



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

3<sup>a</sup> SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 56<sup>a</sup> LEGISLATURA

**Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização  
(AUDIÊNCIA PÚBLICA EXTRAORDINÁRIA (VIRTUAL))**

Em 23 de Novembro de 2021

(Terça-Feira)

Às 16 horas

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Boa tarde a todos os Srs. Parlamentares, Sras. Parlamentares, senhoras e senhores que acompanham esta reunião.

Declaro iniciada a 10<sup>a</sup> Reunião de Audiência Pública Extraordinária da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Tribunal de Contas da União, do Ministério da Infraestrutura, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, do Ministério do Desenvolvimento Regional e da Prefeitura de Palmas, no Estado do Tocantins.

Informo que a reunião ocorre de forma semipresencial. Pode haver Parlamentares presentes no plenário e Parlamentares participando de forma virtual através da plataforma Zoom. Informo ainda que há convidados participando de forma virtual.

Conforme a Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020, no § 1º do art. 142, que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2021, a Comissão Mista 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 foram identificados indícios de irregularidades graves. Por esse motivo, esta Comissão convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes de órgãos gestores e do Tribunal de Contas da União, para discutir os indícios de irregularidades graves — IGP apontados pelo Tribunal de Contas da União por meio do Acórdão nº 2.579, de 2021 - TCU/Plenário, sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

O comitê conhece bem o histórico das irregularidades que levaram à sugestão de bloqueio da execução física, orçamentária e financeira das obras que serão objeto de exame nesta audiência pública. Neste momento, há especial interesse em conhecer a evolução recente da situação de cada obra ou contrato em 2021 e a posição atual dos indícios de irregularidades e medidas de saneamento das irregularidades.

Em função do breve prazo de que dispomos, necessitamos ser objetivos durante as explanações e, nesse contexto, encarecemos aos senhores representantes dos órgãos que priorizem a exposição dos fatos mais recentes, especialmente os ocorridos neste ano, os quais serão os mais importantes para efeito da decisão da Comissão de Orçamento.

Ouviremos os representantes do Ministério da Infraestrutura, da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, do Ministério do Desenvolvimento Regional e da Prefeitura Municipal de Palmas.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 15, inciso III, da Resolução nº 1, de 2006, do Congresso Nacional, os palestrantes disporão de 10 minutos, prorrogáveis, para as suas exposições.

Conforme estimulado no art. 94, §§ 2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, terminada a apresentação dos expositores, os Srs. Parlamentares inscritos

para interpelar poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, pelo prazo de 3 minutos, tendo os interpelados igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo prazo de 3 minutos.

Informo, ainda, que as apresentações dos palestrantes estão disponíveis na página da Comissão.

A lista de inscrição para o debate está aberta. (*Pausa.*)

Ferrovia Transnordestina.

Solicito que os participantes se apresentem antes de iniciar a fala.

Convido-os para tomar assento à mesa desta Direção dos trabalhos. (*Pausa.*)

Solicito a V.Sa. que se identifique, por favor.

**O SR. ISMAEL TRINKS** - Meu nome é Ismael Trinks, sou Diretor do Departamento de Transporte Ferroviário do Ministério da Infraestrutura.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Concedo a palavra a V.Sa., que dispõe de até 10 minutos para a sua explanação.

**O SR. ISMAEL TRINKS** - Boa tarde a todos. Eu gostaria de cumprimentar todos os presentes por meio da pessoa do Deputado Paulo Azi. Obrigado pelo convite.

A Transnordestina é um empreendimento muito importante para o Governo Federal e muito importante para a nossa Pasta, principalmente para a área ferroviária. Esse é um empreendimento disruptivo. Ele fica localizado na Região Nordeste do Brasil. Na verdade, nós temos três Estados interceptados pela Transnordestina: Ceará, Piauí e Pernambuco.

Esse é um empreendimento basicamente de pouco mais de 1.700 quilômetros, cujo orçamento previsto pela concessionária — não é o orçamento público — é de 14 bilhões de reais. Então, é um empreendimento bastante dispendioso, do qual já foi executada quase a metade, em torno de 7 bilhões de reais, perfazendo 50% do empreendimento, de acordo com a concessionária.

O empreendimento se iniciou em junho de 2006 e se previam, depois das prorrogações, 11 anos de obra, devendo, em princípio, estar concluído em 2017, o que, por óbvio, não ocorreu.

Como tivemos alguns problemas relacionados a orçamento derivados do próprio projeto, o TCU emitiu, em 2017, o Acórdão nº 67, no qual determina que VALEC, FINOR, FNE, FDNE, BNDES e BNDESPAR se abstivessem de destinar qualquer tipo de recurso público para as obras de construção da Transnordestina ou para a respectiva concessionária de alguma outra forma até que a Transnordestina apresentasse à ANTT todos os elementos de projeto, incluindo estudos geotécnicos solicitados pela agência, bem como até que a ANTT validasse as alterações do projeto e a definição do respectivo orçamento.

Depois, o TCU emitiu o Acórdão nº 2.532, também de 2017, no qual diz que, para a liberação dos recursos públicos, também haveria como requisito uma deliberação ulterior da Corte de Contas. Então, na verdade, para que sejam liberados novamente recursos para a Transnordestina, além da apresentação dos projetos e da validação da agência reguladora, haverá uma posterior deliberação do Tribunal de Contas da União.

Pois bem, a partir, então, de 2019, a Transnordestina começou a apresentar os projetos à agência reguladora. Ainda em 2019, quando ela apresentou todos os projetos, a agência reguladora pediu algumas retificações, as quais ocorreram em 2020, até meados de 2021.

Em 2021, a agência aceitou, validou, então, todos os projetos — agora, em meados deste ano —, por meio da Deliberação nº 238, de 2011, do corrente ano, na qual, no art. 2º, informa validar o orçamento do empreendimento da Ferrovia da TLSA no valor de 6,9 bilhões, ou seja, o orçamento regulatório, conforme o chamamos, o orçamento validado pela agência. Ele é um orçamento que, do ponto de vista técnico, está mais próximo do que seria a realidade da obra e diferente dos 14 bilhões apresentados pela própria concessionária ferroviária, no que também não há um grande problema, porque o empreendimento é privado da concessionária, e, como qualquer outra concessionária, ela tem que realizar para auferir receita, não importando bem o montante de valor.

Agora eu vou responder rapidamente a alguns questionamentos enviados de forma antecipada.

Precisamos de uma deliberação posterior do Tribunal de Contas da União para poder realmente liberar recursos públicos. Os recursos públicos que podem ser liberados são em torno de 1 bilhão e meio. Aí ele bate exatamente no teto do orçamento regulatório. Após isso, o que ainda necessitar ser executado de obras precisa ser aportado pela própria concessionária, como qualquer outra concessionária ferroviária.

Além disso, o que é importante, a Transnordestina está com um processo de caducidade — é o segundo caso da história do setor ferroviário —, e o TCU, em conversas com o próprio Ministro, está aguardando a decisão do Ministério com relação a esse processo de caducidade. E nós estamos analisando uma solução diferente da própria caducidade, porque a caducidade pode afetar de forma bastante intensa a CSN, que é a controladora da Transnordestina.

Acho que todo mundo a conhece. A CSN é uma empresa grande. Ela gera milhares de empregos, é importante no próprio PIB brasileiro. Então, estamos verificando se há outra solução que não a caducidade que consiga de alguma forma dar uma resposta com relação à concessão ferroviária, mas que não penalize ou possa penalizar de forma tão profunda a empresa CSN. A nossa análise vai ocorrer inevitavelmente até o final do ano, até o fim de dezembro. Após isso, comunicaremos ao TCU a decisão pela caducidade ou não. E aí imagino que o TCU vá, sim, deliberar com relação a esse Acórdão nº 67, de 2017.

