



O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Declaro iniciada a 6ª 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 Indícios de Irregularidades Graves — COI.

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 poderá realizar audiência pública com vista 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 CMO convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT e Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS e, ainda, do Tribunal de Contas da União, para discutir os Indícios de Irregularidades Graves (IGP) apontados pelo Tribunal de Contas da União por meio do Acórdão nº 2.461/2018 — TCU/Plenário, em obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade dos órgãos supracitados.

Anuncio a composição da Mesa: Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT (*palmas*); Sr. Vladimi José Daniel de Assis, Diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do Tribunal de Contas da União (*palmas*); e Sr. Rodrigo Avelino, Gerente Setorial da Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS. (*Palmas.*)

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão, cada um, de 10 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devam 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.

A lista de inscrição para o debate está aberta.

Passo a palavra ao representante do DNIT, Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia.



O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Bom dia. Primeiro, eu gostaria de cumprimentar o Exmo. Sr. Deputado Izalci Lucas, que preside esta sessão da Comissão Mista de Orçamento. Cumprimento o Dr. Vladimi, Diretor do Tribunal de Contas da União, da SeinfraRodovia, e o Sr. Rodrigo Avelino, da PETROBRAS.

Sr. Presidente, eu queria pedir licença para fazer uma breve apresentação sobre as obras que estão sendo indicadas para compor o anexo da Lei Orçamentária. E eu gostaria de convidar, se V.Exa. permitir, o nosso Superintendente Regional da Bahia, Dr. Amauri, para fazer as apresentações concernentes às obras que estão sendo tocadas naquele Estado.

Se V.Exa. permitir, eu vou passar a palavra para o Dr. Amauri, para fazer a explanação sobre as obras da Travessia Urbana de Juazeiro, da BR-116, na Bahia, e da...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - BR-235...

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - BR-235, na Bahia. Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - A BR-116, e ainda tem a BR-407.

(Pausa.)

É a BR-235?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Sim, é a BR-235 na Bahia; a Travessia Urbana de Juazeiro, que também é BR-235 e BR-407; e a BR-116.

Depois, farei a apresentação da BR-230 — Paraíba, Campina Grande e Patos.

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Bom dia a todos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Vamos falar sobre a Travessia Urbana de Juazeiro, obra importantíssima para o Estado da Bahia, para toda a região norte do Estado da Bahia; sobre a BR-235, entre Pinhões e Juazeiro, que também é uma obra da maior importância, que, por sinal, já foi concluída; e a BR-116, Lote 5, obra de duplicação hoje tocada com a maior velocidade, pela importância da região. A BR-116, na Bahia, assim como a BR-101, tem poucos segmentos duplicados e recebe uma frota de veículos imensa, com um fluxo em torno de 20 mil veículos por dia, e por isso a importância da duplicação da BR-116. A questão referente à BR-230 será tratada depois.

A Travessia Urbana de Juazeiro tem uma extensão de 9,3 quilômetros, dos quais foram concluídos, depois da contratação, 1.600 metros apenas, o que corresponde a



17,2% do que foi contratado. Essa obra é da maior importância, como eu disse. O polo de Juazeiro/Petrolina possui forte estrutura na região e é diretamente afetado pela construção da rodovia. Possui infraestrutura que carece de investimento, principalmente no que diz respeito aos modais ferroviário, aquaviário e rodoviário.

Após totalmente implantada, a BR-235, juntamente com a Travessia Urbana de Juazeiro, consolidará o mais importante corredor de escoamento do norte do Estado, com toda a BR-235, até chegar a Juazeiro, e de Juazeiro a Sergipe. Como a Travessia Urbana de Juazeiro é o trecho final do empreendimento, sua execução é extremamente necessária para a conclusão do vetor rodoviário.

Podemos ver, por meio dos eslaides, fotos tiradas recentemente da Travessia Urbana e os 1.600 metros que foram executados.

O Tribunal de Contas, há um certo tempo, fez a auditoria e identificou alguns pontos que já foram discutidos. Nós passamos essas informações ao órgão. Na época em que o representante do Tribunal de Contas lá esteve, a obra estava paralisada. Posteriormente o DNIT rescindiu o contrato com a empresa. Hoje esse contrato realmente não existe.

Nós precisamos, em 2019, fazer uma nova licitação. É importantíssimo que isso aconteça para que o fluxo não seja totalmente impedido de atravessar aquela região. Por isso, o DNIT se compromete a fazer licitação para a contratação do remanescente, com levantamento do que deixou de ser executado no projeto; atualização das composições, no caso de brita, areia e outros insumos; e atendimento aos itens levantados no relatório do TCU, que serão objeto de novos estudos no momento em que fizermos uma nova contratação da revisão de todo esse projeto. No caso, a readequação de custo em duplicidade — fabricação de escama de concreto armado para os aterros nos encontros dos viadutos —; a revisão dos quantitativos de serviços que integram o orçamento básico; e o redimensionamento das camadas do pavimento propostas no projeto executivo de engenharia.

Nós temos também o remanescente contratual, que será licitado juntamente com as obras de artes especiais que integram o escopo do projeto de adequação da Travessia de Juazeiro. É importante dizer que a nova licitação somente ocorrerá após o atendimento dos itens levantados no relatório pelo TCU e após a devida concordância deste Tribunal.

A sugestão de comunicação à CMO sobre a detecção do indício de irregularidades graves do tipo IGP não faz mais sentido, considerando-se que o contrato encontra-se



rescindido. Além disso, a consideração do IGP acarretaria um prejuízo social, pois traria atraso significativo na realização do empreendimento, uma vez que seria necessário um decreto legislativo para a licitação do remanescente da obra. Na publicação do novo edital, visando à contratação dos remanescentes e às obras de artes especiais, o TCU terá outros mecanismos de controle, a fim de garantir o saneamento do que foi apontado e que porventura possa prevalecer após a oitiva do DNIT.

Essas foram as considerações sobre a Travessia Urbana de Juazeiro, que, repito, é da maior importância. E é preciso que não tenhamos bloqueio de recursos em 2019. A expectativa é de que, em função do encerramento do contrato que tínhamos, nós façamos o comprometimento de uma nova licitação, adequando-a ao que o Tribunal de Contas apontou e fazendo um novo projeto, apresentando-o, de antemão, ao Tribunal de Contas da União, para que façamos nova licitação.

Em seguida temos a BR-235, entre Pinhões e Juazeiro. É o segmento final, o Lote 5, dos cinco lotes que foram licitados na divisa entre Bahia e Sergipe.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Se o senhor me permitir, nós poderíamos concluir esta e depois passamos para a outra, porque assim fica mais fácil.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - O senhor quer parar?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Acho que é melhor, vai até ficar mais claro.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Eu pergunto se os representantes do TCU querem fazer algum questionamento, alguma colocação, e aí nós já eliminamos esse item com relação à Travessia Urbana de Juazeiro.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Perfeito.

Bom dia, Deputado. Bom dia, senhores presentes.

De fato, nós não podemos negar a importância da obra. Essa obra é importante e se faz necessário adotar providências para que ela seja retomada. A obra, com valor em torno de 75 milhões de reais, está parada desde fevereiro de 2017. Sua execução está ainda no início e é preciso providências para que a obra seja retomada.

Do trabalho que fizemos, ainda em 2017, nós apontamos sobrepreço em alguns serviços e sobrepreço por excesso de quantitativos. Essas duas irregularidades são relativas ao contrato que estava em andamento. O colega do DNIT veio com a informação



de que esse contrato foi rescindido, mas isso ainda não foi publicado e o Tribunal de Contas ainda não tem essa informação. Quando recebermos essa informação, vamos analisar essas questões — é claro, dependendo dos documentos comprobatórios das irregularidades e das providências que o DNIT vai adotar para garantir que não vai haver prejuízo ao Erário. As unidades técnicas do TCU vão analisar essas questões e passá-las para o Tribunal deliberar.

Possivelmente, se as informações que o DNIT apresentar forem no sentido do que está sendo dito, vai se perder o objeto. O objeto da irregularidade é o contrato. Não existindo mais esse contrato, essa irregularidade grave deixa de fazer sentido.

É claro que fazendo nova licitação e corrigindo os erros que foram apontados pelo Tribunal, a nova licitação vai estar saneada e, possivelmente, a obra vai ser retomada sem nenhum problema.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Já que foi feita a colocação pelo Tribunal, aproveito para fazer algumas perguntas rápidas.

Primeiro, quanto à informação de que o contrato foi rescindido, o próprio Tribunal disse que ainda não recebeu oficialmente a informação da rescisão. Eu pergunto: com relação a essa rescisão, há ainda alguma pendência ou divergência entre valores, indenizações? Existe alguma coisa que possa dificultar essa nova licitação? O DNIT já anunciou providências de atualizar o projeto, reliciar a obra, seja na sua totalidade ou em lotes menores? Como está o andamento das providências para a nova licitação?

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Com relação a essas providências, o DNIT aguarda um posicionamento final do Tribunal de Contas da União para que, em 2019, possamos proceder a uma licitação para a contratação da revisão do projeto, do remanescente, colocando-o junto com os sete viadutos que já estão aprovados. Faríamos os viadutos mais o remanescente da obra. Mas nós vamos trabalhar junto com o Tribunal de Contas.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - O que nós temos a dizer é que o que o colega do DNIT falou é que nós tínhamos problemas com brita, sobretudo com o preço da brita, que estava acima do ciclo. Além do preço da brita, havia no projeto problemas de terraplanagem e deficiência nos estudos, o que acarretava acréscimo indevido de quantitativos.

Depois de já confirmado o IGP, o DNIT apresentou algumas manifestações a respeito desses pontos e essas manifestações foram analisadas pelo Tribunal. As



manifestações apresentadas não sanaram as irregularidades por completo; algumas eles conseguiram corrigir, mas não por completo, a ponto de retirar o IGP naquele momento.

Hoje em dia, a unidade técnica do TCU já fez a avaliação desse material anterior, e isso está no gabinete do Ministro para que o Tribunal delibere. Chegando esse novo material, possivelmente essa instrução será melhorada ou acrescida com esses novos elementos, de tal maneira que o Tribunal decidirá com dados atualizados.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - O.k.

O Prefeito de Juazeiro, Paulo Bomfim, também está presente. Esta audiência é um pouco informal, então S.Exa. tem a palavra.

O SR. PAULO BOMFIM - Bom dia a todos. Obrigado, Deputado, pela oportunidade.

Quero agradecer a presença dos Deputados da Bahia, o Deputado Sérgio Brito e o Deputado eleito, ex-Prefeito de Juazeiro, Isaac Carvalho.

