



**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Declaro iniciada a 5ª reunião de audiência pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, solicitada pelo Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Índícios de Irregularidades Graves.

Conforme o art. 122 da Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2019, a Comissão Mista de Orçamento *"poderá realizar audiência pública com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de (...) contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves"*.

Por esse motivo, a Comissão convocou audiência pública com a finalidade de ouvir representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia — HEMOBRÁS, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e ainda do Tribunal de Contas da União, para discutir os indícios de irregularidade graves apontados pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.461, de 2018, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade dos órgãos supracitados.

Anuncio a composição da Mesa. Tenho o prazer de chamar o Sr. Guilherme Luiz Bianco, Gerente Executivo da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT; o Sr. Fábio Augusto de Amorim, Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, do Tribunal de Contas da União — TCU; Sr. Fábio Ferreira Penido de Oliveira, Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, do TCU; o Sr. Dino Antunes Dias Batista, Secretário de Fomento e Parcerias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *(Pausa.)*

Ainda temos a presença aqui do Sr. Antonio Edson de Souza Lucena, Diretor de Produtos Estratégicos e Inovação da Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia; do Sr. Rommel Dias Marques Ribas Brandão, Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana do TCU; do Sr. Uriel de Almeida Papa, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU; e do pessoal do Ministério dos Transportes.



Como são vários os convidados e vamos fazer a discussão sobre algumas obras específicas, podemos ir fazendo um revezamento aqui na mesa. Os senhores que agora vão nos ouvir da plateia depois tomam assento à mesa. Assim, fica melhor.

Para o melhor andamento dos trabalhos, comunico que cada palestrante disporá 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. Vamos falar da primeira obra. Ajudem-me aqui, porque aqui nós estamos com o pessoal... Vamos falar da Transnordestina. Fica melhor?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Então, vamos iniciar com uma rodovia: a BR-040.

Passo a palavra ao Sr. Guilherme Luiz Bianco, da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT.

**O SR. GUILHERME LUIZ BIANCO** - Bom dia, Sr. Presidente, Deputado Covatti Filho. Bom dia, integrantes da Mesa e telespectadores da *TV Câmara*.

Estamos aqui para debater temas em relação ao Orçamento de 2019 e aos apontamentos do Tribunal de Contas da União de indícios de irregularidades em algumas obras.

Sou representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Nesse âmbito da discussão, temos duas obras que estão contempladas no debate. A primeira delas tange à rodovia BR-040, do Rio de Janeiro a Minas Gerais, que compreende o trecho do Rio de Janeiro a Juiz de Fora.

O que acontece? Sr. Presidente, vou dar uma breve explicação. Talvez nem todo mundo conheça o processo de concessão rodoviária no País. As obras em rodovia, nas nossas concessões, que são mais de 9 mil quilômetros, no ano passado, tiveram investimento de 7 bilhões de reais em melhorias, duplicações, adequações, manutenção de pavimento. Essas obras são financiadas pela tarifa de pedágio, elas não são financiadas



pelo Orçamento Geral da União. São obras que são financiadas, obviamente, pela tarifa de pedágio. E, na história da ANTT de concessões rodoviárias, duas obras foram exceções: a da BR-040, que nós já vamos discutir neste momento, e a da BR-290, no Rio Grande do Sul, que vamos discutir daqui a pouco.

Visto esse entendimento de que são duas exceções em relação ao orçamento público, a obra da nova subida da serra — provavelmente quem é da região conhece e entende sua importância com relação a fluidez de tráfego e sua necessidade em razão dos acidentes que ali ocorrem, além de ser uma obra reivindicada pela população há muito tempo — foi executada e foi previsto o aporte da União com orçamento público para a execução das obras, o que é uma exceção dentro da Agência. O que aconteceu? Essas obras foram iniciadas por volta de 2014, executadas do ponto de vista da Agência entre 40% e 50%, e alguns aportes da União foram realizados nesse empreendimento.

O Tribunal de Contas da União indicou o indício de irregularidade nessas obras. Atualmente, a obra se encontra parada. Então, ela está lá com alguma coisa em torno de 400 ou 500 milhões de reais já executados. Essa é uma obra bilionária, uma obra super-relevante. E o que acontece? Em 2021, vai acabar essa concessão com a CONCOR. Ela acabará, e nós já estamos em estudo junto ao Ministério dos Transportes, com a Comissão Permanente de Licitação — CPL, com Programa de Parcerias de Investimento — PPI, para uma nova concessão para esse trecho.

Há uma decisão de que essa obra não vai mais ser executada dentro do contrato existente. Ela vai ser executada no próximo contrato, a partir de 2021. Inclusive os estudos já estão avançados para uma nova concessão. Percebam qual é o problema hoje: a Agência fiscaliza todos os contratos por nível de desempenho, e não como fazem o DNIT e a Valec, que fiscalizam, por exemplo, fazendo medições e acompanhamento. A Agência fiscaliza de um modo diferente, ela fiscaliza as condições de pavimento, as condições de finalização. Então, ela não está estruturada administrativamente para fazer um acompanhamento de obras, como é feito em obras públicas pelo DNIT, por exemplo.

Como teve aporte do Orçamento da União, o entendimento do Tribunal de Contas é no sentido de que deveria ter uma fiscalização muito mais apurada, com muito mais rigor em cima do que estava sendo investido. Para isso, o que andou acontecendo? Existe uma diferença de entendimento entre a agência reguladora e a concessionária em relação ao que foi executado. Aonde nós queremos chegar? Visto que a concessionária não irá



executar essa obra nesse contrato e tendo em vista as determinações do Tribunal de Contas, a ANTT agora precisa reavaliar exatamente o que foi executado, numa espécie de *as built*, precisa chegar lá e observar o que foi executado, porque há indícios de que algumas obras foram executadas em desacordo com o projeto executivo. A Agência não tem essa capacidade administrativa de ir até lá e observar.

Para isso, o que está disposto no pedido do PLOA do ano que vem no âmbito desse empreendimento? É requerido um orçamento para que sejam feitos estudos e avaliação técnica do túnel. Dentro dessa obra — não sei se todos sabem — há um túnel de quase 5 quilômetros, que é um dos maiores túneis da América Latina. Trata-se de uma obra que é super-relevante inclusive. Então, é preciso contratar os especialistas para fazer essa avaliação e também preparar um projeto executivo para a nova concessão. Nós entendemos que não deveria ter mais aporte. Há uma discussão junto à concessionária sobre isso, mas nós entendemos que não deveria ter mais aporte. No entanto, nós precisamos dessa rubrica orçamentária para efetuar essa análise pelos especialistas. Inclusive estamos preparando um tema de execução descentralizada com a Universidade Federal de Santa Catarina para fazer essa avaliação. Para isso, Sr. Presidente, há necessidade dessa rubrica para o ano que vem, a fim de que essa obra seja executada já na próxima concessão, que é a partir de 2021.

Em relação a esta obra, era o que nós tínhamos para falar no momento.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado, Sr. Guilherme.

Passo a palavra ao representante do TCU, o Sr. Fábio Ferreira Penido de Oliveira.

**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - Bom dia a todos! Bom dia, Deputado Covatti Filho! Bom dia aos ouvintes!

Eu trouxe uma apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Estes são os dados da obra: a Unidade da Federação é o Rio de Janeiro; a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres, como já foi falado; o contrato é de 1995, e essas obras foram incluídas no contrato através do 12º Termo Aditivo. Há várias funcionais que estão cobrindo essa obra agora.

Essa obra foi fiscalizada pelo Tribunal no âmbito do FISCOBRAS 2016. O valor dela, em 2012, era por volta de 990 milhões de reais. Quando nós fomos lá, a execução física



estava em 35,13%, e o benefício estimado pela fiscalização do Tribunal foi de 300 milhões de reais, referentes a 2012. Nós encontramos o seguinte: sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal, sobrepreço no orçamento da obra e projeto executivo deficiente e desatualizado.

Os investimentos adicionais para fazer essa obra, através do fluxo de caixa marginal, só para o orçamento da obra, seriam 723 milhões de reais. Com a entrada da concessionária para administrar a obra, o pagamento pela União para executar a mesma obra ficou em 990 milhões de reais.

O sobrepreço encontrado no orçamento da obra foi da ordem de 97,1 milhões de reais, divididos em: custos superiores, BDI diferenciado e ISSQN; administração da obra concessionária; e taxa de risco.

Em relação ao projeto executivo deficiente e desatualizado, ele não assegurava a existência dos elementos necessários à execução da obra; não trazia elementos suficientes e com grau de precisão adequado para a avaliação do custo da obra; e as obras do túnel também não estavam de acordo com as normas pertinentes.

O Tribunal, que, agora em 2018, julgou o Acórdão nº 1.452, de 2018, manteve a indicação de IGP para as seguintes irregularidades: sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal; sobrepreço no orçamento da obra; e projetos básico e executivo desatualizados e deficientes.

Deputado, aqui cabe uma questão. No primeiro projeto, que foi o projeto original apresentado, foram encontrados trezentos e poucos milhões sobrepreço nos iniciais. E a qualidade do projeto estava tão ruim que nós não conseguíamos auditar o que deveria ser feito em termos de quantitativos e se realmente seria feito ou não.

Então nós pedimos para a ANTT complementar esse projeto. Foi-nos entregue um outro projeto, uma revisão complementar, sem aprovação da Diretoria da ANTT, ou seja, eles ainda estavam na avaliação do projeto quando nos entregaram. E, nesse outro projeto entregue, também foram encontrados 267 milhões de reais de sobrepreço. Ou seja, mesmo depois de pedirmos para melhorar o projeto e tendo sido entregue o projeto, ainda continha sobrepreço. Por isso manteve-se a IGP. Nós avaliamos exatamente a possibilidade de ser utilizado, no caso de uma rescisão contratual, como fonte de ressarcimento à concessionária e até como projeto base para uma próxima licitação. Foi isso o que nós analisamos e encontramos esses 267 milhões de reais.