Outra questão levantada relaciona-se à paralisação da obra, no caso de não se ter a parcela pública ainda prevista neste valor de mais ou menos 1 bilhão e meio. Isso pode paralisar a obra? Não. Isso não tem o condão de paralisá-la. Por quê? Porque o restante do empreendimento, que não deve ficar pronto, de qualquer forma precisa de aporte privado, precisa de aporte da própria concessionária, o que ela já está fazendo. Ela já colocou em torno de 400 milhões, no período de 2019 até agosto de 2021, no empreendimento. E ela vai ter que fazer isso também para concluir esse empreendimento e começar a auferir receita.

Então, independentemente de a liberação do recurso público ocorrer rapidamente ou não, isso não tem o condão de paralisar a obra exatamente porque é preciso haver destinação de outras fontes de recurso que, a despeito de qualquer coisa, devem ser privadas.

É isso, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Passo a palavra ao representante do TCU para fazer suas observações.

Solicito a V.Sa., que vai usar a palavra virtualmente, que se identifique, por favor.

**O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY** - O meu nome é Maurício Wanderley, eu sou diretor da secretaria do Tribunal que cuida de ferrovias. É na minha diretoria que está tramitando esse processo que trata do Acórdão nº 67 e, posteriormente, do Acórdão nº 2.532.

Aproveitando a sua orientação, Excelência, quero dizer simplesmente que o Ismael fez um resumo muito bom do que está acontecendo. O processo realmente está nesse aguardo a respeito do processo de caducidade, mas não estamos totalmente parados porque existe uma única pendência, que nasceu neste ano, relativa a uma solicitação da SUDENE de que o FDNE pudesse fazer aportes à obra de maneira escalonada. Essa decisão depende ainda de instrução da unidade. E essa instrução da unidade depende de algumas diligências que já foram feitas. Estamos na segunda rodada de diligências, mas nem todas as respostas chegaram ainda.

Então, mesmo nesse assunto que não está ligado diretamente ao mérito do processo, mas, sim, a uma solicitação que foi peticionada pela SUDENE, nós estamos aguardando as respostas ainda para poder fazer a nossa análise a respeito do assunto. Mas, no geral, o Ismael resumiu bem realmente o que está acontecendo dentro do processo.

Então, resumindo a minha fala, no que diz respeito ao processo, nós estamos aguardando a decisão do Ministério quanto às alternativas à caducidade. A única questão pendente, fora essa decisão de mérito, é a resposta ao questionamento da SUDENE. Nós estamos aguardando ainda a manifestação de alguns órgãos para que possamos analisar o conjunto completo.

Obrigado, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

De pronto, passo a palavra ao Dr. Fernando Augusto, representante da ANTT.

V.Sa. dispõe de até 10 minutos.

**O SR. FERNANDO AUGUSTO FORMIGA** - Boa tarde a todos. Em nome da diretoria colegiada da ANTT, eu gostaria de saudá-los.

O Ismael resumiu bem o que está acontecendo hoje com relação ao processo da Transnordestina. A agência recentemente teve a oportunidade de apreciar os documentos encaminhados pela concessionária e editou, então, a Deliberação nº 238. Então, com relação ao Orçamento e com relação à parte da ANTT, nós já os analisamos e não temos nada a acrescentar neste momento.

É importante fazer apenas uma consideração. Com relação a este valor de 8,9 bilhões, pode ser que ele aumente um pouquinho em virtude de um pedido de reconsideração da concessionária, mas é uma coisa muito pontual. Acredito que não haverá muita alteração.

Então, Deputado, não tenho muito mais a acrescentar. Realmente, o Ismael pontuou muito bem a situação atual da Transnordestina.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Eu agradeço a V.Sa.

Eu vou iniciar o debate para que os Parlamentares que desejarem se pronunciar assim o façam.

Eu começo fazendo algumas perguntas, solicitando alguns esclarecimentos, inicialmente ao representante do TCU.

O Acórdão nº 2.461, de 2018 - TCU/Plenário, mencionou que um levantamento piloto do sensoriamento remoto feito pelo Tribunal identificou diversas não conformidades entre obras e projetos ao longo de todo o trajeto da ferrovia. Existe uma posição mais atualizada sobre essa constatação? Foram feitos trabalhos de auditoria quanto à conformidade e qualidade da execução dos trechos já construídos da ferrovia? Nessa decisão de mérito do Tribunal sobre a validade jurídica do processo de concessão do novo trecho da Malha II, Nova Transnordestina, em 2005, sem licitação, cuja discussão foi iniciada no Acórdão nº 67, de 2017 - TCU/Plenário, das irregularidades até agora trazidas ao debate, os senhores veem modificações nos fatos que fundamentaram a medida cautelar de paralisação dos desembolsos federais à obra, haja vista a aprovação formal pela ANTT dos projetos da ferrovia em 3 de julho de 2021? O TCU recebeu esses documentos? Há alguma decisão acerca da conformidade dos projetos aprovados pela ANTT? Ainda que não haja deliberação do TCU, a unidade técnica já identificou eventuais não conformidades nos projetos aprovados pela agência reguladora?

Eram os questionamentos que eu gostaria de fazer ao Dr. Maurício Wanderley.

**O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY** - Pois não, Deputado.

Seguirei a ordem das suas questões. Se eu perdi alguma, o senhor, por favor, me desculpe, no final eu complementarei o que se tornar necessário.

O levantamento do acórdão que o senhor mencionou foi um levantamento que nós fizemos com o uso de geotecnologia. Obtivemos uma série de imagens de alta resolução de todo o traçado da ferrovia e fizemos uma análise quanto à construção, o que estava efetivamente construído ou não, e algumas informações que seriam possíveis àquela época identificar em termos de qualidade de trabalho.

Essas são as não conformidades mencionadas pelo levantamento que nós fizemos e que culminou nesse acórdão que o senhor citou.

Esse trabalho não foi em frente porque ao Tribunal não cabe analisar em campo a qualidade da instalação de uma concessão privada. Na verdade, como já foi dito pelo Ismael durante a fala dele, esse contrato é um pouco diferente, porque tem a sua parcela privada. Então, cabe, sim, à ANTT essa fiscalização, e ela está fazendo essa fiscalização.

Quanto à qualidade, é o que nós sabemos. Mas não fizemos nenhum acompanhamento posterior a esse levantamento no qual detectamos não conformidades, comparando-se o que se via nas imagens com os projetos — nós tivemos também acesso aos projetos válidos à época.

Agora os projetos novos chegaram e estão no rol de coisas que devemos analisar. Mas a profundidade dessa análise também vai depender da decisão do Ministério com relação à caducidade, já que, no nosso entendimento, tratar disso agora não resolve absolutamente nada em termos da cautelar, porque, retomando um pouco as informações do Ismael, o Acórdão nº 67, de 2017, falava em execução, elaboração, apresentação e aprovação de projetos de orçamento, mas o Acórdão nº 2.532, de novembro de 2017, mudou um pouco essa interpretação. Inclusive, isso foi confirmado pelo Ministro no fim do ano. O que segura a cautelar hoje em dia, o que mantém a cautelar vigente não é mais a análise dos projetos, mas, sim, a decisão de mérito no processo. Esse final da redação da cautelar foi alterado no Acórdão nº 2.532. Então, hoje o que está segurando a vigência da cautelar é a análise quanto ao mérito do processo.

Assim entramos nas explicações que foram dadas anteriormente.

Nessa decisão de mérito é que vai haver a decisão quanto à validade do contrato. Antes dessa decisão de mérito, não podemos falar nada a respeito do que pode ser ou não pode ser decisão do Plenário da Casa.