O Dr. Amauri tem tratado da parte técnica. Eu venho acompanhando esse processo já há alguns anos e pedi a palavra para tentar fazer com que os senhores entendam a importância dessa obra para as cidades de Juazeiro, Petrolina e toda aquela região. Há esse começa e para, Deputado. Há pelo menos 6 anos essa obra inicia e para na área urbana de Juazeiro.

Foi retirada toda a posteação no trecho da área urbana a ser contemplada pela obra. Na nossa cidade, conhecida mundialmente como Capital Mundial da Bossa Nova, terra de João Gilberto, terra de Ivete Sangalo, a área urbana está sem energia há 6 anos. Nós precisamos de providências e da sensibilidade dos senhores.

Juazeiro e Petrolina contemplam uma média de 700 mil habitantes. Nosso mercado produtor, o CEASA, que fica colado ao início dessa obra, representa para o Nordeste o que o mercado do produtor, o CEASA de São Paulo, representa para todo o Brasil — 90% da manga e 93% da uva que vão à mesa de todos os brasileiros saem de lá, do Vale do São Francisco. A importância dessa duplicação dentro da área urbana de Juazeiro é muito grande para toda a região norte do nosso Estado.

A minha participação aqui não é para falar de área técnica, porque conheço pouco disso, mas é para falar do prejuízo que a nossa população vem sofrendo há 6 anos. Primeiro, a área urbana está às escuras; depois, essa obra que começa e para tem trazido um prejuízo muito grande para toda a região.



Mais uma vez, eu agradeço a oportunidade de falar. Gostaria muito, muito mesmo, de coração, de poder contar com a sensibilidade dos senhores. Essa obra tem importância não só para Juazeiro, mas para todo aquele bloco regional que contempla o Nordeste. Tudo o que vai para aquela região do Piauí, do Pará, de Pernambuco e do Ceará sai do mercado do produtor de Juazeiro, então precisamos contar com a sensibilidade dos senhores.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Obrigado, Sr. Prefeito.

Eu perguntaria se podemos encaminhar, desde já, para a CMO, esse termo de rescisão que foi feito com a empresa, porque já foi feita a rescisão e nós não temos cópia. Então, peço que depois seja entregue à parte técnica da Comissão.

O senhor queria fazer alguma colocação, Luiz?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Apenas uma colocação, Sr. Presidente.

A inclusão dessa ação no Anexo VI pode provocar até uma diminuição do ritmo para a execução dos levantamentos para a contratação do remanescente dessa obra, porque, vejamos: como o DNIT trabalha nesses casos? Nós já temos um projeto de engenharia, tanto dos viadutos quanto das obras, e colocaríamos uma empresa supervisora para fazer todo esse levantamento, atualização, compatibilização dos dois projetos para fazermos essa licitação num lote único.

A inclusão dessa ação no Anexo VI impossibilitaria o DNIT de utilizar recursos oriundos dessa dotação orçamentária para fazer esse remanescente de obras. Essa é uma questão técnica que pode levar a um atraso na contratação dessa obra no exercício de 2019. Além disso, desestimularia a alocação de recursos provenientes de emendas orçamentárias.

Então, fazemos um apelo para que não se inclua essa obra no Anexo VI, já que está sendo ultimada a rescisão desse contrato. Como se colocou aqui, existe uma perda do objeto que justificaria a inclusão dessa obra no Anexo VI. Portanto, o nosso apelo é para que não façam essa inclusão, para que tenhamos a possibilidade, a ferramenta para fazer a recontração dessa importante obra para essa importante cidade do nosso Estado da Bahia.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Finalizando, então, é evidente que o Tribunal de Contas precisa receber, o mais rápido possível, toda essa documentação



para que possa deliberar sobre essa questão, o que vai facilitar a nossa decisão na Comissão.

Vamos passar para o próximo item. Agora é a BR-116, ou não? É a BR-235?

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Com relação à BR-235, é importante citar que nós fizemos a pavimentação de Sergipe até Juazeiro, na divisa com Pernambuco, em Petrolina. Esse é o Lote 5, onde o Tribunal de Contas esteve em 2017, não é, Vladimir? Algumas coisas foram detectadas e nós tentamos, ao máximo, atender. Ainda há uma pequena pendência, que, depois, o senhor pode me esclarecer melhor.

A importância da BR-235 para essa região é alavancar o progresso nos Estados que a rodovia corta, através do fortalecimento da infraestrutura rodoviária; criar rota segura para o escoamento da produção regional; melhorar as condições de acesso, segurança e conforto aos usuários; reduzir os custos e o tempo de transporte, melhorando a competitividade dos produtos; dinamizar os potenciais econômicos e sociais do Município com o aumento da oferta de emprego e crescimento das atividades comerciais de prestação de serviços; eliminar pontos de estrangulamento em eixos estratégicos; incorporar novas regiões ao processo de desenvolvimento.

Nós acabamos de falar de Juazeiro. Com a pavimentação desses cinco lotes, de Sergipe até Juazeiro, a cidade de Juazeiro passa a ser um ponto de estrangulamento. Toda a rodovia é pavimentada e a ligação com Sergipe e com Cuiabá passa a ser o ponto de estrangulamento.

Esse é o Lote 5, na chegada a Juazeiro. São cinco lotes, como eu disse, em um total de 357 quilômetros, dos quais nós já implantamos e pavimentamos 99% de todo o segmento. O Lote 5 tem extensão de 75,4 quilômetros e já foi totalmente concluído. Havia uma proibição de continuidade, foi liberada pelo Tribunal de Contas e fizemos, então, a conclusão de 100% do Lote 5.

A seguir as fotos do antes e depois da chegada a Juazeiro.

Como eu disse, na audiência no Tribunal de Contas foi detectado solo mole naquela região. Nós fizemos o trabalho acompanhados, inclusive, pelo pessoal do Tribunal e Contas e atendemos ao que foi determinado. Detectamos que realmente havia solo mole na região.

Quanto à estimativa real dos serviços de terraplanagem possíveis de medição no contrato, que considere o serviço de rebaixamento e substituição dos subleitos



executados desnecessariamente, que seja baseada em uma distribuição de terraplanagem que considere os empréstimos de fato utilizados na obra.

O DNIT também fez esses levantamentos e houve uma diferença negativa em torno de 1,5 milhão. Estamos fazendo a segunda ou última caixa de empréstimo que foi solicitada pelo Tribunal de Contas. A empresa supervisora já fez os levantamentos, nos entregou e vamos repassá-los a vocês possivelmente até a próxima semana, já resolvendo todo esse problema e só esperando, então, a avaliação e a informação que vocês vão nos prestar.

Foram realizados ensaios quantitativos, serviço de remoção de todo solo mole, conforme solicitado pelo Tribunal de Contas. O DNIT aguarda a deliberação do Tribunal para que finalizemos esse processo, já que a obra está concluída.

Conforme o que prometemos, a Superintendência da Bahia emitirá parecer conclusivo, até o dia 28, amanhã, pela validação do estudo apresentado pela empresa supervisora da última caixa de empréstimo que foi solicitada pelo Tribunal de Contas. Assim que estiver concluído, será emitido ao TCU. Ou seja, amanhã, em Salvador, vou fazer o meu parecer conclusivo do que foi entregue pela supervisora do levantamento e vou encaminhá-lo para a sede do DNIT, em Brasília, a qual o encaminhará para vocês.

A obra está totalmente finalizada, como eu já disse. Hoje restam apenas medições que foram elaboradas e não processadas pela Superintendência Regional da Bahia, enquanto aguardamos o parecer final, a informação final do Tribunal de Contas da União.

Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Passo, imediatamente, a palavra ao Sr. Vladimi, do Tribunal de Contas da União.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Essa obra, em torno de 110 milhões, foi contratada por preço global. É uma obra também muito importante.

O que acontece é que, durante a execução da obra, o contratado verificou que existiam alguns serviços que não tinham sido contemplados inicialmente e, mesmo sendo um preço global, pediu aditivo contratual. Isso foi feito e acrescido ao valor do contrato.

Ocorre que, ao fazer a fiscalização, vimos que também havia alguns serviços a menor, e naquele aditivo só foram considerados os valores a maior. Nós orientamos que, assim como se considerou valor a maior, também se considerasse valor a menor. Além disso, naquele momento se verificou que havia alguns serviços com qualidade deficiente.



O construtor, junto com o DNIT, tomou as providências e corrigiu o problema. Portanto o problema não existe mais, já foi saneado.

A questão desse aditivo de serviços a menor, que nós consideramos que seriam serviços desnecessários, é que o contratado poderia ter visto de maneira clara e poderia ter feito o aditivo retirando esses serviços que não foram feitos. Em função disso, o Tribunal determinou que fosse feito esse aditivo.

Isso estava como IGP, mas o Tribunal, avaliando a importância da obra, tomou a decisão de alterar de IGP para IGR, fazendo uma retenção parcial de valores e liberando a execução do serviço. Isso foi feito e a obra foi concluída. Ainda existe essa retenção de valores que o DNIT tem que fazer até que comprove a realização desse aditivo, corrigindo o problema.

O colega do DNIT está dizendo que terminou esse trabalho e vai nos enviá-lo. Nós vamos receber esse material, analisá-lo e, estando tudo correto, tomaremos providências no sentido de tirar inclusive essa IGR.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - A dúvida que nós tínhamos é exatamente se haveria a necessidade de refazer algum trecho, já que foi construído. E se está dizendo que já isso já foi superado isso e a obra foi totalmente executada.

Da mesma forma, eu pediria que encaminhasse para a CMO esse material que será encaminhado para o Tribunal de Contas, até para que os Parlamentares decidam sobre essa questão.

Vamos agora para a adequação do trecho rodoviário na BR-116, também na Bahia.

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - A BR-116 é uma das rodovias mais importantes do País. Na Bahia ela tem um fluxo imenso, que supera os 20 mil veículos por dia, no norte, acima de Feira de Santana até a divisa com Pernambuco. No caso específico, nós estamos tratando do Lote 5, com extensão de 53 quilômetros. Nós iniciamos a obra, não está concluída. Estamos com praticamente 20% da obra atacada e não há ainda segmento concluído.

É uma obra de duplicação e adequação que vai atender a necessidade de aumento da capacidade da rodovia. É lógico que se hoje nós temos 20 mil veículos por dia, no momento em que duplicá-la, vamos ter um fluxo muito maior nesse segmento. Vamos melhorar a capacidade de tráfego. A velocidade, evidentemente, vai aumentar. E vamos



atender a demanda de algumas indústrias instaladas no local. Está-se possibilitando a geração de mais de 400 empregos diretos, atendendo a demanda dos Municípios.