As ações necessárias para retirada de IGP são as seguintes: corrigir sobrepreço; o projeto aprovado deve ser detalhado de forma a permitir perfeita quantificação dos materiais e serviços e justificar a escolha de cada solução adotada, assim como as DMTs adotadas; corrigir o sobreprojeto ou justificar a sua não alteração. Havia um relatório muito extenso da própria ANTT que apontou uma série de erros, e o projeto encaminhado para nós não tinha corrigido esses erros. Fora os outros que nós encontramos.

Continuando: examinar localmente o percentual de execução da obra e a pertinência das metodologias empregadas, inclusive as do túnel de 4,8 quilômetros, que é o maior túnel rodoviário do Brasil. Isso vai ao encontro do que o pessoal da ANTT está pedindo. De repente, pode ser uma verba, mas nós temos que levar em consideração que o Erário já pagou por esse projeto. Pode-se até abrir a verba, mas tem-se que cobrar esse projeto da concessionária. Entendemos que, se se abrir a verba, não deve ser verba da obra, mas uma verba específica para fazer esses estudos. Deve-se fazer uma funcional-programática em separado.

Eles devem também detalhar os custos dos serviços orçados como verba, porque um percentual muito grande do orçamento colocado como verba. Por exemplo, se se vai construir uma sala, aponta-se que a verba é no valor de 200 milhões de reais para construí-la, mas não fala o que tem que ser feito dentro da sala.

E, por fim, devem formalizar a revisão do fluxo de caixa marginal.

Essas são as ações que teriam que ser feitas.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Agradeço a V.Exa.

Através da assessoria da Comissão de Orçamentos e dos Consultores que estão nos ajudando no comitê, nós elaboramos perguntas tanto para o TCU quanto para a ANTT sobre a obra.

Gostaria de começar pelo TCU. Não sei se a ANTT tem alguma observação. Vocês podem fazer esse diálogo aqui, sem problema, na audiência pública.

Pelo Acórdão 738/2017, o Tribunal questiona a própria legalidade de se remunerar a construção de uma obra de rodovia com aportes diretos ao concessionário da rodovia, sem licitação, como é o caso presente. Qual é a atual posição do Tribunal sobre a questão e qual poderia ser o reflexo de uma decisão definitiva de mérito contrária aos contratos que ocorreram, tanto no caso da BR-040 como no da BR-290?



**O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM** - Bom dia, Deputado Covatti Filho, a quem agradeço a oportunidade de poder falar sobre esses dois empreendimentos importantes.

Essa é uma questão mais ampla e tem relação com a execução de licitação ou não para empreendimentos desse vulto dentro de um contrato de concessão. O que nós pensamos sobre isso? Empreendimentos de grande magnitude são naturalmente previstos desde o estudo de viabilidade da concessão. Projeta-se uma concessão para o longo prazo — 25 anos, 30 anos —, planeja-se o tráfego da rodovia e, conseqüentemente, a partir do nível de serviço, planejam-se quais serão os investimentos necessários ao longo desse tempo. Por isso não é esperado que grandes investimentos, em comparação com aqueles inicialmente previstos, sejam incluídos ao longo do contrato. E existem alguns riscos de esses novos investimentos serem realizados dentro do contrato de concessão.

Nós temos algumas experiências — estamos falando aqui hoje de duas — em que se optou por incluir novos serviços no contrato de concessão e não realizar uma licitação. E as conseqüências dessa decisão foram bastante problemáticas ao longo do tempo, seja no caso da BR-040, pelo fato de o empreendimento não ter sido concluído, seja no caso da BR-290, cuja situação vamos falar mais à frente.

No meu ponto de vista, é o caso, sim, de se fazer a licitação para esses grandes empreendimentos, porque se possibilita que o mercado avalie o empreendimento e que melhor se dimensione o seu custo para a sociedade. Então, vemos com bastante tranquilidade essa questão. Na nossa opinião, diante das experiências que já tivemos, sem dúvida, a licitação é o melhor caminho nesses casos.

Existe um risco muito grande em o recurso ser destinado diretamente para a concessionária. A concessionária não tem, vamos dizer assim, a exclusividade das obras naquele trecho durante 30 anos. Quanto a isso, a lei, o Sistema Nacional de Viação, é muito clara. É o poder público que tem essa gestão. Então, entre se fazer a licitação e se direcionar o recurso diretamente para a concessionária, no meu ponto de vista, sem dúvida, a licitação é o melhor caminho.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Ao representante da ANTT tenho duas perguntas. Eu queria que V.Sa. descrevesse a avaliação da ANTT sobre o grau de cobertura dos projetos executivos apresentados pela concessionária e sobre as adequações desses projetos frente a exigências técnicas e legais aplicáveis.



Também queria que V.Sa. esclarecesse o Ofício nº 514, de 2018, dirigido ao nosso comitê, no qual se alega que uma eventual paralisação orçamentária poderia impedir os pagamentos que seriam devidos à concessionária, no estado atual da obra e do contrato, com as irregularidades já qualificadas pelo Tribunal. E gostaria também que indicasse que elementos concretos permitem dizer que existia algum risco de diferenças favoráveis à concessionária em eventual acerto de contas.

**O SR. GUILHERME LUIZ BIANCO** - Presidente, eu vou começar respondendo a segunda pergunta, porque vejo que é mais fácil.

Há hoje divergência de entendimento entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a concessionária. No nosso entendimento, a obra foi executada em 40%, mas a concessionária indica que mais de 50% foram executados. E a concessionária pleiteia essa diferença de aporte. Por isso precisamos da rubrica orçamentária para fazer exatamente esse estudo com os especialistas contratados pela Agência para ver se é real, se essa informação está correta ou não está correta. Relembro a todos que a Agência não possui a capacidade administrativa de verificar a obra de execução de um túnel, como especialista. Só quero lembrar também que — acho até que não é de conhecimento de todos —, atualmente, está aberto um processo administrativo ordinário em relação à Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio — CONCER. Ela tem 120 dias, prorrogáveis por mais 120 dias, e estamos na metade do processo. E é esse processo que pode culminar numa proposta de caducidade.

Então, Deputado Covatti, no âmbito desse processo da comissão processante da CONCER é que vai ser debatida também essa possibilidade ou não de diferença de 40% para mais de 50% de execução. Isso é o que inviabilizaria ou não o aporte. Então, ressalvo aqui novamente que, em relação a essa obra, o importante é que a ANTT tenha certeza de quanto realmente foi executado e quanto é devido ou não para a concessionária. Para isso precisamos desse estudo que vai ser contratado pela Agência. Esse é um ponto.

A primeira pergunta foi sobre o projeto, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Isso.

**O SR. GUILHERME LUIZ BIANCO** - No que tange a projeto, pessoal, a Agência só os aprova. Ela não realiza projetos de engenharia. Quem os realiza é a concessionária. Então, vários itens foram apontados pelo Tribunal de Contas, e há concordância da Agência em relação a esses temas. Vai ser feito um ajuste de contas sobre esse problema.





O que há hoje? Como a Agência se posicionou em relação à não execução dessa obra dentro deste contrato — então ela só vai ser executada no próximo contrato —, a própria concessionária não tem feito os reajustes significativos do projeto em pontos relevantes, para que se tenha uma aprovação sem ressalva do projeto. E, exatamente por isso que estamos pleiteando esse recurso, para resolver todo esse problema, a fim de que no ano que vem a nossa posição seja diferente. A ANTT terá a seguinte posição: *"Olha, realmente o projeto executivo é este, deve-se tal valor — se for devido —, e a obra está pronta para ser executada a partir de 2021"*. É nesse ponto em que nos encontramos hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Eu agradeço.

Não sei se o Tribunal tem alguma observação. V.Sa. pode ficar à vontade. *(Pausa.)*

Então, vamos passar à obra de ampliação de capacidade da BR-290, no Rio Grande do Sul.

Passo a palavra, primeiro, ao representante do Tribunal para fazer a explanação referente à BR-290. Depois passarei a palavra ao representante da ANTT.

**O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM** - Em relação à BR-290, no Rio Grande do Sul, Estado que V.Exa. representa, Deputado, em razão dos problemas que o Tribunal verificou em 2016, relacionados à BR-040, em Petrópolis, nós decidimos realizar uma fiscalização também no Rio Grande do Sul, pela semelhança das situações encontradas: um novo empreendimento inserido no contrato de concessão, com aporte de recursos públicos. Realizada a fiscalização no ano de 2017, nós encontramos basicamente os mesmos problemas. Eu vou tentar resumi-los brevemente aqui nesta apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Diferentemente do primeiro caso, esse é um empreendimento que, praticamente, foi concluído já no ano de 2015. Com exceção de alguns acessos a alguns bairros, o principal da obra foi concluído já no final de 2015.

Em 2017, quando a equipe de auditoria foi fazer a fiscalização, a obra já estava concluída. Então, foi uma fiscalização *a posteriori*.

Esse empreendimento foi pago no começo de 2016 pela ANTT, no valor total de 241 milhões de reais. E, na fiscalização, nos achados de auditoria ali relatados, estimaram-se indícios de irregularidades que montam 91 milhões de reais desse valor total, ou seja, um percentual bastante representativo.



É importante dizer que esse empreendimento já constou no Quadro de Bloqueio da Lei Orçamentária da União deste ano; consta hoje no Anexo VI.

Eu vou tentar explicar um pouco o que o Tribunal avaliou para tornar mais transparente e dizer quais, na nossa opinião, são os próximos passos para que possamos regularizar essa situação.

Tentarei ser didático e mostrar o que chamou a atenção do Tribunal quando realizou a fiscalização dessas obras.