O senhor falou também dos fundamentos. Como eu falei, o fundamento da cautelar não está mais ligado a recebimento, análise e aprovação desses projetos de orçamento pela ANTT, como constava na primeira versão do Acórdão nº 67. Agora é decisão de mérito. Então, enquanto não sair a decisão de mérito, entende-se que a decisão é vigente.

Isso era o que eu tinha anotado aqui. Não sei se perdi alguma coisa. Se eu perdi, os senhores já me desculpem antecipadamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Com relação à aprovação formal pela ANTT dos projetos da ferrovia, o TCU recebeu esses documentos? Já existe alguma decisão acerca da conformidade dos projetos? Ainda que haja deliberação do TCU, a unidade técnica já identificou eventuais conformidades nos projetos aprovados pela agência reguladora?

**O SR. MAURÍCIO FERREIRA WANDERLEY** - Não, Excelência. A resposta é simples: nós não fizemos a análise desses projetos, também pelo mesmo motivo. Se a decisão do Ministério vier pela caducidade, essa análise perde a função. Se a decisão vier por um reescalonamento ou por uma mudança no escopo ou por uma alteração na cobertura dessa ferrovia, como se via em comentários na mídia a respeito da execução ou não do Ramal Suape, isso muda o universo que vamos analisar.

Então, a nossa ideia é realmente esperar o momento adequado, para não haver retrabalhos desnecessários para a Corte, quando estamos bem assoberbados com informações. Só o processo de prorrogação da MRS está ocupando metade da minha diretoria. Este é um processo gigantesco. Estamos simplesmente focando no que realmente pode trazer algum resultado para a sociedade e para a aplicação do nosso tempo e do recurso público.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Quero registrar a presença nesta reunião do nobre Relator do Orçamento de 2022, o nobre Deputado Hugo Leal.

Convido V.Exa. para, se assim desejar, tomar assento à mesa e participar da condução dos trabalhos.

**O SR. HUGO LEAL** (PSD - RJ) - Agradeço a V.Exa., Deputado Paulo Azi, mas vou fazer o acompanhamento por aqui, porque muitas dessas matérias trazidas me interessam, especialmente na primeira parte, sobre a BR-040, que é exatamente na minha região. Eu fui um dos responsáveis por algumas dessas representações com relação a essa concessão e tenho todo o interesse em fazer o acompanhamento. Por isso, estou presente aqui.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Exa.

Pergunto ao Dr. Ismael Trinks: sobre a viabilidade futura do projeto, foram materializadas propostas contratuais do concessionário ou de novos sócios privados que tenham entrado com recursos para viabilizar a continuidade da obra?

**O SR. ISMAEL TRINKS** - Não que eu tenha conhecimento. Quem sempre entra com alguma manifestação é a própria Transnordestina. Não é papel da Pasta ministerial verificar se ele tem outros parceiros. Ele também não trouxe isso até nós. Então, não é do nosso conhecimento esse fato.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Haja vista os argumentos trazidos durante a audiência pública deste Comitê durante a apresentação do PLOA de 2021, no sentido de que o Ministério da Infraestrutura pretendia investir cerca de 400 milhões de reais de recursos federais na construção da ferrovia, o que, dentre outros argumentos, foi utilizado como embasamento para a exclusão desta obra do Anexo VI da LOA de 2021, denotando, portanto, a inexistência de qualquer óbice para a aplicação de recursos provenientes do orçamento federal por parte do Congresso Nacional? Pergunta-se: houve a efetiva retomada de aplicação de recursos federais na ferrovia? Em caso positivo, qual foi o montante aplicado em 2021? Por parte da concessionária, quanto foi aplicado?

**O SR. ISMAEL TRINKS** - Com o Acórdão nº 67 do TCU, não houve nenhum tipo de aporte, em 2021, de recurso público federal. Mas, sim, a concessionária colocou recurso privado na obra. Ela retomou a obra. Ele não ocorreu só em 2021. A concessionária colocou, desde 2019, recurso na obra. De agosto de 2019 até agosto de 2021, foram colocados em torno de 370 milhões de reais totalmente privados, e nem 1 real público.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - O eventual não bloqueio orçamentário na LOA de 2022 permitiria a aplicação de novos recursos públicos no empreendimento? Para que seriam utilizados? Que tipos de gastos pretende o Ministério autorizar para o projeto? Existe uma modelagem do projeto para que sejam inseridos novos gastos com obra num quadro sustentável do empreendimento?

**O SR. ISMAEL TRINKS** - Hoje o Ministério não aporta diretamente nenhum recurso para a obra. Os recursos são provenientes de fundos de financiamento, como eu falei — FNO, FNE, FDNE —, que estão ligados à Pasta. Mas o DNIT tinha o papel de auxiliar na desapropriação do empreendimento, dos terrenos necessários para a implantação do empreendimento. Essa desapropriação também não está ocorrendo devido ao acórdão.

Então, a Pasta não prevê colocar nenhum recurso, no momento, no empreendimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Pergunto ao Dr. Fernando Augusto, da ANTT: a proposta de caducidade da concessão das duas malhas feitas pela ANTT ao Ministério envolve uma série de acertos de contas entre o poder concedente e a concessionária. Existe um saldo final líquido deste encontro de contas? Em sendo decretada a caducidade, a União terá a pagar ou a receber da concessionária? Para esse cálculo, como foi apurado o resultado da execução do projeto da Nova Transnordestina que nós estamos executando?

**O SR. FERNANDO AUGUSTO FORMIGA** - Na verdade, foi feita, sim, uma estimativa inicial. Não é um cálculo ainda de indenização; é mais um levantamento de valores para que o Ministério possa tomar a decisão.

Então, a agência fez um levantamento prévio e encaminhou essas informações ao Ministério. Posteriormente, caso venha a ser decretada a caducidade, certamente terá que ser feito um levantamento mais detido sobre o valor de indenização.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Mas V.Sa. poderia informar a esta Comissão se a União terá, por exemplo, a pagar ou a receber da concessionária, pelo levantamento que foi feito?

**O SR. FERNANDO AUGUSTO FORMIGA** - Esse número ainda não está fechado, Deputado. Por isso, eu não posso fornecer nenhum dado. Mas isso foi encaminhado ao Ministério, que vai oportunamente apreciar esse valor, esse montante que foi levantado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Os projetos entregues pela concessionária e aprovados pela agência em 13 de setembro de 2021 contemplam todos os trechos da obra?

**O SR. FERNANDO AUGUSTO FORMIGA** - Sim. Foi feita agora uma análise do pedido de alteração do projeto, de algumas variantes. A agência analisou. Se eu não me engano, foram cinco alterações, cinco variantes. A agência analisou e não viu nenhum óbice em fazer essas alterações no projeto.

Em função da alteração no projeto, foi estabelecido o valor regulatório da obra.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - A agência considera que o orçamento de 8,9 bilhões de reais significa estimativa idônea no custo total de construção de toda a ferrovia original ou de apenas parte dela?

**O SR. FERNANDO AUGUSTO FORMIGA** - Foi feito o levantamento considerando todo o projeto da ferrovia, os 1.750 quilômetros. E a agência, ao utilizar os sistemas de análise de custo e a metodologia de aferição e modelagem da concessão, achou adequado o valor de 8,9 bilhões de reais.

Ressalto que pode ser que isso aumente um pouquinho, em função do pedido de reconsideração feito pela concessionária.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Indago se algum Parlamentar deseja fazer algum tipo de questionamento aos representantes. (*Pausa.*)

Deputado João Carlos Bacelar, V.Exa. dispõe de até 3 minutos.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR** (PL - BA) - Sr. Presidente Deputado Paulo Azi, Coordenador do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI; Sras. e Srs. Parlamentares aqui presentes; Srs. Diretores do DNIT e da ANTT, o estranho é que, corriqueiramente, vimos à tribuna desta Comissão de Orçamento, da Câmara e do Senado, para discutir essas obras com indícios de irregularidades, e são sempre as mesmas obras. Estamos falando agora da Transnordestina — vimos aqui a posição dos técnicos — e daqui a pouco vamos falar da BR-116, Lote 5, na Bahia.