Há divergências entre o anteprojeto e o termo de referência, que foi inclusive objeto de auditoria do TCU, nos itens seguintes: projeto executivo de geometria em desconformidade com as premissas do instrumento convocatório — o IGP, que foi identificado; projeto executivo de pavimentação; e projeto executivo de obras complementares.

Sobre esse processo, Vladimi, a observação que eu faço é que começou recentemente a auditoria. Nós ainda estamos em fase de oitivas e prestamos informações recentemente. A empresa construtora, também com a supervisora, está prestando informações. Por isso, eu faço questão de dizer que eu acho precoce colocar isso no Anexo VI ou impedir que tenha recurso para o ano que vem, já que nós temos alternativas outras que não a paralisação dessa obra da maior importância para a Bahia.

O DNIT se manifestou. Como eu disse, acabou de se manifestar. O bloqueio da execução física, orçamentária e financeira do empreendimento seria prematuro no momento, uma vez que o Tribunal ainda não analisou as considerações apresentadas pela autarquia e pela empresa contratada.

Eu faço questão de citar que o termo de referência que compôs o edital, quando tratou o escopo dos serviços, nas folhas 185 e 272, estabeleceu que o período de projeto a ser utilizado para o dimensionamento do pavimento é de 10 anos. Em nenhum momento foi citado que tipo de base seria utilizado — no termo de referência não consta isso, de forma alguma —, mas que fossem atendidas as normas técnicas vigentes do DNIT para o período proposto. O termo de referência disse o seguinte: *"Não quero saber o tipo de base que vai ser executado, mas que seja para um período de 10 anos, atendendo as normas técnicas do DNIT"*. Foi isso que foi colocado no termo de referência.

O DNIT se manifestou e ainda não foram realizadas deliberações sobre as alegações apresentadas. O bloqueio da execução física pode realmente trazer grande prejuízo e eu o considero prematuro.

A empresa vencedora do certame deu um desconto de 61 milhões, praticamente 20% de desconto, um desconto significativo, o que para a administração é muito vantajoso. Por isso nós devemos considerar esse contrato com o recurso necessário para o ano que vem. Devemos encontrar alternativas para não paralisá-lo, para que ele



continue e para que nós tenhamos o recurso vigente. A não continuidade das obras no próximo exercício vai acarretar um prejuízo imenso para o Estado da Bahia, para milhares de usuários da rodovia, e vai desempregar mais de 400 pessoas diretamente.

O que o DNIT entende é que se faz necessário um período mínimo de pelo menos 180 dias, a partir de agora, para que se possa, por meio da empresa supervisora, rever com mais detalhes os aspectos levantados pelo TCU e, se necessário, proceder às alterações necessárias nas obras contratadas. O que o DNIT está pedindo é que não seja bloqueado recurso para o ano que vem, para que nós tenhamos condição de, juntamente com a empresa supervisora, irmos a campo novamente, revermos tudo o que foi citado pelo TCU e refazermos o que tem que ser refeito. Mas é importante que nós tenhamos um prazo maior para esse estudo, já que nós tivemos apenas 15 dias de prazo para responder ao TCU. Isso não foi possível, pelo tempo inábil para que fôssemos a campo e refizéssemos tudo o que tinha de ser refeito.

O senhor poderia me dar mais 2 minutos? *(Pausa.)*

Eu tenho aqui um videozinho que mostra como está a obra hoje, bem com a sua importância e grandiosidade.

(Exibição de vídeo.)

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Embora não tenha som, podemos ver que hoje a movimentação de máquinas, equipamentos e pessoas é muito grande.

Temos praticamente 25% da obra atacada nas proximidades de Serrinha, onde está, inclusive, o canteiro de obras da empresa mostrada aqui inicialmente.

Vejam a importância da duplicação em razão do fluxo. É importante dizer também que, na BR-116, 75% do fluxo são de veículos de carga, em mais de 20 mil veículos contados volumetricamente no final de 2017.

Era o que eu tinha a apresentar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Com a palavra o representante do Tribunal de Contas.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PR - BA) - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Pois não. Com a palavra o Deputado João Carlos Bacelar.



O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PR - BA) - Eu queria fazer uma pergunta ao Dr. Amauri, Superintendente do DNIT no Estado da Bahia, e ao Dr. Wladimi, do TCU.

O RDC — Regime Diferenciado de Contratações Públicas, escolhido para ser o grande contratante da União, do Brasil, digamos assim, substituindo a Lei nº 8.666 — digo isso como engenheiro e estudioso do setor de infraestrutura —, permite que a empresa contratada desenvolva o projeto ao longo do processo e só inicie as obras depois de o projeto ser aprovado pelo órgão contratante. Há um período de maturidade, há um prazo para que a empresa desenvolva o projeto. Depois de ele ser aprovado pelos órgãos competentes, no caso o Ministério dos Transportes e o DNIT, ela tem a ordem de serviço para o início das obras. E, pelo que eu saiba, inclusive pode ser dada sugestão, pela empresa executante, do tipo de projeto a ser feito, se há solução de engenharia para a obra.

Como V.Sa. nos disse, nessa obra houve uma economicidade de 61 milhões para os cofres do Tesouro. Eu acho que ela tem que ser vista, sim, pelo TCU, que é órgão auxiliar da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional.

Aqui, em 1989, foi estabelecido que o TCU é órgão auxiliar desta Comissão. E às vezes eu vejo o TCU, com todo o respeito à SECEX — Secretaria de Controle Externo, aos Ministros, à União e ao Brasil de forma geral... Na última audiência pública em que discutíamos com o TCU o reequilíbrio contratual das concessionárias, eu fiz essa mesma consideração. O TCU tem que auxiliar a Comissão de Orçamento.

Eu vejo uma obra com 61 milhões de desconto, com valor 20% abaixo do preço dado ao órgão, uma obra que é exemplar para o Estado da Bahia, para a ligação do Nordeste com o Sul e o Sudeste. O grande tráfego está nessa região, que inclusive eu represento nesta Casa. E fui reeleito, novamente, para o quatro mandato, na região de Serrinha, Feira de Santana, Araci, Santa Bárbara, Euclides da Cunha, subindo até Ibó.

Uma das grandes lutas que nós tivemos aqui, incentivada pela minha família, pelo meu tio que foi engenheiro rodoviário, Senador da República, Deputado Federal, foi para concluir a BR-116 até o Estado de Pernambuco, na ponte do Ibó. Quando eu vejo essa obra, que é de duplicação nesse gargalo... Em Salvador, nós sentimos o efeito quando não há uma obra de duplicação. Quando não se desafoga o tráfego do Contorno de Feira de Santana, o reflexo é sentido em Salvador.



Ontem choveu em Salvador e na BR-324, e um dos grandes motivos do engarrafamento em Salvador, na Capital da Bahia, foi exatamente o fato de essas obras de duplicação não estarem conclusas.

Então, quando vejo que houve um desconto de 20% e que a solução de engenharia foi acatada pelo órgão, eu queria saber qual é o indício de irregularidade dessa obra. Essa é a grande pergunta, porque nós não queremos essa obra paralisada. Os Estados do Nordeste brasileiro não podem ser prejudicados com essa obra paralisada. Nós não podemos sofrer uma cautelar em cima disso também. Então, queríamos saber da responsabilidade dos técnicos que estão indicando irregularidade nessa obra.

Acho que esta Comissão de Orçamento, Deputado e futuro Senador Izalci, tem um grande papel, ajuda a União, até porque o TCU é órgão auxiliar da Comissão de Orçamento, com todo o respeito aos Ministros, ao Ministro José Mucio, próximo Presidente, que saiu desta Casa, grande Conselheiro, Ministro do Tribunal de Contas, ao Ministro Aroldo Cedraz, ao Ministro Bruno Dantas, ao Ministro Augusto Nardes, que também saiu desta Casa, enfim, aos grandes Ministros do TCU. Mas acho que, antes de um técnico apontar irregularidade em uma obra dessa magnitude, ele deveria ter responsabilidade social, como brasileiro, como nordestino, que sabe da importância de uma obra dessas e do efeito da sua paralisação.

Eu quero saber quem paga a mobilização e a desmobilização de uma obra dessa magnitude, com tantos equipamentos e com serviço de qualidade atestado pela população brasileira, atestado pela população da Bahia, atestado pela população local. Quem paga os custos de uma mobilização e de uma desmobilização?

Deputado Izalci e Dr. Luiz Antônio, o DNIT está com um orçamento restrito. O DNIT, em 2008 e 2009, teve um orçamento de 12 bilhões de reais. Hoje o orçamento de 2019 é de quase 4 bilhões de reais, sendo 3 bilhões para manutenção de uma malha gigantesca como essa e 1 bilhão para implantação e restauro de rodovia, para obras como essa.

Então, quero saber quem paga essa conta, da mobilização e desmobilização de uma obra dessa magnitude. Quem vai pagar?

Depois, chega-se à conclusão de que a obra está regular, mas aí não há mais orçamento, não há mais mudança de Governo, junção de Ministérios, e quem paga é a Bahia, quem paga é o Nordeste, quem paga é a minha querida região de Serrinha, a



minha querida região de Feira de Santana, onde estive ontem. Ou seja, o povo paga essa conta.

Acho que, antes de um técnico assinar um termo dizendo que existe indício de irregularidade em uma obra dessa magnitude, ele deveria ter, sim, responsabilidade como homem público, com o CPF dele, sabendo da importância que essa obra tem para a região.

Nós da bancada da Bahia estamos atentos a esse tipo de exagero no Governo Federal. Não vamos admitir que técnicos venham usurpar a competência deles, até porque o TCU é um órgão auxiliar da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional. Ele tem que ser enquadrado, sim, aqui nesta Comissão. Discuti isso com o Presidente eleito Jair Bolsonaro.

Eu vi o TCU, tempos atrás, criar dificuldades para que as concessionárias brasileiras não tivessem um reequilíbrio contratual — principalmente a da fase 2 —, sendo este questionado na revisão do plano quinquenal.

Vejo a Via Bahia, no meu Estado, querendo entregar a sua concessão. Vejo mais 4 concessionárias brasileiras querendo entregar a concessão. Quero saber quem vai assumir essa malha rodoviária brasileira, se órgãos como o DNIT e o Ministério dos Transportes tiveram o orçamento reduzido para dois terços do que tinham. Quem vai assumir? O TCU, o Ministério Público? Quem vai assumir isso?

Quando param uma obra dessas, começa a haver perda de vidas e aumento de acidentes. Eu quero saber se é o técnico que disse que há irregularidade na obra que vai botar o dedo dele lá para resolver as coisas.

