, não finalizadas antes do evento, espera-se que, até o início dos jogos olímpicos, todas as obras previstas estejam efetivamente concluídas.

41. Saliente-se, aliás, que a unidade técnica alerta que as obras de implantação da Linha 4 do metrô da cidade do Rio de Janeiro requerem atenção especial, pois trata-se de um dos casos que apresentam etapas construtivas passíveis de atraso.

42. Com respeito ao montante dos empréstimos, a SecexEstataisRJ registra que existem, em trâmite no BNDES, pedidos de recursos adicionais para as operações de crédito ora acompanhadas, os quais não foram tratados nestes autos dado o estágio inicial em que se encontravam à época desta fiscalização. Vale destacar, aliás, que a prefeitura do Rio de Janeiro já anunciou que irá solicitar ao BNDES crédito suplementar no valor de R\$ 800 milhões (peça 61, p.43-44). Particularmente, entendo que esses fatos não interferem na presente análise,

inclusive porque as operações de crédito em tela deverão continuar sendo acompanhadas pelo TCU.

43. No mais, concordo com a opinião da unidade técnica no sentido de que os procedimentos observados nas etapas de enquadramento, análise, contratação, e acompanhamento das operações analisadas foram realizados pelo BNDES em conformidade com a legislação e normas internas aplicáveis à matéria.

44. As informações constantes do relatório que antecede esta proposta de deliberação contêm os detalhes das operações de crédito que suportam as três obras aqui mencionadas, de forma que considero desnecessário repeti-los na presente proposta de deliberação, já que foram apresentados pela SecexEstataisRJ de maneira minudente.

45. Conclusivamente, entendo atendida a determinação contida no item 9.12 do Acórdão 2.596/2013-TCU-Plenário, sem prejuízo da adoção da medida proposta pela SecexEstataisRJ, relativa ao esclarecimento a ser requerido quanto à compatibilização dos percentuais mínimos de conteúdo nacional exigidos pelo Decreto 7.888/2013, com as considerações acima, em relação ao destinatário da determinação que será exarada sobre essa matéria.

46. De outra parte, conforme sugerido, realmente deverá ser dada continuidade, no exercício de 2016, ao acompanhamento das operações de crédito relacionadas às obras de mobilidade urbana em apreço, de forma que se possa precisar a exatidão ou não dos procedimentos adotados.

47. Por oportuno, apenas a título de informação, esclareço que existem outros processos específicos no âmbito deste Tribunal que cuidam dos assuntos relacionados à realização dos Jogos Olímpicos e dos Jogos Paralímpicos de 2016. Acrescente-se que, de acordo com a Portaria Segecex 17/2013, a Coinfra está incumbida de elaborar relatórios de consolidação das fiscalizações do TCU relativos a essa matéria. Destaco deliberação recentemente adotada por este Tribunal, por intermédio do Acórdão nº 942/2016- Plenário, no TC nº 020.120/2015-0, da relatoria do eminente Ministro Augusto Nardes.

- Acórdão 942/2016 – TCU – Plenário

"Sumário: RELATÓRIO CONSOLIDADOR DAS AÇÕES DE CONTROLE DOS JOGOS OLÍMPICOS E PARAOLÍMPICOS DE 2016. FISCALIZAÇÕES E DEMAIS AÇÕES DE CONTROLE REALIZADAS ATÉ DEZEMBRO/2015. CIÊNCIA. ARQUIVAMENTO."

- Trecho do voto

"Nesta quarta consolidação, trago novamente ao conhecimento deste Tribunal e do público em geral o acompanhamento das diversas ações

de controle efetivadas pelas unidades técnicas especializadas, com a identificação dos riscos ainda existentes e a proposição de novas fiscalizações com vistas a dar continuidade ao acompanhamento concomitante que esta Corte tem realizado em toda a preparação dos Jogos Rio-2016."

Feitas essas considerações, e anuindo, na maior parte, à proposta da unidade técnica, manifesto-me por que o Tribunal aprove o acórdão que ora submeto a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 25 de maio de 2016.

AUGUSTO SHERMAN CAVALCANTI

Relator