O que me deixa muito desapontado é que já é a terceira vez que isso acontece aqui nesta Comissão. Eu acho que nós estamos fazendo o nosso papel parlamentar. O TCU é um órgão auxiliar da Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, mas acho que o TCU está exorbitando, está passando do limite das suas competências a partir do momento em que não respeita as decisões desta Casa. Quando esta Casa decide retirar o Anexo VI, o Anexo de Metas, da obra com indícios de irregularidades, o órgão auxiliar da Comissão tem que respeitar essa decisão. Isso aconteceu no ano de 2019, aconteceu no ano de 2020 e está acontecendo agora no ano de 2021.

Então, Deputado Claudio Cajado — V.Exa. é Vice-Líder do Governo no Congresso e nesta Comissão —, eu peço o apoio de todos os pares para darmos uma sugestão na LDO a fim de que a decisão tomada nesta Comissão seja acatada definitivamente pelo TCU. O que está acontecendo aqui é um jogo de faz de conta. Nós fazemos de conta que retiramos; o TCU faz de conta que é retirado; no ano seguinte, ela bota novamente.

Faço uma sugestão a V.Exa., Deputado Paulo Azi: sugiro trazer aqui o Sr. Vladimir, técnico do TCU, para uma audiência pública presencial, junto com o Diretor-Geral do DNIT, o General Santos Filho; junto com o Presidente da VALEC,

o Dr. André Kuhn; junto com os Superintendentes envolvidos — no caso aqui, temos o Dr. Amauri, Superintendente na Bahia —, para dirimirmos todas as dúvidas. Aqui temos o relatório de 2019, temos o relatório de 2020, e sempre, corriqueiramente, esse assunto volta a esta Comissão. Isso já é um processo de perseguição. Eu acho que o Dr. Vladimir precisa vir aqui dizer o por quê. Passou por aqui, em 2019, o Dr. André Kuhn, Presidente hoje da VALEC e antigo Diretor Executivo do DNIT, fazendo a sua defesa; passou por aqui Dr. Tarcísio, quando foi Diretor Executivo do DNIT, hoje Ministro da Infraestrutura do País; passou por aqui o General hoje atual Diretor-Geral do DNIT; passou por aqui o Diretor Executivo; passou por aqui o Diretor de Infraestrutura Rodoviária; passou por aqui o Superintendente. E nada disso prevalece para o TCU. Então, eu acho que o TCU quer ser o órgão executor. Nós não podemos admitir isso, não podemos admitir esse desrespeito ao que está sendo feito na Comissão de Orçamento. Eu estava vendo o escore da última votação, em 2020 — foi por unanimidade.

Fica registrado aqui — está nos Anais desta Casa — que o TCU está desrespeitando esta Casa.

Quando esta Comissão foi formada, eu comentei com a Presidente, a Senadora Rose de Freitas, que deveríamos ir até a Ministra Ana Arraes, a Presidente do TCU, antecipar essa situação, não só da Transnordestina, como também da BR-116, Lote 5, na Bahia. O tempo passou, houve o problema da pandemia, não estava ocorrendo reunião presencial, tivemos esses desencontros todos em virtude da COVID, e não foi possível fazermos essa visita de cortesia e de alerta. Mas, já que mais uma vez o TCU desrespeita a Comissão de Orçamento do Congresso Nacional, eu quero pedir encarecidamente a V.Exa. que, na próxima sessão, traga os técnicos do TCU e os técnicos do DNIT e da VALEC para fazermos aqui uma exposição de motivos e vermos quem está certo e quem está errado. Na minha concepção como engenheiro, na minha concepção como Deputado Federal da Bahia pelo quarto mandato consecutivo, o TCU está passando dos limites constitucionais, passando dos limites desta Casa ao desrespeitar uma decisão do nosso colegiado.

São essas as minhas considerações. Não é possível que o TCU queira desconstruir o RDC. Eu acho que o TCU quer voltar para o tempo de antigamente, o tempo dos problemas antigos, até porque, no RDC, quem dá a decisão de engenharia é a empresa vencedora, com anuência do órgão contratante. No caso específico da BR-116, Lote 5, que vai ser o próximo item da pauta, há um exagero de grande teor. No caso específico da VALEC, como V.Sa. disse aqui, Dr. Ismael, foram aplicados recursos de fundos e do acionista, ou seja, não foi aplicado dinheiro do Orçamento Geral da União.

Nós estamos acompanhando isso, não na Bahia, mas nos Estados nordestinos. A Transnordestina também está passando pela mesma perseguição que a BR-116, na Bahia, tem passado. As pessoas vêm num dos corredores rodoviários mais importantes do País, duplicado de Feira de Santana até a divisa entre o Estado da Bahia e o de Pernambuco, por 50 a 60 quilômetros, e depois entram numa via sem duplicação, sobre a qual se discute se a geografia é plana ou ondulada. Isso não teve impacto na licitação, não houve questionamento no processo licitatório e, mesmo assim, o TCU continua apontando indícios de irregularidade.

Então, quero sugerir que se traga aqui o Sr. Vladimir, que corriqueiramente coloca... Eu acho que ele tem uma perseguição com o Estado da Bahia, Deputado Cajado, Deputado Arnaldo. E nós não vamos admitir perseguição à Bahia, ao Nordeste, ao Brasil, a canto nenhum. Que ele respeite esta Casa! Que ele respeite a democracia! Que ele respeite a Constituição! Se um dia ele quiser ter voto, que se candidate lá no Estado dele, se eleja Deputado Federal ou Senador e venha defender as teses dele aqui nesta Casa! Impor algo e desrespeitar esta Comissão? Nunca, Sr. Presidente!

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Deputado João Carlos Bacelar, o objetivo desta audiência pública é exatamente ouvir os representantes dos órgãos ministeriais e do TCU, para que esta Comissão, num primeiro momento, possa buscar o entendimento e, num segundo momento, possa formar o seu juízo de valor.

Este Parlamentar entende que muitas das considerações feitas por V.Exa. assistem razão. Eu, pessoalmente, entendo que o TCU deve agir principalmente de forma preventiva e colaborativa. Não tem sentido, ano após ano, mesmo em alguns casos com os devidos esclarecimentos sendo prestados, quando esclarecidas todas as dúvidas com relação a qualquer irregularidade, que o TCU se coloque numa posição de impedimento do atendimento final ao beneficiário.

Deputado Claudio Cajado, V.Exa. deseja falar? (*Pausa.*)

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR** (PL - BA) - Presidente, quero apenas complementar rapidamente. O que aconteceu no caso da Bahia? Existia uma judicialização.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Esse será o próximo item da pauta, Deputado.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR** (PL - BA) - O processo foi parar na Justiça, o que vai acontecer também com a Transnordestina. Isso vai acabar sendo judicializado, porque não vai se admitir que uma obra dessa magnitude, uma obra

ferroviária tão importante para destravar o corredor logístico e o modal de transporte brasileiro seja interrompida todo ano por causa do TCU.

Isso vai acabar sendo judicializado, e vai acabar sendo prejudicada a economia brasileira, a economia nordestina, a economia baiana. O caso específico da BR-116 já está judicializado, mas a juíza não despacha o processo, porque teme essa guerra que está acontecendo aqui dentro. O TCU é o culpado. Com isso, várias vidas estão sendo ceifadas.