Sr. Presidente, nós precisamos discutir isso nesta nova Comissão, já em consonância com o novo Presidente da República, que acha que existe exagero do TCU.

Já solicitei uma audiência com o futuro Presidente do TCU, o Ministro José Mucio Monteiro, que vai tomar posse na semana que vem, para discutir o que o Presidente da República pensa e o que o Congresso brasileiro pensa. O TCU tem que ser, sim, um órgão auxiliar desta Comissão de Orçamento.

Não participo desta Comissão este ano, Sr. Presidente, mas voltarei no ano que vem, em 2019, até pelo rodízio que hoje ela impõe aos participantes. Mas estou, sim, defendendo os direitos do meu Estado da Bahia, estou, sim, defendendo os direitos da



região que represento. Não vamos admitir — e vamos às últimas consequências — que obras como essa e outras mais, importantes para o nosso País, sejam paralisadas.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Obrigado, Deputado João Carlos Bacelar.

Nós ouvimos o DNIT e agora vamos ouvir o Tribunal de Contas da União. Depois continuaremos o debate.

Com a palavra Vladimi José de Assis.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Antes de qualquer coisa, eu tenho que parabenizar o Deputado pela sua defesa a essa obra.

De fato, ela é de suma importância. Essa obra é um exemplo. O Tribunal teve um cuidado muito especial com essa obra, por conta da sua importância, por conta do volume de tráfego, por conta da possibilidade de vidas serem perdidas.

Antes dessa fiscalização, em 2014 o Tribunal fez outra fiscalização. O que detectamos? Detectamos que o anteprojeto que fundamentava a licitação era deficiente. Detectamos que o orçamento que servia de base para a licitação não tinha representatividade. Ou seja, ao fim daquela auditoria, chegou-se à seguinte conclusão: o DNIT não tem condição de dizer qual é o seu preço nessa obra.

O DNIT vem agora dizer que deu 61 milhões de desconto. Esses 61 milhões são em cima de quê, já que ninguém sabia quanto era antes? Essa é uma questão importante. Essa é uma questão fundamental, porque o problema não vem agora, o problema é anterior. Naquele momento, o TCU, tendo ciência da importância daquela obra, no máximo multou o gestor do DNIT por ter feito uma licitação com um edital daquela maneira, com um projeto com sérios problemas, com um anteprojeto com sérios problemas e com um orçamento referencial que não representava o valor da obra.

Ciente da importância da obra, o tribunal fez esta concessão. Estabeleceu que, quando sair o projeto executivo, o DNIT avalie se esse preço, de fato, representa a obra que vai ser executada. Nós voltamos agora. O que encontramos? Um projeto executivo que nada tem a ver com o edital. O anteprojeto do edital já estava ruim, mas o termo de referência, escrito, estava dizendo: *"Eu quero uma rodovia na classe I-A com relevo plano"*. Isso significa, por exemplo, que o máximo da rampa de subida era de 3%. O



projeto chega com rampas de 6%, percentual maior do que o necessário para uma região montanhosa.

O DNIT diz: *"Eu quero uma rodovia que proporcione aos usuários uma condição padrão de conforto e segurança desse nível"*. Vem o projeto, que, de fato, é feito pelo contratado durante a obra, e apresenta um negócio desses?! Qual a posição dos técnicos do Tribunal? Colocar uma nuvem sobre isso? Não, a nossa posição é apontar. O termo de referência está dizendo que o contratado deveria entregar uma rodovia com o nível de qualidade "x", e estão querendo entregar um nível de qualidade "y". Nós estamos fazendo isso para proteger o usuário da BR-116.

O termo de referência estabelecia que a pista existente e a pista nova teriam que ser no mesmo nível. O projeto vem com uma diferença de 1,5 metro entre uma pista e outra. Sabem o que significa 1,5 metro entre uma pista e outra com um canteiro central de 6 metros? Imaginem 1,5 metro de diferença entre o canteiro central. Isso significa talude crítico. A própria norma diz que isso é um ponto crucial para aumento de acidente. Vidas podem ser perdidas com uma solução dessas.

Neste momento, estamos preocupados com a vida útil dessa rodovia. Ela está sendo construída agora, mas, se for construída dessa forma, vai ficar assim por muitos e muitos anos. Nós estamos preocupados. Esse apontamento é um alerta para o DNIT.

DNIT, quando for analisar um projeto, analise e proteja a sociedade. Estamos pedindo que o DNIT proteja a sociedade. É isso que nós estamos pedindo. Quando ele fala que a solução de pavimentação não estava no termo de referência, o que dizemos? Não está no termo de referência, mas este diz claramente: *"Deve ter uma vida útil de 10 anos e deve ser igual ou melhor que a solução que está no anteprojeto"*. Se a empresa não sabia qual era a solução que estava no anteprojeto, ela deveria questionar o DNIT no momento da licitação. Qual solução eu tenho? Entregar uma igual ou melhor. O contratado não questionou o DNIT. No momento em que não questiona, ele está aceitando que existe uma solução no anteprojeto e que ele deve apresentar uma nova, igual ou superior. É isto que nós estamos pedindo: DNIT, analise a solução que está no anteprojeto e compare com a solução que está no projeto executivo. Se for igual ou superior, vamos embora, vamos tocar a obra. Se ele consegue, estabelece o padrão de relevo plano, não há discussão, vamos tocar a obra, que a obra é importante.



Nós terminamos essa auditoria em outubro. Passou o mês de outubro, o de novembro todo, o DNIT poderia ter chamado a empresa desde já e dito: "*Tem que ser conforme o edital*". Ninguém está pedindo nada demais, só está se estabelecendo que o que estava no edital, no instrumento convocatório da licitação, seja obedecido. Simplesmente isso. O que nós, TCU, estamos fazendo é cumprir a nossa competência constitucional. Está lá na Constituição o dever que nós temos de fazer. Nós estamos cumprindo o nosso dever. Se deixarmos de cumpri-lo, nós é que estaremos fazendo a coisa errada, claro.

E quem vai pagar possíveis danos em relação a isso? Quem vai pagar é quem deu causa. Se essa situação não for corrigida conforme estabelece o termo de referência, conforme estabelece o edital de concorrência, é claro que o tribunal vai atuar. É claro que o tribunal vai quantificar o dano, identificar os responsáveis e cobrar a despesa, pelo dano ao Erário.

Em suma, o que temos? Temos um problema muito sério numa rodovia de suma importância. E esperamos que o DNIT adote as providências para corrigir, considerando essa importância. Nós, enquanto auditores, enquanto técnicos, não podemos admitir, não podemos aceitar que se entregue à sociedade um produto com qualidade muito inferior, não condizente com o que esta mesma sociedade está pagando. É só isso. Eu parablenizo o Deputado pela defesa. E nós estamos juntos. Nós também estamos defendendo a BR-116, estamos defendendo, juntos, o usuário. Se depender de nós, para tudo o que V.Exa. precisar para detalhar mais essa questão e, junto conosco, ajustar essa situação, estaremos à disposição. Estaremos à disposição para tratar dessa questão lá no tribunal, ou, se V.Exa. assim desejar, nós viremos ao seu gabinete para trazê-la em detalhes.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PR - BA) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Pois não. Eu tenho duas perguntas também para fazer.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PR - BA) - Só para ilustrar a fala do Dr. Vladimi, eu tenho uma sugestão. Acho que nos debates nós vamos nos aperfeiçoando e vamos, inclusive, achando o ponto mais perto do ótimo. O ótimo é quase impossível, mas chegamos mais perto do ótimo.



Por que o Tribunal de Contas, que é, repito, um órgão auxiliar da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, dadas essas exigências dos seus técnicos, não analisa os projetos antes de uma ordem de serviço? Para uma obra dessa magnitude, com a importância econômica que ela representa para o Estado brasileiro, principalmente para o Estado da Bahia, por que o Tribunal de Contas não analisa o projeto antes de se dar a ordem de serviço? Por que ele não tem a praticidade e a agilidade de fazer essa análise, para a obra só começar depois que o Tribunal de Contas tiver feito a análise prévia? Eu acho que isso inibiria muitos problemas futuros no País, e até este debate aqui nesta Comissão.

Eu acho que essa obra, Sr. Vladimi, é uma obra importante. Ela está sendo muito bem executada. O projeto de engenharia que o RDC impõe foi aprovado pelos órgãos competentes. Então, se o TCU é um órgão tão criterioso da forma como o senhor está dizendo, se um desnível em plataformas, de 1 metro, que eu já vi nas rodovias mais importantes do mundo, como na Alemanha... Toda vez que viajo para o exterior, eu procuro ver o pavimento e o nível de construção das rodovias. Eu acho que nós não temos no mundo rodovias mais bem-feitas do que as rodovias alemãs, mas lá existe não só controle de qualidade como, acima de tudo, assiduidade de pagamento. Uma empresa na Alemanha, nos Estados Unidos... Isso nós estamos discutindo na nova lei de licitação que vamos votar hoje à tarde. Eu participo ativamente da Comissão que trata da nova lei de licitação.

Eu acho que o Estado brasileiro, hoje, está muito vigilante, está muito transparente, e isso é bom para a democracia. Não estou criticando, isso é bom para a democracia, mas ele está extremamente negligente quanto à questão de assiduidade de pagamento das obras. Uma obra como essa, para ser paga, hoje, depende de aprovação na Comissão de Orçamento daqui, depende do superávit primário, depende do humor do Ministro da Fazenda, depende do humor do Ministro dos Transportes, depende da pressão da sociedade, depende da pressão dos Deputados, e o Estado brasileiro, que é o grande pagador, que é o indutor do desenvolvimento, não tem a responsabilidade de pagar como ele cobra. Isso não justifica nenhuma irregularidade na obra, mas ilustra o que estou falando. O Tribunal de Contas da União deveria nos auxiliar e fazer com que o Estado brasileiro tivesse assiduidade de pagamento. Eu digo isso, porque estou vendo na BR-101, que também corta a Bahia e todo o Nordeste brasileiro, as empresas com grande



dificuldade. Quando entram concretando e usando equipamento de alta precisão, elas precisam de volume mínimo de pano, de malha para ser concretada, e, na hora H, não há dinheiro. Fica, então, o efeito sanfona: vai e volta, vai e volta, vai e volta... É isso que arrebenta as empresas brasileiras. Eu quero saber do senhor qual empresa brasileira hoje está de pé, com saúde financeira exemplar? Duvido que haja alguma! Eu olho bem os balanços na revista *O Empreiteiro*, na *Exame*, nas revistas econômicas brasileiras, e vejo que eles estão cada vez menores ou negativos.