Vejam, o empreendimento foi, vamos dizer, dimensionado, orçado em aproximadamente 200 milhões de reais — valores de 2015 — pela ANTT, com base nos custos referenciais aceitos pela administração pública, feitos pelo Sistema de Custos Rodoviários do DNIT. Apesar disso, quando a Agência pactuou o termo aditivo com a concessionária, a Agência pactuou valor superior a esses 200 milhões de reais. A Agência pactuou um valor de, aproximadamente, 250 milhões ou 260 milhões de reais, em valores proporcionais. Então, essa diferença entre o que seria o valor da obra e o valor que a Agência pagaria por essa obra foi o que chamou a atenção do Tribunal, quando realizou a fiscalização, exatamente no sentido de avaliar o porquê dessa diferença.

Feitos os procedimentos de auditoria, identificamos, se eu não me engano, sete achados dos mais diversos tipos, relacionados tanto a superfaturamento quanto à qualidade de execução da obra. E apenas dois foram classificados como irregularidades graves com recomendações de paralisação, que são esses dois que eu vou procurar resumir aqui.

Nós concluímos que essa diferença foi dimensionada pela ANTT por considerar que a concessionária teria diversos tributos a pagar, além daquele valor da obra calculado pelo sistema referencial. A avaliação que fizemos, Deputado, ainda no ano de 2017, foi a de que cerca de 90% desses tributos calculados eram indevidos, foram mal avaliados. Isso gerou, em relação a esse achado de auditoria, um pouco mais de 40 milhões de reais de superfaturamento. As obras já foram pagas pela ANTT.

O segundo achado de auditoria é mais uma avaliação do orçamento da obra propriamente dito, com base nos critérios que a própria lei nos dá. Fizemos a avaliação e encontramos outros pouco mais de 40 milhões de reais de inconsistências no orçamento da obra. Isso, de certa forma, retrata um pouco essa questão da inclusão dos novos investimentos, porque, na minha opinião, a ANTT e, de modo geral, as demais agências reguladoras não foram pensadas para fazer projetos nem para avaliar orçamentos. Elas



não têm essa *expertise*. Então, essa foi uma das razões, na minha opinião, que levou a essas irregularidades.

No Tribunal de Contas, esse processo foi autuado no fim de 2016. Mas os principais eventos relacionados a seu deslinde, incluindo o relatório de auditoria, foram concluídos em setembro de 2017. Logo na sequência foi feito um acórdão, o Acórdão nº 2.132, de 2017, no qual o Tribunal entendeu que seria adequado ouvir todas as partes, em razão dos graves indícios ali retratados.

Na sequência, já em 2 de outubro de 2018, a unidade técnica concluiu, vamos dizer assim, a instrução de mérito desse processo, após ouvidas tanto a Agência quanto a concessionária. Na instrução de mérito, que foi encaminhada recentemente à ANTT, concluímos que realmente há indícios de danos ao Erário, algo em torno de 90 milhões de reais.

A proposta de encaminhamento desse relatório foi a conversão do processo em Tomada de Contas Especial, que é um processo administrativo por meio do qual procuramos recuperar esses valores. Essa proposta foi para o Ministro-Relator, que, em 14 de novembro, proferiu uma decisão monocrática, no sentido de oportunizar à ANTT e à concessionária novas manifestações, em função da juntada por nós de provas emprestadas pela Justiça Federal, numa investigação relacionada a essa obra. Então, no sentido de dar o máximo direito ao contraditório e à ampla defesa, houve essa decisão do Relator de estender um pouco mais essa instrução processual. E novas oitivas foram oportunizadas a ambas as partes.

Em relação à prática de incluir ou não essa obra no Quadro de Bloqueio da Lei Orçamentária da União, dadas essas irregularidades e também o contexto de que ela já foi concluída, a avaliação que fizemos no ano passado — e isso é o que, de certa forma, contribuiu para que esta Comissão entendesse necessário o enquadramento no quadro de bloqueio — foi bastante relacionada ao risco de que novos valores fossem pagos pela ANTT à concessionária, valores esses pleiteados pela concessionária, com o argumento de que ainda haveria alguns valores a receber. Então, na época, fizemos essa avaliação junto à Comissão, que sugeriu, dado esse risco, que as obras fossem inseridas no Quadro de Bloqueio.

A avaliação que fazemos neste ano, em que pese o fato de a Agência ter concordado com grande parte dos aspectos relacionados ao superfaturamento, é a de que existe ainda



o risco de que novos valores sejam pagos à concessionária, seja por via administrativa, seja até por via judicial. Então, entendemos que seria adequada a permanência dessa obra no Quadro de Bloqueio. É isso.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Vamos passar a palavra, então, ao representante da ANTT.

**O SR. GUILHERME LUIZ BIANCO** - Para que a população do Rio Grande do Sul entenda o que estamos comentando aqui, esclareço que se trata da quarta faixa da Rodovia Osório-Porto Alegre, da CONCEPA. É exatamente essa obra que está sendo debatida neste momento, uma obra que está concluída e que não tem dúvida em relação ao seu benefício, ao seu mérito, mas, sim, em relação ao processo administrativo que resultou na sua execução. Também para que todos saibam, o contrato de concessão dessa rodovia foi finalizado em julho de 2018, este ano. Fizemos uma nova licitação, em 1º de novembro, e houve um novo vencedor.

O que poderíamos dizer em relação a isso? A primeira coisa é que concordamos com o Tribunal de Contas e já resolvemos alguns desses apontamentos do Tribunal em revisões tarifárias anteriores.

Por exemplo, esta semana, exatamente como o Dr. Fábio Amorim comentou aqui, foi levantado para nós o processo, que estava em sigilo no âmbito do Tribunal de Contas. Esta semana, o processo foi transformado em restrito, e tivemos acesso a ele, junto com os autos da Polícia Federal, entre outros documentos. Neste momento, a decisão monocrática do Ministro do Tribunal de Contas nos deu espaço para que reavaliemos o caso e tenhamos um momento para apontar as nossas informações.

O que é mais importante aqui é o fato de lembrar que estamos fazendo o ajuste de contas final dessa concessão, que durou 21 anos. Estamos no âmbito desse debate, um debate complexo, porque existem mais de 20 demandas em relação ao desequilíbrio do contrato por pleito da concessionária ou não e há outros fatos ligados aos princípios da administração pública.

Estamos na fase de elaboração desses resultados. Nossa previsão é a de que, no ano que vem, concluamos todas as informações. E, a princípio, nossas contas têm mostrado obviamente que é a concessionária quem deve à União.



A questão do aporte orçamentário não faria sentido mesmo, porque o nosso entendimento, ainda preliminar, pelo montante do valor que encontramos, é o de que a concessionária está devendo a União. É isso que vamos apresentar no nosso ajuste de contas. E vamos apresentar também para o Tribunal de Contas no momento oportuno.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Fizemos outras perguntas, mas como são similares às da 040, o TCU vai escapar da pergunta sobre a 290, mas a ANTT não.

Nós temos outras duas perguntas.

Se na nova concessão recém-licitada com a mesma concessionária ou com outra empresa houver uma forma de os contratos se comunicarem, é possível que os aspectos financeiros do contrato anterior tenham algum reflexo no atual?

Com base em informação da Agência, no Ofício nº 514 dirigido ao comitê, eu queria que o senhor indicasse como a ANTT está tratando das irregularidades apontadas dentro do encontro de contas que o senhor já comentou, e se as indicações de sobrepreço e de superfaturamento vão ser impugnadas na fiscalização, ou algo nesse sentido.

**O SR. GUILHERME LUIZ BIANCO** - Respondendo a segunda pergunta, como foi dito há pouco, estamos em um processo de ajustes de contas, em que tudo isso está sendo elaborado. Isso vai ser apresentado também ao Tribunal de Contas, para que ele se posicione. O nosso entendimento é que ela nos deve.

Quanto à primeira questão, é importante a sociedade do Rio Grande do Sul entender que na nova concessão da Rodovia da Integração do Sul, que contempla a BR-101, a BR-290, a BR-386 e um pedaço da BR-448 também, os contratos não se comunicam. Por isso existe o ajuste de contas dos contratos.

Esse novo contrato nasce saudável. A partir do ano que vem, começam a ser executados investimentos durante 30 anos. A previsão é de mais de 8 bilhões de reais em investimentos e de mais de 5 bilhões de reais para manutenção e operação do trecho, com guinchos, ambulâncias etc.

Entendemos, por parte da Agência, que foi um leilão com sucesso. O nosso último leilão foi o da Eco ponte, a Ponte Rio-Niterói, em 2015, salvo melhor juízo. Após esse tempo nós conseguimos publicar mais um edital, e houve um vencedor. Entendemos que esse é um contrato saudável, totalmente separado do contrato antigo, que está sendo tratado num momento diferente.



Esperamos que, a partir de agora, novos investimentos surjam, que a sociedade gaúcha evolua, que surja mais desenvolvimento econômico e que o investimento privado seja realmente executado conforme o contrato.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Agradeço.

Então, concluímos o debate sobre a BR-290.

Acho que agora vem a Transnordestina, só que nós trocaremos os representantes da ANTT e do Tribunal de Contas. A dupla de Fábio está dispensada. *(Pausa.)*

Eu gostaria de chamar os representantes do Ministério dos Transportes e o representante do Tribunal de Contas da União. *(Pausa.)*

Passo a palavra ao representante do TCU, o Sr. Uriel de Almeida Papa.

**O SR. URIEL DE ALMEIDA PAPA** - Bom dia a todos. Bom dia, Deputado Covatti Filho.

Eu vim aqui trazer alguns pontos relacionados à obra da Ferrovia Nova Transnordestina, que foi incluída na lista de bloqueio por esta Comissão no ano passado.

A Ferrovia Nova Transnordestina teve sua obra iniciada em 2006, com um custo previsto de 4,5 bilhões de reais e previsão para ser concluída em 2010. Em 2014, esse orçamento já tinha pulado de 4,5 bilhões de reais para 7,5 bilhões de reais. A estimativa que fizemos em 2017 era de que esse orçamento já havia saltado para um montante de 12 bilhões de reais. E essa obra, que estava prevista para ser concluída em 2010, este ano ainda está na metade de sua execução.