V.Exa., que é do Município de Alagoinhas, Município circunvizinho à BR-116, sabe exatamente o que é isso. V.Exa., votado na Região Nordeste, no Estado da Bahia, sabe quantas vidas foram ceifadas, perdidas, porque técnicos como o Sr. Vladimir desrespeitam a Comissão de Orçamento do Congresso Nacional.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Tem a palavra o Deputado Claudio Cajado.

**O SR. CLAUDIO CAJADO** (PP - BA) - Sr. Presidente, quero apenas pontuar que, nessa questão, todos têm razão e ninguém têm razão. Como é possível isso? É tese interpretativa de questões técnicas.

Eu não posso aceitar passivamente que os engenheiros do DNIT, os técnicos que apóem suas assinaturas nessas obras que estão *sub judice*, como acabou de relatar o Deputado João, muitas delas embargadas, possam estar cometendo crime, principalmente servidor público do DNIT, do Ministério da Infraestrutura, que tem técnicos de excelência. Aqui nós temos um deles, o Superintendente da Bahia, o Dr. Amauri. Governo após governo, o Dr. Amauri está lá. E nunca houve indícios de irregularidades por má-fé, por malversação.

Então, nós temos que considerar o princípio da veracidade, da idoneidade do servidor público. E, se o DNIT interpreta de uma forma e o TCU, de outra forma — foi por isso que eu pedi a palavra, Presidente —, nós temos que dirimir essa questão ou na LDO ou no relatório preliminar do Orçamento da União. Tem que haver especificamente um regramento a respeito de como deliberar sobre essa questão, porque o RDC, que é o Regime Diferenciado de Contratações, é um avanço na gestão pública.

Se há problemas técnicos a serem enfrentados, se estão levantando dúvidas, o.k. Mas, em relação à pauta de que vamos tratar agora, da BR-116, é gravíssimo o que vai ocorrer, o que está acontecendo, porque a duplicação é fundamental, é necessária. É uma rodovia fundamental para o tráfego de veículos pesados, de carros de passeio, de ônibus coletivo, de transporte de cargas. Nós não podemos ver essa obra parada — quando a recomeçam, param-na —, causando inúmeros problemas.

Então, do ponto de vista técnico, todos têm razão, e, ao mesmo tempo, ninguém tem razão. Nós temos que dirimir isso. Vai a sugestão, Presidente, para que V.Exa., como Coordenador do Comitê que avalia obras irregulares, promova um estudo através dos técnicos da Comissão de Orçamento e faça um indicativo para que o Relator-Geral do Orçamento do exercício de 2022, o Deputado Hugo Leal, possa adotar um regramento para dirimir questões como essa.

De fato, se nós colocamos como obra passível de alocação de recursos e o TCU susta, fica um jogo que envolve o Poder Legislativo, que é o Congresso Nacional — esta é uma Comissão Mista com Senadores e Deputados —, o órgão de fiscalização e, na ponta, as empresas, que não têm a segurança jurídica de poderem atuar na execução dos serviços contratados.

Portanto, vamos aproveitar essa polêmica, Presidente. Se V.Exa. achar conveniente acatar uma audiência pública para dirimir essas questões, peço que o faça. Mas é importante que nós demandemos dos técnicos da Comissão que apresentem uma solução a esse problema que já perpassa mais de 3 anos.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - É importante, Deputado Cajado, que fique muito claro que nenhum de nós aqui está defendendo a continuidade de obra que tenha indício de irregularidade. O que nós queremos é buscar a solução para que os recursos públicos que já foram aplicados não sejam simplesmente perdidos.

Eu acho que esta Casa pode construir exatamente esse entendimento. Tenho certeza de que a sugestão de V.Exa. será acatada por esta coordenação, para que nós possamos, junto ao Relator-Geral, efetivamente, buscar uma solução para avançarmos.

Eu quero agradecer a presença do Dr. Ismael, do Dr. Fernando Augusto, do Dr. Maurício.

Vou dar início ao debate com relação à segunda obra objeto desta audiência, a duplicação da BR- 116, da divisa de Pernambuco com a Bahia a Feira de Santana.

Solicito que os participantes representantes do DNIT e do Ministério dos Transportes se apresentem. (*Pausa.*)

Quero iniciar passando a palavra ao representante do TCU, a quem peço que se identifique para participar deste debate de forma virtual.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Sou o Luiz Fernando, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do TCU.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa. e, de pronto, passo-lhe a palavra, para que possa fazer as suas considerações no tempo de até 10 minutos.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Deputado Paulo Azi, cumprimento V.Exa. e os demais Parlamentares, os componentes da Mesa e todos aqueles que assistem à audiência pelo Youtube.

Como V.Exa. havia pedido, eu pretendo ser bastante breve em relação a essa obra, uma vez que o caso já é do conhecimento da Comissão há alguns anos.

Houve uma fiscalização do Tribunal, em 2018, que apontou algumas irregularidades ligadas ao projeto executivo nas disciplinas de geometria, pavimentação, obras complementares e passarelas. Essas irregularidades foram inicialmente classificadas como graves, com indicativo de paralisação. Houve também, por parte do Relator, uma medida cautelar interrompendo as obras até que os pontos fossem esclarecidos.

Após algum tempo, até pelo fato de a obra ter entrado no quadro de bloqueio da LOA de 2019, o Relator suspendeu a medida cautelar de paralisação da obra. Posteriormente, a Comissão Mista de Orçamentos entendeu que essa obra deveria ser retirada do quadro de bloqueio. Ainda em 2019, ela deixou de fazer parte do quadro de bloqueio e, nos anos seguintes, isso ocorreu novamente. Hoje, ela não pertence ao quadro de bloqueio.

Como a fiscalização do Tribunal apontou essas irregularidades e também falou sobre as medidas saneadoras capazes de alterar a classificação, conforme previsto na Lei de Diretrizes Orçamentárias, e essas medidas saneadoras, até o momento, não foram cumpridas pelo DNIT, órgão executor da obra, o Tribunal, todo ano, mantém a obra com o indicativo de irregularidade grave que paralisa a execução. Porém, como eu já coloquei, a Comissão entendeu, desde 2019, que não seria o caso de manter essa classificação. Então, essa obra hoje não está no quadro de bloqueio. O Tribunal, todo ano, informa à Comissão que, do ponto de vista do Tribunal e conforme a auditoria que foi feita obedecendo a critérios, baseada em evidências, houve esse apontamento de irregularidade grave com paralisação, e as medidas saneadoras, até o momento, não foram apresentadas. Mas eu volto a dizer: a prerrogativa de considerar essa obra no quadro de bloqueio é da Comissão. E a Comissão, desde 2019, entendeu que não seria esse o caso.

A última informação prestada pelo DNIT ao Tribunal, que é recente, não foi suficiente para que o Tribunal considerasse que as medidas saneadoras foram adotadas. Porém, em relação a essa última informação, ainda não houve deliberação do Plenário do Tribunal sobre o assunto.

Eu acho que essas são as informações mais importantes relacionadas à obra que eu queria colocar inicialmente.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Passo a palavra ao representante do DNIT, o Sr. Alisson Jobim Pereira Nascimento, para fazer suas considerações.

V.Sa. dispõe de até 10 minutos.

**O SR. ALISSON JOBIM PEREIRA NASCIMENTO** - Boa tarde a todos. Obrigado, Deputado Paulo Azi.

Nós preparamos uma pequena apresentação só para esclarecer um pouco mais a questão, dentro desses 10 minutos que nos foram passados.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Basicamente, nós vamos falar da BR-235 e de parte da BR-116. Nós vamos tratar mais de parte da BR-116, onde foram identificados pelo TCU indícios de irregularidades. Vamos falar sobre as providências tomadas com o objetivo de sanar as irregularidades apontadas.