Então, Dr. Amauri, o critério de medição é muito forte, o critério de fiscalização é fortíssimo, mas o Estado brasileiro não tem a obrigação de assiduidade nos pagamentos para dar solvência às empresas. As empresas estão entrando em insolvência porque não têm recebido os recursos. Há várias empresas medindo e não recebendo, V.Sa. sabe muito bem o que eu estou dizendo. O que têm as empresas em prateleira de serviço executado e não medido, porque não têm o dinheiro... Mas isso não justifica que elas façam serviço de baixa qualidade, porque isso nós não vamos admitir. O que nós não podemos aceitar é que, com esse critério rigorosíssimo que está sendo aplicado pelos técnicos do TCU, os projetos não sejam analisados previamente. Deveria, sim, o TCU analisá-los previamente. Se o projeto estiver O.K., libera-se a ordem de serviço. Se não estiver, senta-se para discutir.

Quanto já foi investido numa obra dessas, quanto já foi feito numa obra dessas? Na minha visão como engenheiro, a obra está sendo perfeitamente executada, porque está de acordo com o projeto aprovado junto ao DNIT. Se há desnível de plataforma de meio metro, de 1 metro, entre uma pista e outra, o DNIT aprovou. Se o DNIT aprovou, ela tem que ser executada conforme foi aprovada pelo contratante.

Eu acho que os técnicos do Tribunal de Contas da União têm que ajudar o Brasil a voltar a crescer, e não entravar o Estado brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Antes de qualquer resposta, eu vou fazer também duas perguntas, uma para o Tribunal de Contas e outra para o DNIT.

Essa é uma obra nova, com muitos indícios complexos de se analisar, então as perguntas têm que ser um pouco mais extensas.

Pelo que entendemos, o tribunal está apontando que o que foi licitado é uma determinada estrada e o que está sendo construído é uma estrada muito inferior. Existe



uma dimensão financeira nisso? A União estaria levando gato e pagando por lebre? Isso ficou muito claro?

Mas há outra dimensão que eu quero explorar: o reflexo disso para a logística de transportes. Se o DNIT licitou uma rodovia de um padrão que tem certas funcionalidades de segurança e capacidade de carga, eu imagino que é porque aquele eixo de transporte precisava contar com esse tipo de rodovia, pelo volume e frequência do tráfego, pelo adensamento urbano, etc. Eu peço que o senhor discorra sobre o possível efeito da aceitação de uma rodovia de capacidade e qualidade inferior sobre a logística do transporte rodoviário, as consequências que poderiam haver para os transportadores e para a economia regional.

Essa pergunta é para o Tribunal de Contas. Ao representante do DNIT eu devo perguntar sobre a avaliação que o departamento faz das modificações do projeto em relação ao que foi licitado. O DNIT entende que o que está sendo entregue no projeto executivo apresentado pela contratada corresponde à especificação do anteprojeto na licitação? Essa obra atende à necessidade que a União apresentou no edital de licitação? Corresponde ao padrão de preços para o qual o DNIT definiu os preços aceitáveis na licitação?

Segundo, pergunto sobre a irreversibilidade do que está sendo feito: se persistir alguma dúvida no DNIT acerca da adequação do projeto, a continuidade da obra permitirá que seja feita uma correção posterior? Qual seria o "ponto de não retorno" a partir do qual retificar o projeto para as especificações originais exigiria praticamente destruir o que já foi feito e fazer de novo?

Por fim, peço que nos transmita a última informação disponível sobre o grau de execução das etapas de projetos e de obras.

Vou passar a palavra ao representante do Tribunal de Contas e depois ao do DNIT para darem as respostas, e também responderem ao Deputado João Carlos Bacelar.

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - O senhor me permite responder?

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Deixe o tribunal responder primeiro. Em seguida eu passarei a palavra para V.Sa.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Primeiro, tentando responder ao nobre Deputado, digo que, de fato, nós não analisamos os projetos que o DNIT vai tocar. Não analisamos porque não é nossa competência. Isso é competência do DNIT. O que nós



fazemos é periodicamente selecionar algumas obras — é o tradicional FISCOBRAS. E, nessas obras que fiscalizamos, que são poucas em relação à quantidade de contratos que o DNIT tem, nós avaliamos preço, nós avaliamos projeto, nós avaliamos qualidade na execução, nós avaliamos o conjunto completo, o edital.

Quando avaliamos e encontramos algum problema no projeto, nós, claro, o apontamos. O que apontamos é problema no projeto — e se esse problema ocorreu porque houve uma falha do DNIT no momento em que aprovou o projeto. Esse é um caso específico. É uma falha do DNIT no momento da aprovação do projeto. Está claro no projeto apresentado pelo construtor que o que ele está trazendo é diferente do que está no edital. Ele mostra inclusive um quadro com as diferenças.

Em uma primeira análise do DNIT, uma equipe técnica do DNIT verificou isso — em uma primeira análise. O "a" está diferente do "b". O que nós fazemos? Isso foi passado para uma instância superior do DNIT. Essa instância superior do DNIT disse: "*Nesse caso, vamos aceitar o 'a' igual a 'b'*". Entretanto, nós fizemos uma auditoria. A nosso ver, não é possível aceitar o "a" diferente do "b". Não há como aceitar, porque, como auditores, se aceitamos isso, estamos rasgando o edital, estamos rasgando a lei. Esse é o problema.

Ainda quanto à avaliação de projetos por parte do tribunal, em 2011 nós fizemos um trabalho específico. Nós avaliamos a avaliação do DNIT nos projetos. Nós fizemos um conjunto de auditorias para avaliar a qualidade das análises do DNIT. Naquele momento, identificamos uma série de problemas e repassamos ao DNIT — o tribunal repassou — alguns para serem corrigidos e algumas recomendações para que modificassem a atuação deles, de maneira que esses problemas não voltassem a ocorrer.

Enfim, quanto à análise do projeto, de fato nós não podemos fazer. Se fizéssemos isso, estaríamos atuando na competência do DNIT, estaríamos sendo gestor. E o tribunal tem um cuidado muito grande, digamos assim, de não pular o córrego. Nós tentamos ficar do nosso lado.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PR - BA) - Fica a sugestão, até porque a paralisação de uma obra dessas e de outras obras relevantes como essa dá um prejuízo gigantesco à União, ao Estado brasileiro e maior ainda ao usuário.



Então, a questão não é usurpar o direito de competência, o direito de gestor, e sim auxiliar. O TCU é o órgão auxiliar da Comissão de Orçamento. E acho que o que esta Comissão de Orçamento deliberar o TCU, como órgão auxiliar, tem que acatar.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Nós estamos ouvindo as recomendações aqui exatamente para decidir o que será aprovado ou não.

Passo a palavra ao representante do DNIT, para que possa também responder às questões que foram levantadas.

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Primeiramente, vou falar sobre o que foi dito pelo Deputado e depois pelo Vladimi.

Realmente, ninguém conhecia, Vladimi, o valor da obra no momento da licitação. É um RDC integrado, cujo valor não se poderia mostrar para ninguém. Nós conhecemos, identificamos o valor da obra no momento em que se iniciou o processo de abertura de recebimento das propostas. Aí, sim, nós soubemos que a empresa que não conhecia o valor mostrou que deu um desconto grande. Esse realmente é o valor que eu dei, de 61 milhões, que a empresa não conhecia, tampouco nós. A Comissão de Licitação só ficou conhecendo no dia da licitação.

Eu falei aqui também da precocidade disso, porque nós ainda estamos trabalhando nas informações prestadas pelo DNIT. Eu acho que é muito precoce trazer agora à Comissão este assunto, já que nós ainda estamos dando as informações, os esclarecimentos necessários ao Tribunal de Contas.

É importantíssima não só a questão do valor, mas também a questão da licitação, quando se trata do projeto. Nós fizemos um projeto do lote 1 ao 6. Quem conhece a Bahia — o senhor é baiano — sabe que aquela região de Serrinha até Ibó é totalmente plana. A região próxima de Feira de Santana é plana, exceto Serrinha. O lote 5, infelizmente, está sendo colocado na região de Serrinha. Eu não estou dizendo que isso esteja errado. Mas nós estamos trabalhando com termo de referência, e o termo de referência foi muito claro para nós. Desculpe-me discordar do senhor. O edital faz menção ao termo de referência. É o que dirige tudo isso.

Os analistas do DNIT, quando verificaram todo o projeto que foi apresentado pela contratada, trabalharam olhando o termo de referência. E esse termo deixou muito claro que não faz sentido a terraplenagem ou outro tipo de serviço que fira o termo de referência.



O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Amauri, a primeira pergunta que eu fiz, só para ficar claro aqui o quero saber, foi se o projeto executivo que foi apresentado pela contratada corresponde ao que foi licitado, ao anteprojeto da licitação. É essa a minha pergunta, porque o que o Tribunal está dizendo é que foi licitada uma obra, e foi feita outra totalmente diferente.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Sr. Presidente, está havendo uma discordância na leitura do termo de referência.

O Tribunal está colocando aqui — que o Vladimi me corrija se eu estiver errado — que a classe da rodovia é I-A. Em um determinado segmento do termo de referência, diz-se: "*Classe I-A, relevo plano*". Ele está se atendo a que toda a rodovia, em toda a sua extensão, tem as características geométricas da classe I-A para o relevo plano, correto? Ele entende que existe no termo de referência uma exigência de que a rodovia tenha as características de largura, de acostamento, de rampa, de raio de curvatura das curvas horizontais de uma classe I-A no relevo plano.

Mas, nos manuais do DNIT — permita-me discordar, Dr. Vladimi —, no *Manual de Projeto Geométrico*, qual é o parâmetro de entrada? O parâmetro de qualidade de uma rodovia, na questão de geometria, é a sua classe. Mas o manual do DNIT, para uma mesma classe, admite características diferentes, de acordo com o relevo da região.

Como o Dr. Amauri colocou, predominantemente, ao longo da BR-116, o relevo é plano. Mas, na região de Serrinha, o relevo é classificado como ondulado. O manual do DNIT permite, para a classe I-A, numa região ondulada, características geométricas diferentes do que aquelas que são fixadas para um terreno plano.

Discorrendo a leitura do próprio termo de referência, tem-se aqui apontamentos de que o projeto deverá ser elaborado de acordo com o manual do DNIT, com o *Manual de Projeto Geométrico*.