A informação mais recente que nós temos, apresentada aqui na Câmara dos Deputados pela empresa concessionária, é que a obra só vai estar pronta após o ano de 2027, ou seja, 21 anos depois de seu início, a um orçamento que seria o triplo do previsto inicialmente em termos nominais.

O TCU fez um total de 6 fiscalizações nesse empreendimento. Ele tem uma característica muito interessante. É um negócio privado, uma concessão explorada por empresa privada, mas com uma prevalência absoluta de recursos públicos. O total de aportes feitos na empresa privada está na ordem de 6,4 bilhões de reais, mas desse total 5,2 bilhões de reais são de origem pública, seja via empréstimo, seja via aportes de sócios públicos, como a Valec, que é uma empresa estatal. Só a Valec aportou na empresa privada 1 bilhão de reais.



Nessas 6 fiscalizações que o TCU realizou, entre 2014 e 2016, foram detectados fatos estarrecedores e indícios graves que demandaram uma atuação incisiva do Tribunal de Contas da União em relação a esse empreendimento.

O último acórdão, Deputado, determina que a Valec, o Fundo de Investimentos do Nordeste, o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste, o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, o BNDES e o BNDES Participações se abstenham de aportar novos recursos nessa empresa privada responsável por esse empreendimento. Isso, segundo palavras da própria Valec, não impediria o prosseguimento da obra, porque, como eu disse, Deputado, a obra é conduzida por uma entidade privada controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional, que poderia aportar recursos próprios para dar continuidade ao empreendimento.

Então, o que o TCU determinou foi que os sócios públicos, os fundos e os bancos que estavam emprestando recursos para esse empreendimento se abstivessem de continuar fazendo esses aportes. Tudo isso, Deputado, em razão dos diversos achados do Tribunal nas suas fiscalizações relacionadas ao empreendimento.

Apenas para mencionar alguns desses resultados, eu trago aqui indícios graves que colocam em xeque a própria validade jurídica do contrato de concessão, causando então uma profunda insegurança jurídica na continuidade desse empreendimento na forma como ele está, na forma como se dá ou está o arranjo jurídico desse empreendimento.

O TCU também evidenciou um total descontrole sobre os recursos públicos aportados no empreendimento. Apenas para exemplificar, a Valec, empresa estatal que aportou na empresa privada 1 bilhão de reais, alegava que fazia isso em razão de ser o braço operacional do Ministério dos Transportes. Em função de comandos recebidos, ela implementava a política aportando recursos. E o Ministério dos Transportes alega — ou alegava, durante a fiscalização — que a empresa pública tem autonomia e fazia esses aportes por conta própria.

A própria agência reguladora, a ANTT, reconhece — pelo menos reconhecia na época da fiscalização, em 2016 e 2017 — que não tinha conhecimento sobre a realidade física do empreendimento e não fazia o acompanhamento em relação aos valores aportados na obra.

Os fundos financiadores do empreendimento também faziam aportes com pouco conhecimento em relação aos custos necessários para a conclusão do empreendimento.



Eu trouxe alguns exemplos, Deputado, mas existem vários outros achados nas seis fiscalizações que o Tribunal realizou sobre esse empreendimento.

Tudo isso cria um quadro que demonstra graves desvios em relação a esse empreendimento e uma alta potencialidade de que esse conjunto de desvios cause prejuízos ao Erário, prejuízos a terceiros e que inclusive gere nulidade do contrato de concessão.

Essas são as ponderações iniciais que trago à Comissão, Deputado.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado.

Concedo a palavra ao Sr. Dino Antunes Dias Batista para sua manifestação.

**O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA** - Deputado, eu queria agradecer a oportunidade que temos de falar sobre este tema, que não é realmente um dos temas mais simples lá do Ministério.

A Ferrovia Transnordestina nasce em 1996 como uma concessão que o próprio estudo de viabilidade dava como insustentável. Ela era inviável por si só. Ou seja, o próprio aproveitamento econômico da antiga malha nordeste era apontado como inviável economicamente pelos estudos que foram conduzidos na época pelo BNDES.

A fórmula encontrada para se viabilizar aquela concessão na época — e aqui eu não vou criticar se foi correta ou não a decisão — foi colocar como obrigação do poder concedente, ou seja, da União, que estaria concedendo aquele trecho para a iniciativa privada, a construção do que antigamente já se chamava de Ferrovia Nova Transnordestina. Então, o contrato nasce como insustentável, vamos dizer assim, só que a sustentabilidade viria com a construção pelo poder público de um trecho significativo, o trecho da Nova Transnordestina. Ocorre que já sabemos que o poder público não fez aquela obra.

Em 2004, foi feita uma avaliação pelo Governo de então para ver qual poderia ser a alternativa para que realmente se construísse aquele empreendimento. Na época, inclusive, foi feito um grupo de trabalho que chegou à conclusão de que uma possibilidade seria o setor privado fazer a obra. Como era uma obrigação do poder público, ele aportaria recursos na forma de financiamento e também com participação direta no empreendimento. Ou seja, a solução encontrada para que aquela obra fosse feita, na época, foi a assunção do





empreendimento pelo setor privado, com o apoio financeiro do poder público para que ela pudesse ser realizada.

Foi feito na época um termo entre todos os envolvidos. E é aí que entram FINOR, FNDE, BNDES, etc., nessa estrutura, para fechar o financiamento dessa obra.

Realmente, é uma estrutura bastante *sui generis*. Essa solução não foi dada para nenhuma outra concessão. À época — talvez essa tenha sido uma falha nesse processo — não foi colocada a construção dessa obra como obrigação do concessionário. Ou seja, continuou sendo uma opção do concessionário fazer a obra, mesmo com essa construção de engenharia financeira, de apoio financeiro do Estado brasileiro.

Na verdade, o primeiro número citado pelo Uriel de 4,5 bilhões de reais não era baseado em projetos. De fato, existia um entendimento sobre qual seria o custo, principalmente o custo de readequação de uma parte significativa da malha existente e construção na época da Nova Transnordestina, que era um traçado ainda bastante diferente do que o que está sendo executado atualmente.

Este foi o primeiro número, de 2003 ou 2004. Eu não estou certo sobre qual era a base do valor de 4,5 bilhões. Nos idos de 2007 ou 2008, a empresa pleiteou ao Governo a ampliação deste valor, dada a inflação do período. Simplesmente foi feito o cálculo de quanto tinha sido a inflação, 20%, e aplicaram-se 20% sobre os 4,5 bilhões, o que chegou a 5,4 bilhões. Então, surgiu o seguinte questionamento: de 4,5 bilhões subiu para 5,4 bilhões? Ora, este valor é o cálculo de 20% sobre 4,5 bilhões! O que é este valor de 4,5 bilhões? Nada, porque não havia um projeto que embasasse o número que tinha sido inicialmente anunciado.

A obra foi iniciada. Com o andar da carruagem, os projetos foram sendo feitos, mas ainda sem um projeto global da obra que pudesse dar mais segurança para a completude orçamentária do empreendimento.

Eis que em 2013 começa a aparecer realmente muito problema na execução da obra. O concessionário, a partir do amadurecimento dos projetos, diz que realmente aqueles 5,4 bilhões, mesmo corrigidos, não seriam suficientes. Na época, foi feita a seguinte engenharia: quanto é a obra? Na época, de acordo com as informações existentes, custava 7,5 bilhões de reais. O Governo continuaria fazendo a estrutura financeira até 7,5 bilhões de reais, mas a obra passaria naquele momento a ser obrigação do concessionário, e



qualquer valor acima dos 7,5 bilhões de reais teria necessariamente que ser assumido pelo concessionário.

A obra continua tendo caráter privado. Porém, a partir deste aditivo contratual, fruto desta crítica e questionamento sobre a sua validade, passaria a ser obrigação do concessionário, e o poder público passaria a participar com o montante de até 7,5 bilhões de reais, com suas proporções, que agora não tenho aqui, e o que passasse de 7,5 bilhões teria que ser necessariamente absorvido pelo parceiro privado.

Notem que, mesmo até os 7,5 bilhões de reais — nós concordamos com a visão do Tribunal de Contas —, ainda não havia um projeto que desse embasamento claro e robusto sobre aquele valor. A construção feita à época era que, como o custo final seria necessariamente absorvido pelo privado, poderia ser dada sequência à obra mesmo sem a visão final.

O tribunal trouxe esta visão no último acórdão, uma visão que realmente faz bastante sentido: sem o conhecimento final deste valor, coloca-se em xeque toda a possibilidade de desembolso público, porque, se não temos uma visão clara de qual é o valor final da obra, também não temos uma visão clara da viabilidade da obra, o que pode colocar em risco mesmo o desembolso até o limite de 7,5 bilhões, o que estaria bem aquém do valor da obra, mas, mesmo com o valor de 7,5 bilhões, poderia estar sendo colocado em risco o empreendimento.

Assim, o Tribunal entendeu, de maneira acertada, que traz a determinação de que, antes de qualquer desembolso, haja a finalização dos projetos de engenharia. Com os projetos de engenharia, haverá uma visão clara sobre o orçamento da obra e, com esse orçamento, toda a viabilidade do empreendimento.

Nós entendemos, no meio do caminho, que a viabilidade não se daria apenas com este orçamento, mas com uma avaliação sobre o plano de negócio como um todo. O Governo, com o concessionário, fez toda a avaliação de demanda, CAPEX e OPEX relacionados ao empreendimento, para ver se havia ou não viabilidade do negócio.

A que conclusão nós chegamos, dadas as estimativas de demanda que temos hoje? Sim, trata-se de um empreendimento que tem viabilidade econômica, mas necessita, antes de qualquer coisa, de um fechamento do orçamento, mas um fechamento que tem que ser trazido por parte do parceiro privado em relação a como ele vai solucionar o valor além de 7,5 bilhões, que já está estruturado em termos financeiros, e como ele vai trazer algum



outro parceiro privado ou adotar alguma outra solução de financiamento para os valores além dos 7,5 bilhões.