Nós vamos falar basicamente da importância da BR-116, que é incontestável. Ela é um eixo comercial muito importante, próxima à cidade de Feira de Santana, a segunda maior do Estado. Então, em relação à importância da obra, acho que nem precisamos comentar mais.

Hoje, esse empreendimento é dividido basicamente em seis lotes. Os quatro lotes iniciais estão na fase de adequação. Temos ainda os Lotes 5 e 6. O Lote 6 está bem adiantado. Dos 40 quilômetros contratados, nós já temos 30 quilômetros executados. Mas, no Lote 5, nós estamos com esse impasse. Atualmente, ele está na fase de rescisão com a empresa. Vamos explicar um pouco melhor isso.

O Lote 5, hoje, está basicamente 15% executado. Nós tínhamos 14 quilômetros de terraplanagem executados quando a obra foi paralisada. Surgiu o pedido de suspensão da execução do contrato, que determinou que nós fizéssemos algumas modificações no projeto em si e também que fosse apresentado o orçamento naquele período.

Isso foi colocado também no Anexo VI em 2019. Tomamos as providências iniciais. Primeiro, nós não poderíamos proteger aquele serviço que já estava sendo feito, porque não tínhamos como empenhá-lo. Então, esse foi o ponto inicial. Nós explicamos isso ao TCU naquele momento. Eles entenderam e realmente pediram para retirar essa cautelar. Foi retirada essa cautelar em relação a isso em 2019.

Também solicitamos à CMO que tirasse o empreendimento do Anexo VI, porque nós realmente precisávamos empenhá-lo. Isso foi feito. Nós conseguimos proteger, de alguma forma, os serviços que já estavam executados.

De lá para cá, algumas providências foram tomadas. Em 2019, foi editado um decreto legislativo para excluir o empreendimento do Anexo VI. Isso foi realizado. Para atendimento ao TCU, nós solicitamos à empresa a mudança do projeto, a apresentação do orçamento, e a empresa se recusou tanto a fazer essas modificações por completo, como nós tínhamos solicitado, como também a fazer a apresentação do orçamento. Então, como medida, nós abrimos um Processo Administrativo de Apuração de Responsabilidade — PAAR, justamente para averiguar essa não apresentação desses pontos colocados pelo TCU.

A empresa já ingressou na Justiça pleiteando a rescisão do contrato e também indenização por conta da paralisação da obra. Entendo, essa questão da rescisão está na Justiça. A Superintendência do DNIT já está em tratativas com relação à rescisão do mencionado instrumento, mas precisa, com isso, da decisão final por parte da Justiça. Então, é o que nós estamos aguardando.

Após a resolução desse problema da rescisão com a Justiça, nós já estamos pensando em convocar a segunda colocada para dar andamento às obras. Já foi feita uma conversa inicial com a segunda colocada para avaliar se a documentação está toda coerente e também se eles poderiam assumir o projeto, conforme o TCU tinha indicado inicialmente, se eles concordam com isso em relação a esse ponto. A intenção é justamente resolver esse problema da rescisão para que possamos chamar a segunda colocada e assim continuar a obra com a segunda colocada ou com a terceira, com a que puder seguir em frente. Era isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa., Dr. Alisson.

Eu gostaria de fazer algumas perguntas para esclarecer um pouco mais esta reunião.

V.Sa. informa que o contrato com a empresa responsável por esse trecho está judicializado, com pedido de rescisão unilateral. Inclusive, na audiência que ocorreu aqui em março, existia uma previsão de que essa demanda fosse rapidamente resolvida no âmbito judicial, mas, pelo que parece, ainda carece de uma decisão judicial.

Pelo que V.Sa. também informou, a primeira opção do DNIT, uma vez rescindido o contrato, é convocar a segunda colocada.

A maioria dos questionamentos e dos levantamentos de impropriedades levantadas pelo TCU se refere possivelmente ao projeto que foi apresentado e aprovado pela empresa vencedora da licitação. Eu pergunto a V.Sa.: o projeto dessa empresa, a segunda colocada, vem no mesmo sentido do da empresa vencedora ou o projeto dessa empresa contempla já pontos que estão em acordo com aquilo que foi mencionado pelos órgãos do Tribunal de Contas da União?

**O SR. ALISSON JOBIM PEREIRA NASCIMENTO** - Eu vou passar a palavra para o Amauri, porque ele está tratando com a segunda colocada e está avaliando essa questão do projeto.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Pois não.

Dr. Amauri, V.Sa. tem a palavra.

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - Boa tarde a todos.

Deputado Paulo Azi, com relação a essas informações, nós inclusive já fizemos a convocação da segunda colocada, analisamos a documentação do consórcio segundo colocado. Aceitaram a nossa convocação, aceitam o projeto da forma como está.

Com relação ao projeto em si, apenas uma alteração deve ser feita. O relevo da região é ondulado. Nós admitimos ao Tribunal de Contas que houve um lapso por parte do DNIT com relação à elaboração do projeto, que não o considerou ondulado. Essa é a única alteração que vai ser feita no projeto em relação à convocação do consórcio segundo colocado.

Eu adianto também que três outros itens foram colocados pelo Tribunal de Contas. Ele exige que se utilize brita graduada, o que é discutível, mas a segunda colocada apresentou brita graduada. Ele questionou também o New Jersey, que é o

separador de pista de concreto, e a segunda colocada também tem New Jersey na proposta dela. Então, não há necessidade de se fazer qualquer alteração.

A terceira coisa que foi colocada tem relação com as passarelas. A primeira colocada — a RAP, com quem estamos fazendo a rescisão de contrato —, quando foi locar as passarelas nas travessias urbanas, identificou que teria que fazer algumas desapropriações, em função do tempo de projeto e da licitação, por isso resolveu fazer apenas sobre a pista duplicada, e não sobre as laterais. O Tribunal de Contas questionou. E, por sinal, a segunda colocada, que nós convocamos, atende 100%, fazendo as passarelas sobre a duplicação e sobre as ruas laterais. O consórcio que foi o segundo colocado aceitou 100% do projeto, fazendo apenas alteração de relevo nos segmentos onde ainda não foram executadas as obras.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Pelo que eu entendi, então, Dr. Amauri, a grande maioria dos itens que foram levantados pelo TCU será contemplada caso a obra seja executada pela segunda colocada.

Com relação a esse relevo ondulado que V.Sa. cita, quanto por cento da obra já foi executada com essa diferença de nível? E essa projeção coloca em risco aqueles que porventura vão trafegar pela rodovia?

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - Olha, eu sou técnico. Tenho 40 anos de DNIT. Eu diria que há 100% de risco zero — risco zero! Mas, tecnicamente, o Tribunal de Contas analisou as instruções, e as instruções pedem que as pistas sejam iguais, por isso dois aterros foram executados nos 16 quilômetros de terraplenagem, nos 14 quilômetros que já estão concluídos e foram imprimados, totalmente desgastados em função da paralisação. Quem transita ali vai ver que não há problema nenhum. O usuário não vai identificar problema nenhum. Mas nós vamos fazer essas modificações. São apenas dois aterros, o que é insignificante diante da grandiosidade da obra.

O senhor perguntou qual seria a percentagem. Foram executados aproximadamente 15% da obra, em termos de valor, não de extensão. O restante, em função até da determinação do Tribunal de Contas de paralisação em 2019, é o que vai ser executado com as alterações de projeto. Vamos alterá-lo totalmente, atendendo ao Tribunal de Contas. Nós admitimos que alguns cortes e aterros podem, sim, ser alterados, por isso vamos atender ao Tribunal de Contas em 100% com a convocação da segunda colocada.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Pelo que entendi, o nobre representante do TCU disse que essas informações complementares foram encaminhadas ao TCU, mas eles ainda não se consideram contemplados na totalidade. É isso?