E, num item do termo de referência relativo ao projeto de terraplenagem — eu vou até ler aqui o que o termo de referência, o mesmo ao qual o TCU está se atendo na questão da classe, diz —, esse próprio termo de referência remete que, "*para os Lotes 5 e 6, o 'grade' poderá ser aquele espelhado da pista existente*". Ora, se o *grade* poderá ser espelhado da pista existente, as rampas são aquelas que estão na pista existente.

Está havendo aqui uma discussão sobre existir ou não essa questão do gato e da lebre.



Não sei se eu consegui responder à pergunta do senhor, mas a discussão é de interpretação do termo de referência.

E isso tudo vai ensejar na segunda pergunta: se está havendo uma dissonância entre o padrão de qualidade exigido no termo de referência e o que está colocado no projeto básico e executivo elaborado pela empresa.

Sobre a continuidade da obra, se realmente ficar comprovado que é gato por lebre... A grande discussão é o cerno: é gato e é lebre? O termo de referência permite essa discussão. O DNIT não entende da forma como o TCU está colocando, com toda a vênua devida e com todo o respeito que nós temos pelo Dr. Vladimi e pela sua equipe, da SEINFRA Rodovias.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Há outras perguntas aqui. Pergunta-se se o preço corresponde ao padrão que o DNIT definiu como aceitável na licitação. Além disso, se persistir alguma dúvida no DNIT acerca da adequação do projeto, a (*ininteligível*) permitirá que seja feita uma correção posterior? Qual seria o ponto de não retorno, a partir do qual, se fosse o caso, teria até que ser feito de novo?

O SR. AMAURI SOUSA LIMA - Quanto ao preço, como é por RDC, é fechado. Não há preço unitário. Mas, como o desconto em cima do valor orçado inicialmente pelo DNIT foi de 20%, não tenho dúvida de que, realmente, o preço, para nós, é muito vantajoso.

A análise de todo o projeto foi feita pelas equipes técnicas do DNIT. Ele atende a 100% das normas técnicas vigentes. O termo de referência, que foi citado, fala em 10 anos de vida útil. O DNIT aprovou um projeto para 10 anos de vida útil. Então, é um projeto excelente. Eu não tenho dúvida nenhuma.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Peço aos senhores, na medida em que fizerem algum encaminhamento ao Tribunal, que façam o encaminhamento também à Comissão Mista de Orçamento, para que seja deferido aqui.

O Sr. Vladimi tem a palavra para suas considerações, algum comentário, antes de passarmos para outro item.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Deputado, quero só trazer algumas questões.

A questão financeira fica difícil trazermos neste momento, trazermos, até por conta daquela situação em que o orçamento que serviu de base para a licitação tinha falhas gritantes. O DNIT licitou a obra sem saber quanto valia. Então, ainda não há um parâmetro para dizer que 61 milhões de fato foram desconto. Se de fato esses 61 milhões



foram desconto, foi um desconto importante. Mas, se não há parâmetro no orçamento, não se sabe se isso de fato aconteceu.

Quanto ao termo de referência, se está igual ou não, de fato, essa é uma questão que pode ser analisada. O termo de referência não ficou bom, pode ter dupla interpretação. E a interpretação que o Tribunal faz é a do interesse público. E qual é a interpretação do interesse público? Nós estamos buscando os critérios mais rigorosos, de tal maneira que o benefício da dúvida seja dado considerando-se o usuário.

Em toda a situação em que se faz o contrário, o benefício é exclusivo do contratado, que faz uma obra mais barata, ganha o recurso, a diferença, enquanto a sociedade fica para o resto da vida com uma rodovia com qualidade diferente. Então, a nossa visão é a do interesse público.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Muito bem.

Solicito que encaminhe à Comissão Mista o que foi ao Tribunal, para que aqui possamos decidir sobre essa questão.

Vamos, então, passar imediatamente para a BR-230, de Campina Grande a Patos, e, em seguida, para a PETROBRAS.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Sr. Presidente, a BR-230, como muitos aqui conhecem e sabem, é uma rodovia muito importante para o Estado da Paraíba. Realmente, ela é a espinha dorsal do modal rodoviário daquele Estado, uma vez que o atravessa, cruza de oeste a leste, saindo do Porto de Cabedelo e chegando até a divisa com o Ceará. O trecho de que especificamente nós estamos tratando é um segmento rodoviário que liga, que está nas imediações da cidade de Campina Grande, um grande e importante polo econômico para aquele Estado.

Hoje o empreendimento não está na fase de obras, está na de elaboração dos projetos básicos e executivos de engenharia. É uma obra contratada no Regime Diferenciado de Contratação Integrada — RDCi.

Os apontamentos aqui colocados pelo Tribunal de Contas da União podem se resumir a dois tópicos. Um é a questão da licitação da obra sem o licenciamento ambiental. Essa discussão nós tivemos junto ao Tribunal de Contas da União em decorrência do Acórdão nº 2.725, de 2016, uma vez que, na interpretação do DNIT, a lei não trazia expressamente a exigência da emissão da Licença Prévia para licitar e contratar a obra, até por que, em muitas discussões feitas durante o processo de



licenciamento, mesmo o prévio, junto ao IBAMA, aos órgãos ambientais, às vezes o próprio órgão ambiental solicita informações pertinentes ao projeto básico. Como, no RDCi, há um anteprojeto que vai para a licitação, e, depois, a empresa contratada fica responsável pela elaboração do projeto básico e executivo, o DNIT, até então, licitava as obras pelo RDCi, algumas delas sem a Licença Prévia. Inclusive, nós, em 2016, com a edição do referido Acórdão nº 2.725, entramos com recurso, apresentamos esses argumentos, e, agora, recentemente, no julgamento desse recurso, essa argumentação não prosperou.

Mas, durante esse processo todo, no caso concreto, no caso que aqui está sendo tratado, o trecho foi segmentado em cinco partes, em cinco subsegmentos, sendo que quatro já estão ambientalmente licenciados, o seu licenciamento está o.k., e o outro segmento está já em fase de elaboração dos estudos ambientais pertinentes para apresentação ao IBAMA.

Outro tópico que podemos resumir a partir dos apontamentos do Tribunal é a questão de critérios de medição inadequados. Então, nós já informamos ao Tribunal de Contas que a execução das obras não será iniciada com os critérios que estão postos. Nós vamos fazer uma adequação do critério de pagamento após a aprovação do projeto executivo, o que vai trazer toda a adequação da planilha do contrato e, conseqüentemente, o saneamento dos apontamentos ora apresentados.

Então, fica demonstrado aqui pelo DNIT que a autarquia vem envidando esforços para sanar as irregularidades apontadas pelo Tribunal. Por isso, nós fazemos um apelo para que não se inclua essa obra no Anexo VI do PLOA, da LOA, para que ela possa prosperar, e, com plena tranquilidade, nós façamos todo o saneamento dos apontamentos que foram colocados pelo Tribunal de Contas da União, garantindo a boa execução e a prestação do serviço público para a população atendida por essa rodovia.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Com a palavra o Sr. Vladimi José de Assis.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Os apontamentos que o Tribunal fez em relação a essa obra são de fato esses que o colega Luiz trouxe. Um trata das questões ambientais da obra, e o outro trata de critérios de medição da obra. Esses argumentos que o colega Luiz nos trouxe — ele os apresentou também ao Tribunal — já foram analisados pela unidade técnica. Considerando o que eles nos apresentaram, a unidade



técnica passou a recomendação para o Relator e, por consequência, para o Tribunal, de retirar a IGP e transformá-la numa irregularidade grave com continuidade da obra. O Tribunal, é claro, ainda não deliberou a respeito do assunto, mas essa instrução técnica já está no gabinete do Relator.

Para proteger a administração desse problema, a proposta da unidade técnica é que o Tribunal determine ao DNIT que só comece a obra quando de fato o licenciamento ambiental estiver resolvido. E, quando o projeto básico for aprovado, a partir dele, reavaliem-se os critérios de medição de forma que eles sejam representativos da execução que será levada a cabo.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Eu tenho aqui algumas considerações, primeiro, para o Tribunal de Contas, depois para o DNIT.

Bem, essa é uma obra nova. Na questão ambiental, nós ficamos intrigados. Em geral, uma obra pública só começa quando há não só Licença Prévia, mas a licença de implantação, que depende da apresentação do projeto executivo completo ao órgão ambiental. O Tribunal aponta que a obra não tem sequer Licença Prévia e já começou a instalação do canteiro. Quais seriam as consequências de um início de obra sem sequer a Licença Prévia emitida?

Quanto aos critérios de medição e pagamento, eu peço que descreva um pouco mais concretamente que tipo de distorção está acontecendo no contrato. Que tipo de medição incorreta essa imprecisão de critérios pode causar ou já está causando? Essa forma de medição é uma característica autorizada pelo Regime Diferenciado de Contratação Integrada ou não?

Para o DNIT, digo que compreendo que o DNIT vem demandando há bastante tempo a criação de um licenciamento ambiental simplificado para obras de ampliação na faixa de domínio das rodovias. Mas esse procedimento ainda não foi criado. Por que razão o DNIT licitou a obra sem Licença Prévia? Não cabe ao empreendedor, o promotor da obra, obter essa licença, independentemente da modalidade de licitação? O estudo de viabilidade que amparou a licitação não contemplava os elementos necessários ao pedido de licença?

Ainda na questão ambiental, pensando agora em medidas corretivas, a quem compete, na posição do DNIT, realizar os estudos ambientais faltantes para Licença



Prévia e para licença de instalação: à empresa que elaborou o anteprojeto ou à empresa contratada?

Quanto à execução da obra, nós entendemos que nem o projeto básico foi entregue. Sendo assim, por que o DNIT autorizou e pagou parte da instalação de canteiro, que é uma parcela da própria obra?

Por fim, sobre os critérios de medição previstos no contrato, o DNIT os considera adequados? O ordenador de despesa dentro do DNIT tem a segurança de atestar a realização de determinado pagamento com base em proporções genéricas quando não há nenhuma forma de medir fisicamente, mesmo por aproximação, o serviço efetivamente realizado pela contratada?

Então, TCU, a obra ainda não foi iniciada. Vocês estão exigindo que haja, primeiro, a licença?

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - E com relação à distorção no contrato?

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Veja, primeiro, vou falar da questão ambiental. O que nós apontamos foi justamente isso que V.Exa. colocou: como é que se começa uma obra, dá uma ordem de serviço, se não há licença ambiental nenhuma? Foi justamente isso.