Hoje o que temos é a tentativa do concessionário de realmente trazer esta estrutura financeira completa, de acordo com o novo orçamento da obra que já existe. O orçamento da obra ainda carece de alguns projetos. Eles ainda não foram finalizados. O concessionário ainda está trabalhando para, até março do ano que vem, entregar estes projetos à Agência Nacional de Transportes Terrestres e futuramente serem apreciados pelo Tribunal de Contas.

No atual momento, nós entendemos que a necessidade apontada pelo tribunal está correta, ou seja, tem que haver um orçamento claro por parte do concessionário para que os parceiros da parte pública possam ter segurança nos futuros desembolsos em relação a este projeto.

Hoje nós temos a ação do concessionário de fazer o detalhamento dos projetos e, em paralelo, a Agência Nacional de Transportes Terrestres continua dando sequência aos diversos processos internos de avaliação de inadimplência do concessionário. São ações paralelas, e não faz sentido a agência parar as avaliações de inadimplência e aguardar os projetos. São coisas que a agência tem tocado concomitantemente.

A visão do Ministério é a de concordância quanto à necessidade destes projetos e de concordância em relação a poderem os desembolsos ser realizados somente após avaliação clara da viabilidade econômica do empreendimento como um todo e da oportunidade e da conveniência pública de se fazerem os desembolsos.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado, Dino Batista.

Gostaria de lembrar que estão presentes os representantes do Tribunal de Contas da União e do Ministério dos Transportes. Do Rio Grande eu já cobreí deles. Agora, é contigo.

Estou na presença do meu colega Raimundo Gomes de Matos, a quem indago se gostaria de fazer alguma pergunta sobre a Ferrovia Transnordestina.

**O SR. RAIMUNDO GOMES DE MATOS** (PSDB - CE) - Nobre Deputado Covatti, coordenador deste Comitê, nós estamos tendo a oportunidade de, há praticamente 3 anos, coordenar uma Comissão Externa que vem acompanhando este projeto. Foram vários anos de visitas técnicas a Salgueiro, a Missão Velha, e sabemos, como nordestino, da importância que essa ferrovia tem para o desenvolvimento da região.



Eu quero ressaltar o trabalho do TCU, que esteve conosco em várias audiências. Com o Ministro Augusto Nardes e com os demais Ministros estivemos várias vezes no TCU pedindo um levantamento completo das várias auditorias. Foram vários TACs pactuados, mas não cumpridos pela concessionária, inclusive alguns relatórios até orientavam o Governo sobre a caducidade do projeto.

Na época da ex-Presidente Dilma Rousseff, tentamos fazer com que a obra fosse acelerada, mas isso infelizmente não aconteceu. Quando o Presidente Michel Temer assumiu, estabeleceu um grupo interministerial importantíssimo. A Comissão manteve o Relator Augusto Coutinho, de Pernambuco. Esta Comissão é uma missão suprapartidária, constituída de apenas 14 Parlamentares: do Ceará, do Piauí e de Pernambuco.

Estivemos com o Ministro Moreira e com o Ministro Padilha, a quem pedimos uma alternativa. No ano passado, o Presidente oficializou um comitê interministerial para que pudéssemos ter uma visão completa. O fato é que havia certa desassociação do projeto executivo no aspecto financeiro. A SUDENE dizia uma coisa, o Banco do Nordeste dizia outra, e o Ministério da Integração, outra. Faltava, portanto, integração.

Os relatórios do TCU foram de suma importância para que a concessionária apresentasse uma nova proposta. Na semana atrasada, a Comissão recebeu todo este novo material, que, com certeza, vamos encaminhar a V.Exa. O material será remetido à análise do TCU para mandar à ANTT e, assim, nós termos a perspectiva de empreendimentos alavancados por investidores internacionais.

Agora V.Exa. tem a missão de sinalizar positiva ou negativamente. Uma sinalização negativa vai travar vários projetos no Nordeste. O redesenho é correto, porque, infelizmente, a *expertise* de engenharia — não sou engenheiro, eu sou médico — começou de Salgueiro, puxando um braço para Eliseu Martins, outro braço para Porto de Pecém, puxando um braço para Suape, não ligando nada a nada. O fato é que estão lá 50% de ferrovia ligando nada a nada.

Eles redimensionaram, pegando o potencial que há de minério em Paulistinha, já fizeram um termo de acordo com as empresas mineradoras, para a ferrovia transportar todo esse material, como em Eliseu Martins toda a produção de soja grãos também está sendo pactuada, e nos apresentaram o projeto de um novo desenho, mostrando economicamente os acordos feitos para viabilizar economicamente a obra, sob pena de termos a ferrovia pronta e não termos a movimentação de carga nenhuma.



O estudo foi bem conciso. Assumiu um novo diretor da concessionária, que esteve presente. Eu acredito que esta Comissão irá com os relatórios em mão se manifestar positivamente, até porque sabemos que o TCU tem se empenhado em fazer todas essas análises. O Dr. Uriel esteve várias vezes não só conosco, na Comissão, mas também no TCU. O fato é que para o Nordeste brasileiro merece esta importância.

Quando o ex-Governador Tasso, depois o Governador Ciro e Cid pactuaram a siderúrgica, a produção é de 40 mil toneladas de aço. No pacto de cooperação, no acordo internacional dos embaixadores com a Coreia, a transposição de água estava na porta da siderúrgica — a Transnordestina estava na porta da siderúrgica. Nas ZPEs do Estado, há várias empresas aguardando para ser instaladas. Infelizmente, o Governo Federal não cumpriu nem com a transposição do Rio São Francisco, nem com a Transnordesina. Com isso, há um gargalo.

O ex-Presidente Lula oficializou, na região do Ceará, a instalação de uma usina de etanol, que no começo era para ser produzido com mamona, mas não deu certo, e está sendo produzido com soja. A soja sai daqui, de caminhão, e é destinada para o Ceará. Tanto isso ocorre que o Ministro Pedro Parente, Presidente da PETROBRAS, cancelou a instalação desta usina de etanol, porque o custo era alto, teria que transportar grãos. Neste projeto, há a revitalização de vários empreendimentos como este da PETROBRAS, para que os grãos sejam transportados pela ferrovia.

Até numa situação mais simples, como a greve dos caminhoneiros, se houvesse a ferrovia, o impacto no Nordeste seria minimizado. Nós acreditamos que o grupo interministerial — Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Ministério dos Transportes, Ministério da Integração Nacional, Ministério da Fazenda — foi de suma importância para termos este documento. Com certeza, vamos pedir que seja remetido para esta Comissão, assim que V.Exa. o analisar positivamente. Espero que mantenha a perspectiva de concretização desta obra. Já foram investidos quase 7 bilhões. É preciso mais 7 bilhões, para que haja este empreendimento no Nordeste.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Observem que ele disse que o Comitê vai sinalizar positivamente. Já pôs pressão no Comitê.



O Deputado Raimundo Gomes de Matos é um grande amigo, um parceiro. Obrigado pela sua presença nesta audiência pública. Nós acompanhamos que V.Exa. defende bastante esta bandeira.

Não sei se V.Exas. têm alguma observação a fazer, mas aproveito a oportunidade para dizer que através da nossa consultoria do Comitê nós elaboramos perguntas para o TCU e para o Ministério dos Transportes. Em relação ao TCU, no que se refere ao Acórdão nº 2.532, o tribunal tornou ainda mais restritiva a vedação de aplicação em todo tipo de recurso na ferrovia. Desde então, chegou ao conhecimento do TCU uma modificação concreta da situação que indique a possibilidade reverter a restrição, seja na legalidade da concessão em si, seja na regularidade da execução física da obra.

Como está a gestão financeira empresarial deste empreendimento?

**O SR. URIEL DE ALMEIDA PAPA** - Inicialmente, cumprimento o Deputado Raimundo Gomes de Matos, que enaltece o trabalho desta Comissão.

Ressalto a importância deste trabalho, de iniciativa da Comissão Externa, que trata da Transnordestina, presidida pelo Deputado Raimundo Gomes de Matos, para que as instituições que tinham uma postura, diante da semiparalisação da obra da Transnordestina, evidenciada pelo tribunal, especialmente a ANTT, de relativa omissão pelo desconhecimento dos projetos. Aliás, a maior parte dos projetos relativos a este empreendimento nem sequer existia.

A Comissão fez com que as instituições se mobilizassem para buscar uma alternativa, para procurar uma solução para este que é um empreendimento de tamanha relevância para a Região Nordeste do País. Este papel é fundamental por parte da Comissão Externa da Construção da Ferrovia Nova Transnordestina. Como o próprio Deputado Raimundo Gomes de Matos mencionou, houve uma apresentação recentemente na Câmara dos Deputados sobre as perspectivas e possíveis soluções para se dar continuidade a este empreendimento. Eu acredito que ainda estão no campo do desenho deste arranjo. O Dino Antunes Dias Batista talvez possa falar um pouco melhor sobre isso posteriormente.

Mas o momento em relação a este projeto, na ótica do TCU, é aguardar um caminho e ver com otimismo estas discussões que finalmente estão acontecendo, para se buscar uma solução para este empreendimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Ótimo. Obrigado.

Dino, o pessoal fez um "livro" de perguntas para você, mas eu vou resumi-las. *(Risos.)*



O pessoal dá risada ali. São nossos amigos.

Dino, o Ministro considera que existe alguma viabilidade econômica concreta para a continuidade do projeto sob condições atuais de capacidade financeira e técnica do concessionário?

Considera aceitável a continuidade, de alguma forma, do aporte público ao projeto sob o atual contrato de concessão e o atual acordo dos acionistas?

Eu queria que você fizesse uma explanação neste sentido, para nos orientar e nos ajudar.

Que medidas corretivas e concretas o Ministério considera necessárias para considerar a retomada do envolvimento federal no empreendimento?

Acho que são coisas que precisamos ouvir do Ministério.

**O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA** - Acho que estes pontos são os que realmente interessam neste projeto.