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - É, mas, veja bem, a obra está paralisada, está judicializada. Nós estamos de mãos atadas enquanto a Justiça não nos autorizar a rescindir o contrato com a primeira colocada e fazer a tramitação para a segunda colocada, que vai atender 100% ao TCU. Acho que é uma precipitação imensa do TCU trazer isso aqui para o Anexo VI, impedindo-nos, mais uma vez, de ter orçamento para conseguir trazer a segunda colocada e atender em 100% as exigências deles.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Eu agradeço a V.Sa., Dr. Amauri. Todos nós conhecemos a maneira séria e correta com que V.Sa. conduz o departamento na Bahia. Todos nós sabemos da importância dessa duplicação para o nosso Estado — o Deputado João Carlos Bacelar e o Deputado Claudio Cajado já tiveram a oportunidade de se referir a isso.

Parece-me, Srs. Parlamentares, que nós estamos, neste caso específico, muito perto de chegar a um consenso. Eu queria até, antes de abrir o debate, saber se o nobre representante do TCU deseja fazer alguma consideração adicional sobre o que foi dito aqui pelo DNIT, ou se, de pronto, já posso abrir o debate para os Parlamentares inscritos.

Dr. Luiz Fernando, V.Sa. gostaria de dar alguma informação adicional neste momento?

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Sim, Deputado.

Acho que as informações trazidas tanto pelo Alisson quanto pelo Superintendente Amauri são novas informações sobre o processo. No entanto — até respondendo ao Superintendente Amauri —, as informações que nós temos até o momento, obtidas com o DNIT, dizem respeito ao contrato vigente. E, em relação a este contrato, como o Alisson comentou, a empresa hoje contratada se recusou a fazer as alterações demandadas. Nossa posicionamento tem que se basear no contrato vigente, e, como as medidas saneadoras não foram adotadas, permanece o indicativo de IGP, com base na LDO.

Agora, sendo o contrato rescindido, se o segundo colocado continuar a obra fazendo essas alterações de projeto, isso tudo informado ao Tribunal — é claro que esse processo vai demandar alguma análise —, o tribunal vai se manifestar sobre a permanência ou não dos problemas. Então, essa indicação, que hoje permanece, diz respeito ao contrato que ainda está vigente. O tribunal não tem como falar sobre o que ainda vem por aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Perfeito.

Eu quero iniciar o nosso debate, passando às considerações dos nobres Parlamentares.

Tem a palavra o Deputado João Carlos Bacelar.

V.Exa. dispõe de até 3 minutos.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR** (PL - BA) - Sr. Presidente, caras senhoras e senhores presentes nesta sessão, eu queria deixar registrado para o Sr. Luiz Fernando, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do TCU, que a obra está paralisada em razão de uma ação judicial. Se há uma ação judicial, o órgão não pode tomar nenhuma atitude, nem a segunda colocada pode adotar nenhuma ação para mitigar o problema, porque está tudo paralisado por causa desse imbróglio todo em que se envolveu o lote 5 da BR-116.

Acho que a primeira coisa que tem que ser feita é uma força-tarefa para tirar a judicialização. O juiz precisa julgar, ver se aceita a rescisão ou se não aceita a rescisão. Do contrário, a obra vai ficar paralisada. Não há o que o segundo colocado ou o órgão fazer perante uma decisão judicial. Ela não decidiu, está tudo paralisado. Essa é minha primeira consideração.

Mas eu queria também deixar bem claro o custo dessa inclusão no Anexo VI da Lei nº 13.808, de 2019. Deputado Paulo Azi, V.Exa. também é engenheiro civil e sabe muito bem que esse custo é muito grande, não só o custo econômico e o custo das vidas ceifadas ao longo dessa rodovia paralisada, mas também o custo financeiro da obra. Este memorial fotográfico mostra exatamente o que eu referi aqui 1 ano atrás, 2020, sobre o que iria acontecer. Foi feita a imprimação — a imprimação estava lá, a céu aberto, não protegida —, e hoje a situação é de completo abandono, já com voçoroca, já com degradação em virtude das chuvas que caem. Este ano, o índice pluviométrico na Região Nordeste, em especial no Estado da Bahia, graças a Deus, foi muito grande, e continua sendo. Isso tudo gera prejuízo para a obra: prejuízo para a base, prejuízo para a terraplanagem feita... Eu queria saber quem vai pagar esse prejuízo. Essa é a primeira pergunta.

Segunda pergunta: qual é o custo de uma mobilização ou desmobilização? Quem vai pagar esse prejuízo? Eu queria que o Dr. Amauri respondesse isso, para que fique bem claro nos Anais desta Casa. Quem vai pagar esse custo é a sociedade brasileira, já vou antecipando. Quanto custa mobilizar e desmobilizar uma obra dessa, com os diversos equipamentos que estavam lá? Passamos nessa rodovia quase que semanalmente. Acompanhamos com olho clínico todo o desenvolvimento da obra. Qual vai ser o acréscimo de preço na contratação do segundo colocado? No mínimo, 50% do preço do primeiro colocado.

Deputado Claudio Cajado, membro assíduo desta Comissão, esse tipo de coisa precisa ser feito com muita atenção. Os técnicos do TCU precisam ter muita acuidade na hora de fazer uma indicação dessa. Eu me recordo de que, em 2019, estava eu sentado a essa mesa, na posição de V.Exa. hoje, e o Deputado Covatti Filho, que foi Secretário de Estado do Rio Grande do Sul e hoje voltou à Casa, sofreu a pressão feita pelo Sr. Vladimir, que eu queria que viesse aqui, para eu poder dizer isso olhando no olho. Eu peço que essa consideração seja acatada nesta Casa e ele venha presencialmente aqui.

O Sr. Vladimir, do TCU, induziu o Deputado Covatti Filho ao erro, inclusive intimidando alguns Parlamentares. Isso foi dito pelo Deputado Covatti Filho. Na época, eu contra-argumentei, dizendo que ia ser um escândalo na Bahia paralisar uma obra daquela, que ia ser um prejuízo econômico gigantesco para o Estado da Bahia, no corredor de tráfego. E o pai de V.Exa., o Deputado Jairo Azi, grande Deputado aqui nesta Casa, lutou com muito afinco com o meu tio, o ex-Senador Ruy Bacelar, para a implantação dessa rodovia, desde Alagoinhas, Feira de Santana até chegar à Ponte do Ibó, na divisa da Bahia com Pernambuco. Então, V.Exa. sabe quanto representa a duplicação nesse corredor de tráfego. E aí um técnico paralisa uma obra dessa, intimida esta Comissão. Isso não foi feito em 2019. Eu estava aqui e tive um debate acalorado com o Deputado Covatti Filho, que me chamou depois ali na sala e me disse: *"Quer assumir o meu lugar, Deputado Bacelar?"* Eu perguntei por que, e ele me disse que o Sr. Vladimir estava dizendo que poderia apontar o CPF dos Deputados Federais que insistissem em tirar essa e outras obras do indício de irregularidade. Colocou prontamente todas as obras que havia com indício de irregularidade para a paralisação e conseguiu paralisá-las. Ou seja, olhem o prejuízo que isso foi para a Nação brasileira.

Então, isso tem que ser dito, tem que estar registrado nos Anais desta Casa. Quero aqui chamar o Deputado Covatti Filho, que retornou já a esta Casa como Parlamentar, para que dê o testemunho dele como ex-Coordenador desta Comissão tão importante, a fim de que diga aqui o que se passou no ano de 2019, quando a obra foi pela primeira vez paralisada. Em 2020, ela foi paralisada novamente, retiramos e, em 2021, novamente.