Com relação a essa questão da Licença Prévia, havia uma discussão quando surgiu o RDCCi: como o RDC Contratação Integrada é licitado com o anteprojeto, isso poderia ser licitado sem a Licença Prévia? Essa questão foi enfrentada pelo Tribunal, e no Acórdão nº 2.725, que o colega Luiz trouxe aqui, o Tribunal decidiu que não. Independentemente de ser contratação integrada, o licitante vai ter que ter em mãos a Licença Prévia.

Nesse caso, foi licitado sem Licença Prévia. Foi dada a ordem de serviço sem Licença Prévia e sem licença de instalação. E o que nós apontamos foi: "*Calma. Consiga as licenças e depois comece a obra*".

O nosso pensamento é simplesmente este: não há como tocar uma obra se não se sabe se ela é viável ambientalmente. Não se sabe até que ponto determinadas condicionantes ambientais vão impedir a realização dessa obra, de tal maneira que se comece a obra e, no meio, ela fique paralisada.



A questão dos critérios de mediação é o seguinte: para facilitar no momento da licitação, penso eu, o DNIT dividiu o trecho igualmente durante o período. Por exemplo, se o período fosse de 12 meses, ele dividiu o valor da obra em 12 parcelas.

E o que apontamos é que a obra não se executa dessa maneira.

Há determinadas etapas da obra em que os serviços são mais complexos. Há determinada etapa da obra em que os serviços são mais simples.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Há período em que chove; há período em que não chove.

O SR. VLADIMI JOSÉ DE ASSIS - Há determinada etapa da obra em que os serviços são mais caros. Há determinada etapa da obra em que os serviços são mais baratos. Então esses critérios de medição têm que ser compatíveis com o processo executivo da obra.

Esse tipo de critério de medição, o de percentual executado, é característico da contratação integrada. Quando a empreitada é feita por preço unitário, o contratado mede exatamente aquele serviço que fez no período. Como se trata de um serviço de contratação integrada, pode-se medir o percentual, desde que esses percentuais sejam compatíveis com o andamento da obra.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Só essa pergunta ao DNIT: por que pagou isso sem... Houve pagamento da instalação do canteiro, que é parte da obra, não é isso?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - A ordem de serviço, Sr. Presidente, foi dada para a elaboração do projeto. Como não foi executada a obra, não foi pago obra.

Quanto à questão do pagamento do canteiro, nós temos a instrução muito clara de que o canteiro tem que ser pago proporcionalmente àquilo que foi construído, mas também àquilo que foi necessário. Se houver o entendimento do Tribunal de que houve um pagamento de forma desnecessária ou um pagamento irregular, nós faremos o estorno disso.

Eu queria responder na sequência às perguntas que o senhor colocou. A primeira foi a questão da simplificação do licenciamento. O DNIT vem constantemente colocando isso como uma meta, como uma sugestão para o aperfeiçoamento do processo de licenciamento dos nossos empreendimentos.



Como eu coloquei na resposta anterior, e isso é fato, o órgão ambiental, mesmo para emitir a LP, pede ao empreendedor elementos de projeto básico, exige que o empreendedor aperfeiçoe e avance nas etapas de projeto, para apresentar isso ao IBAMA. Por exemplo, vamos estudar a viabilidade do empreendimento, e o órgão ambiental quer saber onde vamos colocar o nosso canteiro, quais serão as jazidas exploradas, quais serão as áreas industriais que vamos colocar. Isso é constantemente questionado, mesmo na fase preliminar, mesmo na fase de Licença Prévia. Então, para o órgão ambiental emitir a Licença Prévia, que seria apenas o ateste da viabilidade ambiental do empreendimento, ele pede informações de projeto básico.

Eu tenho obras em Mato Grosso — sou oriundo desse Estado e fui superintendente por 4 anos lá —, a BR-080, que atravessa o Rio Araguaia e o Rio Xingu. O IBAMA nem emitiu ainda a Licença Prévia, mas nos pediu um estudo hidrodinâmico da região, a influência que a rodovia iria ter no regime hidrodinâmico de toda aquela bacia. Isso nós só conseguimos apresentar ao IBAMA porque tínhamos evoluído no projeto básico.

Então isso responde por que o DNIT licitava, até então, obras no RDCi sem a Licença Prévia: porque muitas informações necessárias para o licenciamento prévio teriam que vir do projeto básico, que estava contratado junto com as obras. Hoje existe um rigor na questão do licenciamento prévio, que pede informações de um estágio muito mais avançado dos estudos.

A quem compete tirar a LI? Ao DNIT. O DNIT vai seguir todo o rito de licenciamento para iniciar as obras. O DNIT não vai dar ordem de serviço para as obras até que todo o segmento esteja licenciado.

Agora há uma questão importante particular dessa obra. Nós temos um programa de regularização da faixa de domínio das rodovias do DNIT já pavimentadas, oriundo de um trabalho do DNIT, Ministério dos Transportes, Ministério do Meio Ambiente e IBAMA, que é o PROFAS — Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis. Dentro desse programa o próprio Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA reconhecem que, para certas atividades, o DNIT não precisa nem pedir licença. Então, muitas obras que estão previstas para a BR-230 estão contempladas no PROFAS. Boa parte do segmento já está licenciada porque essas obras já estão contempladas pelo PROFAS.

Respondendo: grande parte do segmento já está licenciado. De cinco subsegmentos, quatro têm a licença.



Sobre a questão do critério de medição, o DNIT não concorda com o critério que lá está. Inclusive a questão do critério de medição das contratações integradas tem sido objeto de aperfeiçoamento do DNIT, e é até corriqueiro para o DNIT, após aprovar o projeto básico e executivo, rever os critérios de pagamento, até para que não ocorra o que o Dr. Vladimi está colocando aqui, que é um pagamento indevido, uma antecipação de pagamento. Por exemplo, se há uma obra linear de 100 quilômetros, pode ser que nos primeiros 30 quilômetros haja uma terraplenagem mais pesada e, nos outros 70 quilômetros, haja uma terraplenagem mais leve. O critério de pagamento do DNIT é por quilômetro. Ele não faz distinção da localização em que está sendo feita a obra. Então, se a empresa começa a executar por onde tem uma terraplenagem mais fácil, em tese ela estaria recebendo uma parcela daquela terraplenagem mais difícil.

Para homogenizar essa situação, para colocar nas devidas proporções é que nós vamos rever todo esse critério de pagamento na aprovação do projeto básico e executivo. Essa obra não vai começar sem licença e sem o projeto básico e o executivo. Conseqüentemente, não haverá pagamento de obra sem a devida execução. O pagamento é feito por quilômetro, por meta física. Esse é um critério que vai ser aperfeiçoado para que não haja nenhuma dúvida com relação à execução das obras.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Agradeço a participação do Diretor de Infraestrutura do DNIT, Sr. Luiz Antônio.

Convido o Sr. Rodrigo Avelino e o Sr. Rafael Carneiro, do Tribunal de Contas da União, para tomarem assento à mesa. *(Pausa.)*

Dando continuidade à reunião, eu passo a palavra ao representante da PETROBRAS, o Sr. Rodrigo Avelino, para tratar da construção da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco.

O SR. RODRIGO AVELINO - Boa tarde, Deputado Izalci Lucas. Boa tarde, colega do TCU, Sr. Rafael.

Eu gostaria de fazer a contextualização histórica do tema que vamos tratar aqui. Estamos falando de uma obra de terraplenagem da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, a RNEST, que teve início no ano de 2007 e foi necessária para que se pudessem construir as unidades daquela refinaria.

O processo de auditoria de que estamos tratando começou no ano de 2008. Naquele momento a obra estava em plena execução, e foram apontados indícios de



irregularidade por superfaturamento e sobrepreço, em princípio, em valores próximos a 150 milhões de reais. Depois de discussões técnicas da PETROBRAS com os técnicos do TCU, esse valor foi reduzido para 69 milhões e, por fim, para 19 milhões de reais. Essas questões técnicas perduraram por algum tempo.

A obra, em abril de 2011, foi completamente executada de acordo com aquilo que foi contratado. A qualidade da obra foi atestada pela PETROBRAS, e foi dada sequência à obra de implantação (*ininteligível*) da refinaria.

Sabendo disso, em 2013, o TCU determinou que a PETROBRAS...

Desculpe, com relação a esses 19 milhões o TCU, na época, decidiu definir que a PETROBRAS se abstinhasse de fazer os pagamentos daqueles itens de preços unitários em que havia indicativo de sobrepreço. Mas, como opção a essa questão, para que a obra não fosse paralisada, deixou também a possibilidade de que as empresas que compunham o consórcio — eram quatro as empresas — apresentassem alguma forma de garantia determinada pela Lei nº 8.666, na época, que poderiam ser garantias bancárias, fiança bancária ou caução em dinheiro. As empresas optaram na época por apresentar garantias bancárias que somavam o valor que tinha sido determinado pelo TCU como indício de irregularidade. E a obra, como eu mencionei, foi executada até a conclusão, até o seu término em abril de 2011.

Em 2013, o TCU determinou que as garantias fossem executadas, mas havia em andamento uma discussão técnica. Então a PETROBRAS entrou com recurso com relação a questões específicas de elaboração de estimativa de preços relacionadas a impeditividade de máquinas, uma questão bem específica de técnica de estimativa de preços.

A PETROBRAS apresentou seus argumentos, vastamente baseados em literatura, daquilo que entendia como mais correto, e essa discussão continuou acontecendo mesmo depois da obra concluída. Inclusive estivemos aqui na Comissão em 2016 e 2017 para tratar desses pontos.

Até novembro de 2015, tínhamos as garantias das empresas contratadas vigentes. Uma das empresas teve problema para renovar as garantias porque entrou em recuperação judicial e não conseguiu mais manter a sua garantia, e as outras três empresas ficariam como responsáveis solidárias pelo que aquela empresa não apresentou de garantia.



A PETROBRAS deu ciência à Comissão e ao TCU sobre esse fato, tomou providências pedindo a renovação das garantias, mas não aconteceu dessa forma. Quando as garantias das outras três empresas estavam próximas de vencer, a PETROBRAS emitiu cartas cobrando a renovação das garantias, atendendo àquilo que tinha sido determinado pelo TCU, porém as empresas também apresentaram dificuldades. As dificuldades não foram relacionadas ao mesmo motivo, mas ao fato de que o mercado financeiro não tinha mais interesse em renovar as garantias para aquelas empresas diante do cenário que se apresentava naquele momento.

A PETROBRAS teve dificuldade de renovar as garantias com essas empresas, que propuseram que os seus próprios bens fossem penhorados como garantia. Como essa não era uma condição prevista pela lei nem aceita pelo TCU, a PETROBRAS não aceitou, exigiu que as garantias fossem renovadas, mas isso não aconteceu.