O primeiro ponto diz respeito à viabilidade econômica. O Ministério entende que sim, que existe viabilidade econômica neste empreendimento. Existe um quase consenso que foi reafirmado pela Comissão suprapartidária que mostra a necessidade que temos desta ferrovia para o Nordeste brasileiro.

Precisamos sempre ter em mente que é muito difícil conseguirmos viabilizar ferrovias apenas com dinheiro privado. Se continuarmos com aquela ideia de que o privado vai colocar dinheiro, explorar a ferrovia e ele que tenha o seu lucro e ponto, não teremos ferrovias. A Ferrogrão é um grande projeto que todos conhecem, é um projeto paradigmático no mundo inteiro, porque são pouquíssimos os casos de ferrovias construídas exclusivamente com dinheiro privado e depois operadas com dinheiro privado. Existe uma quantidade muito grande de ferrovias para as quais não existe viabilidade econômica operacional. Não estou nem dizendo do projeto como um todo. Estou dizendo que a operação da ferrovia é deficitária em termos financeiros.

Agora, é também de amplo conhecimento que ferrovias trazem desenvolvimento econômico, portanto há que se falar sempre em viabilidade econômica e social desse tipo de empreendimento.

Em se tratando deste projeto, para o Ministério dos Transportes é muito clara esta viabilidade, e não é por outro motivo que entendemos que faz sentido a participação das instituições públicas que hoje fazem parte desta estrutura financeira.



Se, por um lado, entendemos que houve algumas falhas na formalização de como iria andar esta parceria público-privada, a partir da transferência da obra para o parceiro privado, por outro, entendemos fundamental a existência desta estrutura pública do trás do financiamento da obra, porque, sem isso, ela não anda.

Existe, sim, viabilidade. Este estudo que o Deputado Raimundo Gomes de Matos colocou traz várias novidades em relação à demanda para aquela região, por exemplo, o minério de ferro de Paulistinha. Mas também temos outras sinalizações que já existiam desde o início de carga na região próxima a Eliseu Martins, a Salgueiro, entre várias outras.

Entendemos que existe, sim, viabilidade econômica. É por isso que nós realmente temos tentado salvar este empreendimento, sem a preocupação de salvar o concessionário, mas sim o empreendimento em si.

É aceitável o aporte público? Entendemos que sim. Eu acho que já dei esta resposta. Agora, o atual acordo de acionistas provavelmente deverá ter alguma alteração, após estas medidas concretas que foram solicitadas. Eu já adianto que a principal medida concreta é exatamente a finalização do projeto de engenharia, que vai trazer, por fim, o valor da obra. Esta é a principal medida concreta em que concordamos com o Tribunal de Contas.

A partir da visão do orçamento final da obra, será possível fazer uma readequação desta parceria público-privada. Entendemos que talvez o acordo de acionistas atual tenha que ser alterado, para dar conta da nova estrutura que será feita, para que possamos continuar com este contrato de concessão atual. Um novo aditivo contratual também será necessário, porque até o aditivo existente traz prazos que já são inexecutáveis, traz uma estratégia de ataque de obra que não faz sentido e é inexecutável. O próprio Deputado Raimundo apresentou a nova ideia de trazer à obra uma lógica um pouco diferente do que foi feito anteriormente. Existem motivos para o que foi feito lá atrás — de iniciar pelo meio —, mas, dada a situação atual, isto está sendo revisto, para termos uma estratégia de implantação gradual, chamado de L invertido, ou seja, finalizar o primeiro trecho, o trecho do Piauí ao Ceará. E, futuramente, seria o T invertido, ligando Pernambuco.

Isso tudo faz parte de uma nova estrutura que depende exatamente do que o Uriel falou, que é este novo arranjo. O fundamental para que esta obra tenha continuidade é que o parceiro privado traga novos parceiros, traga não uma carta de intenções, mas, sim, uma demonstração clara de como que ele vai finalizar essa estrutura financeira para o que falta do orçamento.





Este arranjo já está sendo buscado pelo concessionário há algum tempo. Nós temos — o Deputado Raimundo já o demonstrou — uma sinalização clara de um novo parceiro: empresas italianas que estão sendo chamadas ao projeto. Sem esta estrutura ou arranjo novo, não é possível darmos sequência ao projeto.

Nós estamos numa corrida contra o relógio para que o concessionário finalize os projetos, finalize este novo arranjo societário privado, para demonstrar cabalmente a possibilidade de trazer os recursos necessários para fechar a conta da viabilidade econômica, financeira e social deste projeto.

Estas são as medidas concretas: fechar o projeto; trazer o novo parceiro privado para fechar a conta. Estas são as duas grandes medidas que estão hoje na mão do concessionário. Seria interessante que a Comissão tivesse a consciência de que, sem o concessionário finalizar estas atividades, não será possível dar sequência à obra, na forma em que se encontra.

É interessante que deixemos as portas abertas para que, caso o concessionário feche estas lacunas, nós consigamos dar sequência a este empreendimento no futuro.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Ótimo. O tribunal tem alguma observação a fazer? *(Pausa.)*

Gostaria de agradecer ao Dino e ao Uriel a explanação a respeito desta obra. Pelo visto, a bancada nordestina está bem-envolvida.

Há um ditado no Rio Grande que diz que política e feijão só se amolecem na pressão. Estou vendo que vou receber bastante pressão nesta aqui.

Agradeço a todos.

Muito obrigado.

Vamos à obra construção do Rodoanel de São Paulo, trecho norte. Estão envolvidos representantes do Tribunal de Contas da União e do Ministério dos Transportes, ou DNIT, ou do DERSA.

Gostaria de chamar o pessoal do DERSA.

Convido o Sr. Ulysses Carraro, representante do DERSA, e o Sr. Fábio.

Começamos com o Sr. Fábio.

**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - Muito obrigado. Estou retornando à Mesa.

Podemos passar a apresentação?



A obra do rodoanel — não preciso falar — é muito importante para o Estado, para desafogar a logística de transporte, os custos e a região.

Ela é fruto de um convênio celebrado em 1999. O contrato que teve a indicação de IGP, de pIGP, no tribunal, é o Contrato nº 4.349, de 2013, com a construtora OAS, a funcional programática de apoio à construção do Rodoanel. O convênio é do Ministério dos Transportes com o interveniente do DNIT. O valor do contrato auditado em 2017, quando houve a pIGP, foi de 708 milhões, referente a 2012. A execução física em março de 2018 estava em 82,44%, e a fiscalização teve um benefício estimado em 323 milhões.

Os achados que foram classificados como pIGP foram superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado e superfaturamento por pagamento indevido de despesas relativas a atraso na execução da obra e alteração injustificada de quantitativos, os quais vamos passar a explicar agora.

Em relação ao superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado, houve inicialmente a contratação de serviços de escavação de túneis em rochas no valor de 23,2 milhões. Com o advento do terceiro termo aditivo, estes serviços foram revistos, e a eles foram acrescentados serviços relacionados a matacões. O valor foi aditivado em 52,9 milhões.

Durante a auditoria, nós questionamos: *"Esta entrada de serviços de matacões seria justificável à luz do contrato, que é um contrato feito por intermédio do BID, com regras um pouco diferentes?"* Não há, por exemplo, limite máximo de preço. A construtora pode ir lá e verificar se o serviço dá mais trabalho do que o edital está falando e dar um preço um pouco maior do que o do edital.

Nós chegamos à conclusão de que a presença de matacões na obra era muito bem conhecida, muito bem estudada, e estava contida nas especificações de serviços do contrato. Assim, consideramos o valor aditivado a maior como sobrepreço, resultando em 29,6 milhões.

Acontece que, até a elaboração do relatório, já haviam sido medidos mais do que 100% do valor de planilha. Então, consideramos superfaturamento de 33,5 milhões neste serviço. O segundo achado que deu a pIGP foi o superfaturamento e o pagamento indevido de despesa relativos a atrasos na execução da obra, que foi um pleito da construtora em relação à demora para a obra ser executada, e muito se devia à desapropriação. Então, a construtora colocou o pleito, houve o parecer de um especialista. De início, a DERSA até



negou esse aditivo. Depois, com o parecer de especialista, eles aceitaram, e foi feita a alteração do orçamento da obra.

Avaliando isso, o tribunal achou problemas relativos à administração central, à local, ao seguro de responsabilidade civil, à gestão do QSM, que é Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde, e os EPs, o que levou a um sobrepreço de 23,2 milhões, a preços de 2012.

Enquanto estávamos analisando, víamos que havia mais um pleito de reequilíbrio, porque a obra ia demorar mais que 16 meses. Sua conclusão só aconteceria depois de 20 meses. Portanto, pelos mesmos quesitos, aumentou para mais 13,8 milhões o sobrepreço em 2012.

O terceiro achado foi a alteração injustificada de quantitativos. Estes quantitativos foram colocados nos primeiro e terceiro termos aditivos e eram incoerentes com os serviços necessários às obras conforme os projetos executivos vigentes à época. Isso gerou o acréscimo de preço de serviços novos de quantidade e de serviços inexistentes.

O que acontece? No contrato com o BID, se houver alteração contratual, o BID tem que fazer um reestudo da TIR da obra, para ver se ela aceita ou não o aditivo da obra. Portanto, conforme a investigação da equipe de vistoria, foram detectados 218,5 milhões de serviços que foram acrescidos à obra, e houve a retirada de serviços que seriam necessários posteriormente para poder dar esse impacto contratual de zero real no aditivo contratual, facilitando, assim, a aprovação pelo BID. E também se achou acréscimo injustificado de quantidades de serviços da ordem de 39,8 milhões de sobrepreço. Estes seriam serviços adicionados à obra, mas que não tinham uma justificativa por que teriam que ser adicionados.

Qual é o *status* do processo hoje? O processo ainda está sem deliberação do Plenário do Tribunal. O Ministro Relator, Walton Alencar Rodrigues, retirou a classificação de IGP por perda de objeto, muito devido à aprovação da LDO à época. Hoje o processo está na SEINFRA Rodovia e Aviação, aguardando a juntada de respostas à DERSA a uma diligência que o TCU fez para a continuação da análise dos achados.