Demos ciência disso ao TCU, demos ciência a esta Comissão. Em dezembro de 2017, o TCU definiu por negar os recursos da PETROBRAS e propor a instauração de uma tomada de contas especial. Isso foi em dezembro 2017. O TCU também indicou a transformação do processo de IGP para IGC.

Então, nós estamos falando de uma obra que foi concluída, com 100% de execução; da decisão do TCU, em dezembro de 2017, de não aceitar o recurso técnico da PETROBRAS e da empresa contratada; e da indicação de uma tomada de contas especial.

Em janeiro de 2018, janeiro deste ano, houve a decisão final pela criação de uma tomada de contas especial. Aquela determinação de 2013 de execução das garantias não é mais vigente, ela perdeu o efeito, passando, então, a tomada de contas a determinar o que vai ser feito.

A PETROBRAS, como é jurisdicionada do Tribunal, vai acompanhar o processo e realizar as ações cabíveis quando isso for determinado.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Com a palavra o Sr. Rafael Carneiro Di Bello, do Tribunal de Contas da União.

O SR. RAFAEL CARNEIRO DI BELLO - Boa tarde, Sr. Presidente, Deputado Izalci. Boa tarde, colega Rodrigo Avelino, engenheiro da PETROBRAS.



De fato, o histórico feito é aderente à realidade. Eu só gostaria de ressaltar alguns pontos técnicos a respeito das decisões do Tribunal.

Essa fiscalização foi realmente iniciada em 2008. O contrato da terraplenagem — estamos falando exclusivamente do contrato da terraplenagem — é da ordem de 534 milhões de reais, a valores de junho de 2007. Após uma série de apontamentos, foi definido um sobrepreço da ordem 69 milhões na data-base de 2007, questão que foi determinada pelo Acórdão nº 3.044, de 2008, e houve uma repactuação. A PETROBRAS agiu de forma diligente.

Eu tenho uma apresentação para passar.

(Segue-se exibição de imagens.)

Quero mostrar esta imagem da terraplenagem. Esse foi um dos primeiros contratos da Refinaria Abreu e Lima, que é emblemática. Na Lava-Jato foi descortinado um grande esquema de corrupção com a participação de 16 empresas em conluio para fraudar as licitações dessa refinaria, chamada também de Refinaria do Nordeste. Esse foi um caso emblemático.

Eu me lembro de estar aqui nesta Casa em 2009 acompanhando alguns colegas que fizeram essa auditoria de 2008. Houve severas críticas sobre a atuação dos técnicos do tribunal à época, mas a história mostrou em 2014 que os técnicos tinham razão. De fato havia problemas muito graves nessas obras.

Estamos tratando, então, de uma fiscalização que é feita pelo tribunal há muitos anos — ela vai completar uma década. Um benefício efetivo dessa atuação foram esses 50 milhões de reais. Se o TCU não tivesse apontado o sobrepreço, não teria sido repactuado o contrato. Mas existe também um benefício potencial adicional de outros 19 milhões de reais.

Como foi colocado, o Acórdão nº 2.290, de 2013, já reconheceu essa questão das garantias que foram prejudicadas, que não foram renovadas. A obra terminou em 2011 e, no final de 2017, ano passado, o Acórdão nº 2.735, do Plenário, determinou a conversão, a instauração da tomada de contas especial, ou seja, o valor terá que ser ressarcido pelas empresas independentemente de existir garantia ou não. Trata-se de um valor adicional.

Foi colocada aqui a recomendação de paralisação — IGP. Na verdade, fazendo uma correção técnica, essa obra tinha uma IGR, uma irregularidade grave com indicativo de retenção de valores. Essa obra chegou a ter IGP lá pelos idos de 2009 junto com



outras três obras da PETROBRAS. Foram quatro obras classificadas como IGP naquele ano.

Infelizmente, em janeiro de 2010 o então Presidente da República vetou as quatro IGPs, apesar da sugestão do tribunal e do acolhimento delas por esta Casa, pelo Congresso Nacional. O então Presidente fez esse veto, e continuou o fluxo orçamentário para a obra. Aí aquilo que era sobrepreço foi convertido em superfaturamento.

Para concluir, essa IGR referente à obra de terraplanagem foi recentemente convertida em IGC — recomendação de continuidade, porque não há mais sentido em falar de retenção de pagamento, uma vez que, como foi explicado, foram dadas garantias em substituição. Só que essas garantias e seguros bancários não se firmaram de fato, infelizmente. Mesmo assim, há 2 semanas, no dia 7 de novembro, no início deste mês, o Acórdão nº 2.583, de 2018, do Plenário, reclassificou a IGR para IGC, de modo que não há mais essa pendência em termos de irregularidade grave com retenção, felizmente. Continua a haver gravidade na situação, mas isso será apurado em sede de tomada de contas especial a partir de agora.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Muito bem. Eu só quero fazer duas considerações, uma para o TCU e outra para a PETROBRAS.

Para o TCU: o prejuízo dessa obra já foi consumado há muitos anos, mas nós tratamos do caso todo ano, porque precisamos descobrir como tornar o mecanismo de garantias capaz de funcionar sem imprevistos como os que aconteceram na refinaria. A PETROBRAS aceitou como garantia do ressarcimento dos prejuízos um produto da indústria de seguros, aparentemente em conformidade com a determinação do Tribunal de Contas da União, que depois não conseguiu receber. O Tribunal vem, há bastante tempo, estudando a questão, e a própria Comissão de Orçamento já questionou, no seu relatório de 2016, a viabilidade de se aceitar produtos como esse como garantia. Quais são as experiências concretas em que os seguros oferecidos como garantia de ressarcimento final de prejuízos apurados pelo TCU cumpriram esse papel? Existe algum caso em que isso aconteceu realmente? Não seria o caso de restringir as garantias de ressarcimento somente a mecanismos autoexecutáveis, como retenção autorizada de pagamentos ou prestação de caução por parte da contratada?

Essas são as perguntas para o tribunal.



Quanto aos representantes da PETROBRAS, gostaria que os senhores detalhassem as razões do insucesso ao acionarem esses seguros. O que alegam as seguradoras para não honrarem essas apólices? Essas alegações conferem com as cláusulas e condições dos seguros apresentados como garantia à empresa? Que tipo de critérios a empresa adota para a aceitação de garantias em caso de valores questionados em processos de fiscalização do Tribunal de Contas da União?

Tem a palavra o representante do TCU.

O SR. RAFAEL CARNEIRO DI BELLO - Deputado Izalci, obrigado pela pergunta.

Sendo bem objetivo, lembro agora outra informação que me faltou: no ano passado, um colega da Secretaria Extraordinária de Operações Especiais em Infraestrutura — SEINFRA Operações esteve também nesta mesma Comissão e ressaltou a existência de um laudo da Polícia Federal sobre um superfaturamento da ordem de 100 milhões de reais. O fato é que o superfaturamento existe. Realmente ele existe, ele é um fato.

Quanto à questão das garantias, realmente esse mecanismo tem que mudar. Isso já foi colocado no ano passado pelo colega Nivaldo, e eu faço coro às palavras dele. Essa garantia por meio de seguros bancários, vou ser muito sincero com V.Exa., nunca vi funcionar. Nos casos que pegamos que eu me recordo de cabeça, a tentativa de acionar o seguro não foi bem-sucedida. As seguradoras costumam judicializar essa questão. É claro que, com o passar dos anos, as empresas, as construtoras, os gestores, dentro dos processos do tribunal, entram com vários elementos, entram com recursos. Desse modo, o julgamento de mérito acaba se alongando, e, com o passar do tempo, as seguradoras se negam a refazer, a renovar esses seguros. Então, esse mecanismo não é correto, não é adequado.

Eu lembro que o colega Nivaldo, que estava me representando aqui no ano passado, ressaltou um processo do tribunal que eu anotei, o TC 041.436/2012-1, que é um processo interno, administrativo, para a discussão desse mecanismo de garantias. Ele está em sede de discussão ainda. Mas não há dúvidas de que o Congresso Nacional pode, sim, com apoio do tribunal e dos próprios órgãos que se veem lesados por esse tipo de mecanismo, aperfeiçoar, eventualmente por medida legislativa, esses mecanismos.

De fato, retenção ou caução são medidas muito mais efetivas do que esses seguros. Infelizmente a experiência não tem sido boa, como muito bem colocado.



Quero só fazer uma última colocação. A metodologia de orçamento da PETROBRAS pode ser aperfeiçoada. O tribunal já tem colocado isso há muitos anos, e nos últimos tempos a PETROBRAS tem reconhecido o problema e tem mudado e aperfeiçoado a metodologia. Gostaríamos de continuar nesse caminho, porque, de fato, nós precisamos de orçamentos mais detalhados para que não aconteça o que foi desvelado pela Operação Lava-Jato. A IGR precisa ser aperfeiçoada também, para que não haja paralisação de obras principalmente por falta de recursos.

É isso que eu tinha a ressaltar.

O SR. RODRIGO AVELINO - Uso as palavras do colega Rafael. Quanto à execução das garantias, existe uma dificuldade inerente ao próprio processo, porque se trata de contratos com uma série de cláusulas, das quais, no momento da ocorrência do sinistro, as seguradoras lançam mão para judicializar a questão. Esse é um de uma série de motivos para que não se consiga executar as garantias.

A PETROBRAS, em algumas situações específicas, por exemplo, garantias de retenção trabalhistas, tem garantias em seus contratos. Nós já usamos retenção nos contratos, não fazemos mais utilização de garantias em substituições, porque assim se tem uma efetividade muito maior.

Então, de fato, existe uma dificuldade inerente ao próprio negócio, ao próprio contrato de execução das garantias. Há uma série de motivos específicos, mas não um motivo único que possamos abordar. No momento em que a PETROBRAS dá a informação do sinistro, a seguradora vai se vale daquilo que existe no contrato para judicializar a questão, empurrá-la o quanto for possível e não fazer o pagamento, porque os valores são de monta, de fato.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Você sabe o que eles alegaram para não pagar essas apólices?

O SR. RODRIGO AVELINO - Como eu disse, há questões diversas em relação à execução dos contratos. Cito, por exemplo, o fato de não haver renovação automática. As empresas não fizeram o pagamento para a renovação automática. Isso por si só já um fator motivador, na visão das seguradoras, da impossibilidade de executar a garantia vigente naquele momento.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Então, vocês já não fazem mais contratos dessa forma, não é?



O SR. RODRIGO AVELINO - Não.

O SR. PRESIDENTE (Izalci Lucas. PSDB - DF) - Como não há nenhum Parlamentar que queira fazer alguma consideração, eu agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.