Achamos necessário que precisaríamos de mais documentos para chegarmos ao mérito do processo. Existia uma fiscalização agora no FISCOBRAS 2018, no lote 5. O valor contratual dela é de 744,8 milhões, a preços de 2012. A execução físico-financeira dela está em 81,8%, e houve três achados: um superfaturamento em relação de 6,9 milhões



decorrentes de pagamentos de serviços diversos executados, que é basicamente a escavação feita com *ripper* ou com explosivo material de segunda categoria e que a equipe detectou na obra que provavelmente não teria sido feito com esse tipo de equipamento.

Houve um superfaturamento de 16,2 milhões por pagamento indevido de despesas relativas a atrasos na execução da obra, o que é muito semelhante ao que eu descrevi aqui para o lote 2. E outro que é muito semelhante ao que eu descrevi aqui, um superfaturamento de 1,5 milhão decorrente de preço excessivo frente o mercado, também em relação a esses matacões que foram colocados. O fato é que esta obra hoje não consta no tribunal como indício grave com proposta de paralisação.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado, Fábio.

Eu gostaria de passar a palavra ao Sr. Ulysses Carraro, da DERSA, para fazer sua manifestação.

Vou passar a palavra ao Sr. Ulysses Carraro, da DERSA, para fazer a sua manifestação.

**O SR. ULYSSES CARRARO** - Muito bom dia, Deputado Covatti Filho, Coordenador da Comissão. Bom dia ao representante do Tribunal de Contas e a todos os presentes.

O Rodoanel Mário Covas tem 176 quilômetros. Ele começou pelo Trecho Oeste, em 1998, em um convênio entre o Estado de São Paulo, a Prefeitura de São Paulo e a União. O Trecho Oeste foi feito com essas três entidades. Posteriormente, fez-se o Trecho Sul. O Trecho Oeste foi concedido e, com o valor da concessão, ajudou-se a fazer o Trecho Sul, que veio a ser concedido. Depois, fez-se o Trecho Leste diretamente por concessão, quer dizer, o Estado concedeu, e a concessionária construiu o Trecho Leste. Para o Trecho Norte buscou-se financiamento internacional. O BID fez esse financiamento. É um empreendimento de 3 bilhões de dólares, em que o BID fez um financiamento de 1 bilhão de dólares. Nós temos esse termo de cooperação com a União, em que esta participa com 2 bilhões e 52 milhões, dos quais já aportou 1 bilhão e 400 milhões. Cerca de 20% do valor foi aportado. O Estado já aportou cerca de 3 bilhões e o BID, 95% do seu valor.

Já foi negociado com o BID um repasse de mais de 223 milhões de dólares de outro financiamento, que seria do DER, e está sendo transferido para reduzir a participação do Estado, para melhorar essa participação. Nós estamos negociando atualmente uma dilação do prazo desse financiamento do BID por mais 24 meses, para poder acomodar toda essa situação do Rodoanel de São Paulo.



Quanto ao relatório do TCU, ressalto que a direção atual da DERSA assumiu em maio. Eu, particularmente, assumi em setembro. Nós acatamos integralmente o relatório do TCU, suspendemos os pagamentos de tudo o que foi dito pelo TCU. Para matacões, foi suspenso e glosado o pagamento, bem como para a questão dos aditivos por reequilíbrio. A auditoria interna está fazendo a auditoria total de todos os levantamentos. Contratamos a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas — FIPE, da USP, para fazer uma auditoria completa no contrato, para podermos ter um pouco de garantia.

O resultado disso é que as empresas não assinaram os aditivos de prazo. Quer dizer, aditivo de preço e de quantidades nós não aceitamos de forma alguma, e o aditivo de prazo elas não quiseram assinar. Então, os contratos venceram. O que nós estamos fazendo? Estamos fazendo o levantamento dos quantitativos, as *builds* das obras, para fazer uma nova licitação. A partir de fevereiro ou março, poderemos fazer uma nova licitação em novas condições.

Quanto à questão de sobrepreço que o TCU aponta, o que acontece? A licitação que foi levada a cabo lá atrás levava como base os valores da tabela de preços do DER de São Paulo, a qual tem diferenças com o ciclo do DNIT, em que alguns preços são maiores e alguns outros são menores.

Quando comparamos 100% das obras — eu já levei a cabo isso, o que está na nossa defesa junto ao TCU —, verificamos que em 100% dos preços não aparece esse sobrepreço apontado. Isso vai ser provado oportunamente, mas, na nova licitação, vamos usar o ciclo do DNIT para evitar qualquer dúvida. Então, já estamos contratando treinamento para as equipes, para utilizar o ciclo e acabar com essa questão. Assim, não vai ter mais nenhuma dúvida. Já que temos a participação da União, vamos trabalhar com o ciclo e evitar qualquer problema nesse sentido.

Nós enfrentamos o problema de termos financiamento externo. Então, na licitação internacional, o BID, infelizmente, não tem um limite de preço, um valor teto, mas temos a expectativa de obter valores mais baixos, porque o mercado hoje está bom para se fazer licitações. Acreditamos piamente que teremos preços mais convidativos em uma licitação no Brasil tendo esses lotes bem estudados. Hoje não temos. É bem provável que tenhamos preços melhores em uma licitação brasileira. Atualmente, há muita empresa quebrada. Estamos pagando bem, com dinheiro de fora, com dinheiro em ordem. Não tivemos nenhum atraso de pagamento. Então, não vejo problema em relação a isso.



Eu queria passar para os senhores como está a situação do Rodoanel. Fiz um levantamento: 99% dos projetos executivos hoje estão prontos, quer dizer, projeto executivo detalhado, definido; 85% das obras estão concluídas; 92% das remoções foram efetivadas. Quanto aos reassentamentos, eles foram efetivados, e estamos pagando aluguel social para essas famílias. Já conseguimos reassentar 924 famílias efetivamente, mas ainda temos mais 900 famílias para serem reassentadas. Estamos pagando aluguel social para essas 900 famílias. Foram efetivadas 99% das desapropriações, o que foi uma grande causa de atraso dessa obra.

O Rodoanel passa margeando a Cantareira, está no limite da cidade. Então, a desapropriação foi gigantesca. Isso representou um atraso muito grande. Houve dificuldade por estar no limiar da cidade. Hoje estamos com 99% das desapropriações liquidadas. Temos que fechar a desapropriação do acesso ao aeroporto de Cumbica. Quer dizer, no acesso norte, falta fazer a chegada ao aeroporto por trás. Falta também iniciar a restauração ambiental, as compensações ambientais. Estamos começando a fazer o plantio de grama.

Quanto aos lotes, foi feita uma licitação. Foram seis lotes de obra. As empreiteiras já começaram a dar entrada aos pedidos de arbitragem. A empreiteira Acciona, que tem o Lote 4 e o Lote 6, já entrou com o pedido de arbitragem, e os árbitros já foram determinados. A Mendes Junior, que tinha o Lote 1, também já entrou com arbitragem, mas ainda não está instaurada. Os demais lotes não entraram, mas provavelmente vão entrar, porque fizemos todas as glosas. Temos um processo litigioso. Fizemos glosas pesadas, provavelmente acionaremos os seguros e teremos uma luta com eles. Mas creio que vamos ter sucesso nessas lutas.

Eu gostaria de dizer aos senhores como está cada um dos lotes, a situação de cada um deles e as providências que nós tomamos para preservar aquilo que foi feito. Nós contratamos a parte de segurança patrimonial, para que não haja nenhum dano ao patrimônio do que já feito nesses lotes; contratamos uma empresa para fazer a manutenção, nessa época de chuva, de taludes, entre outras coisas. Houve uma contratação emergencial, porque um dos túneis apresentava risco. E, assim, foi contratada a segurança desse túnel, para fazer a complementação dele. Uma escola apresentava risco de desabamento de um dos taludes também. Então, contratamos a segurança para ele e para uma torre de transmissão, que também apresentava risco.



O Lote 1 sai de Perus, e vem da Rodovia dos Bandeirantes em direção ao aeroporto de Cumbica. O Lote 1 tem 6.420 metros e 13 obras de arte especiais — a extensão total das obras de arte é de 3.200 metros. Começou em 2013, tem 100% das áreas liberadas, com um avanço físico de 74,26%.

*(O Sr. Presidente faz soar as campainhas.)*

**O SR. ULYSSES CARRARO** - Acho que acabou meu tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Pode continuar. Fique à vontade!

**O SR. ULYSSES CARRARO** - Avanço físico até outubro, 74,62%; situação atual, em processo de rescisão contratual.

Lote 2: extensão, 4.880 metros; áreas liberadas, 99,5%; avanço físico, 91,85%.

Lote 3: extensão, 3.620 metros; áreas liberadas, 100%; avanço físico, 80,7%; situação atual, em processo de rescisão contratual também.

Lote 4: extensão, 9.100 metros; áreas liberadas, 99,38%; avanço físico, 94,21%; situação atual, em rescisão contratual.

Lote 5: extensão, 7.880 metros; áreas liberadas, 98,16%; avanço físico, 97,36%.

Lote 6: extensão, 11.960 metros — é aquele chegando à Rodovia Presidente Dutra, passando atrás do aeroporto de Cumbica —; áreas liberadas, 97,63%; avanço físico, 70,88%.

Falta liberar algumas áreas, e ali nós estamos aproveitando para fazer os bota-foras, para deixar os aterros e fazer o futuro Ferroanel, já usando essa sinergia. Estamos deixando pronto o espaço para o futuro Ferroanel. Assim, fica um espaço pronto. O acordo com a EPL é deixar o EIA-RIMA aprovado, em conjunto, para, no futuro, o Ferroanel ficar numa área útil em São Paulo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado. Não sei se o TCU tem alguma explanação a fazer. *(Pausa.)*

Por meio dos consultores, vamos fazer algumas perguntas ao TCU.

Os pontos levantados neste ano foram considerados, pelo Tribunal, de menor importância pelo valor em relação ao contrato.

Nós vamos abordar os apontamentos do ano anterior, que ainda preocupam esta Comissão, porque ano passado também foi feita essa mesma indagação pelo Presidente



anterior, e os coordenadores, nossos consultores, também estão pedindo para darmos continuidade a isso.

Em relação ao Lote 2, que foi discutido ano passado, eu faço duas perguntas.

Primeiro, o Tribunal pode analisar as justificativas apresentadas pela DERSA quanto à inclusão do pagamento de matações e as alterações de quantitativos na planilha de contrato? Quais são as observações que pode se fazer sobre isso?

Segundo, em relação à Operação Pedra no Caminho, da Polícia Federal e da Justiça Federal, as apurações do Tribunal tiveram notícia de algum reflexo dessas investigações sobre o mérito de indícios de irregularidades apontados?

Também gostaria de reiterar o nosso pedido, a saber: o COI enviou o Ofício nº 9, de 2018, que solicita a última cópia de instrução do processo relativo ao Rodoanel, que trata do contrato examinado ano passado.

**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - Em relação à primeira pergunta, sim, o Tribunal pode analisá-las, porque é competência constitucional do Tribunal analisar a economicidade dos contratos. Em qualquer contrato que envolva verba federal, o Tribunal pode agir.

Em relação aos matações, desculpe, eu perdi...

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Nós queremos saber da inclusão do pagamento de matações e as alterações de quantitativos na planilha de contrato.

**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - Sim, nós podemos analisar, e analisamos. Realmente, continua com o sobrepreço, inclusive na nova instrução. É preciso ainda chegar mais documentos da DERSA para que possamos fechar o mérito da questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Ótimo. E, agora, sobre a Operação Pedra no Caminho.

**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - À Operação Pedra no Caminho, feita pela Polícia Federal, não temos acesso. Na realidade, não temos acesso às peças da Polícia Federal. Eles, obviamente, às vezes, perguntam algumas coisas para nós, mas não sabemos o que eles estão fazendo. Não sei qual é o fim ou como está o andamento da operação lá.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Nós também queremos reiterar o pedido do Ofício nº 9. Se o senhor puder, responda.





**O SR. FÁBIO FERREIRA PENIDO DE OLIVEIRA** - Com certeza, assim que eu chegar no Tribunal, nós vamos dar uma olhada e ver o que está acontecendo, saber por que não foi respondido até agora.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Nós lhe agradecemos, porque, para nós, isso é importante.

Para o representante da DERSA, através dos consultores, temos várias perguntas a fazer sobre as possíveis irregularidades apontadas ano passado, que são mais graves.

Primeiro, quanto a matacões. Pergunto se houve pronunciamento final da Junta de Conflitos Contratual formada ano passado e qual foi a conclusão? Neste caso, encareço especialmente seja encaminhada junto ao comitê, com urgência, uma cópia do laudo final dessa Junta, assim como uma cópia do laudo inicial do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, como mencionado na resposta da DERSA no ano anterior, caso não tenha feito. Nós queremos ter conhecimento dessas informações, se puder.

Segundo, quanto às alterações de quantitativos do contrato, pergunto se houve, desde novembro de 2017, a formalização de termo aditivo para modificar o contrato e incorporá-lo às planilhas trazidas pela DERSA naquela data ao conhecimento do Comitê, como sendo uma posição atualizada dos quantitativos de obras.

Pergunto ainda se esse termo aditivo já recebeu anuência do agente financeiro e, em caso positivo, que também possa encaminhá-lo à nossa Comissão.

E queria ainda fazer uma pergunta sobre a Operação Pedra no Caminho: quais informações a DERSA pode trazer acerca do andamento das investigações e dos reflexos na avaliação dos contratos?

**O SR. ULYSSES CARRARO** - A junta de litígio foi suspensa, quer dizer, o próprio Tribunal a considerou ilegal. Nós suspendemos a junta de litígio e, como nós glosamos tudo o que se referia a macacão, deixou de existir, para nós, o problema matacão. Nós glosamos e acatamos toda a sugestão do Tribunal. Portanto, o matacão, para nós, deixou de existir. Nós, simplesmente, glosamos e eles vão brigar na Justiça por isso. Como disse, nós acatamos a sugestão do Tribunal.

Quanto aos demais termos, nós contratamos uma consultoria externa, que está analisando os dados. Quando chegar o relatório, nós vamos voltar ao tema e entender o que foi feito, isto é, verificar o resultado da auditoria.



Da Operação Pedra no Caminho, nós somos espectadores. Desde que aceitamos, nós temos contato com o Ministério Público Federal, *pari passu*, isto é, cada medida que tomamos nós estamos comunicando ao Ministério Público. Nós estamos comunicando todas as ações, simplesmente. Nós até solicitamos a criação de um TAC para poder administrar melhor a empresa, mas isso não foi possível, porque, evidentemente, os termos que nos são exigidos não podemos aceitar. Ou seja, eles estão além do limite do que podemos aceitar. Mas nós comunicamos, e isso é feito *pari passu*. Nós temos um contato constante e vamos comunicando *pari passu* todas as ações que são feitas. Há essa comunicação constante. Nós comunicamos formalmente à Comissão todas as ações.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Eu agradeço. Isso nos ajuda a formular o nosso relatório nesse ponto também.

Gostaria de agradecer, novamente, ao Fábio pela contribuição. Agradeço, ainda, ao Sr. Ulysses a participação.

A próxima obra que nós vamos tratar vai ser a construção da fábrica da HEMOBRÁS, em Pernambuco.

Gostaria de chamar à Mesa os representantes: Sr. Rommel Dias Marques Ribas, Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura do TCU, e o Sr. Antônio Edson de Souza Lucena, Diretor de Produtos Estratégicos e Inovação da Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia — HEMOBRÁS.

Podemos começar pelo TCU, porque eu acho que assim fica melhor. Pode ser? Por favor, fique à vontade.

**O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO** - Bom dia a todos. Eu trouxe uma apresentação, mas eu acho que não vou precisar dela. Serei breve. São duas obras que nós...

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Rommel, vou atrapalhar sua fala.

Como é uma obra que nós já estamos analisando, eu poderia começar pela pergunta e os senhores aproveitam para pegar os dados com os nossos consultores. Parece que o caso já foi resolvido.

O que nós queremos tratar, em menos de 1 minuto, é que, se o contrato foi encerrado, a HEMOBRÁS tomou todas as providências que o TCU determinou: inventariou o estoque de obras construídas e reteve as garantias contratuais. Só não foi retirada a indicação de



equalização por uma questão processual do TCU, porque ainda não houve acórdão formalizado. A recomendação da instância técnica é pela retirada de indicação por perda de objeto.

Eu só peço aos senhores que confirmem se é isso mesmo e se existe alguma incorreção nessa descrição ou algum problema que sugira que há necessidade de manter a obra no quadro de bloqueio. É só uma questão formal para nós.

Desculpe-me por atrapalhar sua fala, Rommel. O senhor está com a palavra.

**O SR. ROMMEL DIAS MARQUES RIBAS BRANDÃO** - É exatamente isso.

Na verdade, a IGP, a indicação do TCU à época foi de que não haveria prejuízo à continuidade da obra, desde que não fosse por meio daquele contrato, porque não havia possibilidade de continuar com aquele contrato.

A HEMOBRÁS, de fato, adotou as providências, não prorrogou o contrato.

Basicamente, eram três pontos: não prorrogar o contrato; apurar eventuais débitos que poderiam ter derivado daquelas irregularidades de sobrepreço, superfaturamento; e adotar providências para a retomada da obra.

Nós temos acompanhado isso após o acórdão. Não houve ainda uma decisão final do Tribunal em relação a isso, porque os documentos que nós recebemos da HEMOBRÁS sinalizam um processo em andamento, que ainda não foi concluído.

De fato o cenário é esse. Nós ainda temos pendentes algumas ações de finalização da apuração do eventual débito e para a retomada ou a conclusão de algumas etapas que estavam previstas. Mas o risco que justificava a IGP já está adequadamente mitigado, na nossa opinião, enfim, na opinião da unidade técnica. É uma questão mais formal.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - Obrigado, Rommel

Concedo a palavra ao Sr. Antônio Edson de Souza.

**O SR. ANTÔNIO EDSON DE SOUZA LUCENA** - Bom dia, Deputado. Bom dia, representante do TCU.

De fato, nós tomamos todas as ações. Hoje a HEMOBRÁS se prepara para lançar a última etapa do plano de recuperação.

Nós iniciamos esse plano de recuperação da obra ainda em 2017, com o lançamento da licitação da subestação. E agora, no primeiro trimestre de 2018, nós vamos começar a obra maior, a última etapa, embora não tenhamos previsão orçamentária para 2018. Tivemos



recursos contingenciados em 2016 e 2017 que dariam para tocar essa obra nos próximos 2 anos.

Então, a importância é que realmente nós façamos essa reclassificação de direito, para que retomemos a obra maior, que está impactando inclusive a retomada da transferência de tecnologia.

**O SR. PRESIDENTE** (Covatti Filho. Bloco/PP - RS) - A última foi a mais fácil.

Nós já estamos em uma questão mais formal e burocrática, justamente para que nos ajudem.

Agradeço, Rommel, a sua participação, e também ao Antônio. Ao confirmarem isso, os senhores nos ajudam a formar o nosso relatório.

Como era a última obra que iríamos discutir, vamos encerrar a reunião, já agradecendo a presença de todos que passaram aqui. Esta audiência contribuiu muito para a elaboração do nosso relatório.

Lembro a todos que, na próxima terça-feira, no dia 27 de novembro, neste plenário, às 11 horas, daremos continuidade à solicitação do COI para a realização de audiência pública da CMO, na qual serão ouvidos representantes do TCU e dos seguintes órgãos: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT e Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS.

Agradeço a todos a presença.

Declaro encerrada a presente audiência pública.