Isso é uma perseguição ao Estado da Bahia. Aqui vieram grandes técnicos, como disse o Deputado Claudio Cajado: o Dr. André Kuhn; o Dr. Euclides, hoje Diretor-Executivo — o Dr. André era Diretor-Executivo e hoje é Presidente da Valec —; o Dr. Lucas, Diretor em estrutura rodoviária; o Dr. Tarcísio, que defendeu arduamente o RDCI e é hoje contestado

pelo TCU; o Dr. Amauri, que é o melhor Superintendente do Brasil e está hoje aqui falando pelo DNIT; o Sr. Alisson, que aqui falou também, como Coordenador-Geral de construção, ligado ao Dr. Lucas na Diretoria de construção rodoviária. Será que esses técnicos todos estão equivocados? Será que esses técnicos todos estão querendo induzir o TCU a um erro? Será que há algum irresponsável aqui a esse ponto, Deputado Paulo Azi? Não, não admito. Não tem. O Dr. Tarcísio, quem criou o RDCI, é hoje Ministro da Infraestrutura do Brasil, um dos melhores da história deste País.

O TCU hoje está desrespeitando esta Casa, está tentando desmoralizar a Comissão de Orçamento do Congresso Nacional. Não vamos permitir isso. Eu queria muito que V.Exa. trouxesse aqui todos esses técnicos. Acho que o Dr. Vladimir deveria ter feito uma explanação, não só o Sr. Luiz Fernando, mas ele, quem assinou uma vez, duas vezes e a terceira vez agora. Deveríamos trazê-lo aqui junto com os diretores do DNIT, com o Dr. Amauri, para podermos saber quem está certo ou quem está errado. Acatando a sugestão do Deputado Claudio Cajado, vem o dispositivo aqui, para que nós possamos incluir na LDO, para que a decisão tomada nesta Comissão seja prontamente acatada e não mais retornemos, no ano de 2022, a esse debate pela quarta vez.

Essas são as minhas considerações.

Muito obrigado, Deputado Paulo Azi. Parabéns pela explanação!

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Exa.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Claudio Cajado, que sei que falará muito mais como baiano que é do que como Vice-Líder do Governo nesta Comissão.

**O SR. CLAUDIO CAJADO** (PP - BA) - É claro. Além de Vice-Líder do Governo e Líder na Comissão de Orçamento, eu falo também pelo Governo. Obviamente há no Ministério da Infraestrutura e no DNIT órgãos do Governo Federal que nós temos que não apenas fazer a defesa do ponto de vista do Governo, mas também pela idoneidade, como disse anteriormente, dos seus técnicos.

Nobre Coordenador, Deputado Paulo Azi, os que estão aqui presencialmente e os que participam de forma virtual, eu não vou entrar no mérito de quem está certo, mas, quanto à questão que vem à tela para o debate, eu vou citar aqui três exemplos. Por isso, é necessário fazermos uma audiência pública, uma ampla discussão e encontrarmos o caminho da solução.

Por exemplo, essas obras são de RDC, como eles dizem RDC integrado. O que significa isso? Eles apresentam o anteprojeto, a empresa elabora, e o DNIT acata, correto?

Bom, no caso, a base para o projeto que o DNIT aceitou é de solo estabilizado. Eu não sou engenheiro, não sou técnico de engenharia nem de construção, não sei nem o que é tecnicamente falando solo estabilizado. Porém, o TCU entendeu que seria correta, a técnica que eles sugerem, a brita graduada.

Vamos lá. Nós não somos técnicos, Deputado Paulo Azi. V.Exa. é engenheiro e eu sou advogado. Se o DNIT aceita o solo estabilizado, por que o TCU vem e diz que tem que usar brita graduada? Essa é a questão para mim que tem que ser debatida. Quem está com a razão? Por que o DNIT acha que deve ser dessa forma e o TCU diz que tem que ser de outra? Isso estava na lei? Estava no edital? Nós precisamosclarear isso, para que o comitê dê o indicativo à LDO e ao orçamento preliminar na figura do Relator de como se proceder nesses casos.

Vou dar um segundo exemplo. O anteprojeto prevê a execução de New Jersey, que, para mim, é um Estado dos Estados Unidos.

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - O projeto previa solo estabilizado e/ou brita graduada.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Ah! É e/ou.

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - O projeto previa, quando nós licitamos, um e/ou outro.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Só para esclarecer, Dr. Amauri, esse processo licitatório foi previamente apresentado e aprovado pelo TCU ou não careceu de avaliação?

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - Nós fizemos audiência pública na época e não é normal nós apresentarmos o projeto antecipadamente ao TCU. Ele faz uma auditoria posterior.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR** (PL - BA) - Dr. Amauri, V.Exa. me concede um aparte, por gentileza, só para enriquecer?

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - Pois não.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA)** - Além desse questionamento que o TCU apontou aqui, de que não houve no processo licitatório nenhuma empresa questionando — isso foi dito pelos Diretores do DNIT —, se houvesse alguma empresa na licitação que questionasse se era projeto com geometria ondulada ou plana ou se era base estabilizada de brita graduada...

**O SR. AMAURI SOUZA LIMA** - O solo.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA)** - O solo. Se tivessem contestado o preço da vencedora, haveria pelo menos um questionamento, mas nem isso houve. Esse é o primeiro ponto.

Segundo, hoje na contratação das obras federais do DNIT e outras mais, o Governo tem sido muito rigoroso perante o seguro, inclusive até questionável, porque está não só tirando o fôlego das empresas. Digo isso porque estou vendo aí: lote 3, 4, 5 da BR-116, e as empresas não querem mais renovar o contrato, em virtude do seguro. Isso eu vi já de três, e o Dr. Amauri pode reafirmar ou comentar aqui posteriormente.

As empresas, Deputado Paulo Azi, não querem mais renovar os contratos. Como não há empenho para a execução do contrato, toda vez que vence o contrato e tem que renová-lo, tem que haver um aporte, tem que haver um novo seguro. A taxa do seguro hoje está muito alta, o que está inviabilizando isso. Por quê? Porque foi votado aqui nesta Casa um reforço de seguro para esse tipo de obra. Então, além disso que está acontecendo, faz com que o órgão fiscalizador tenha segurança "*Olha, se a empresa não executar, porque ela não está botando brita graduada, e sim solo estabilizado e, mais na frente, estourar o pavimento, eu tenho como acionar o seguro. Existe o período de garantia da obra.*" Portanto, o seguro é mais do que reforçado, como é na América, como é nos países desenvolvidos e como está sendo feito hoje aqui no Brasil.

Esse questionamento feito pelo TCU, Deputado Paulo Azi, dizendo que poderia comprometer a durabilidade da rodovia, o seu ano útil, o pavimento, se fosse o caso, cairia por terra a partir do momento em que se tem um seguro forte, garantindo a execução da obra. Então, essa tese do TCU, mais uma vez, é derrubada aqui nesta Casa.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Tem a palavra o Deputado Claudio Cajado.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Sr. Presidente, vou dar o segundo exemplo.

O anteprojeto previa a execução de barreira New Jersey como divisor das pistas nova e velha e foi aceito pelo DNIT. O TCU alterou para defensa metálica. Então, foram promovidas essas alterações. Vou dar o segundo exemplo. New Jersey, pelo que estou vendo, deve ser uma barreira que o TCU achou que deveria modificar para a defensa metálica. Ora, quem tem razão? Pergunto: isso altera o custo do projeto?

Quando nós aqui no Orçamento — aí já entro em outra discussão — elaboramos uma dotação para determinadas obras de infraestrutura, seja de manutenção, seja de construções novas, é uma briga no Orçamento, porque o dinheiro não está dando. Determinadas alterações que possam ser obviamente benéficas, não vou entrar no mérito de novo, mas que impliquem uma dotação orçamentária, vão comprometer o cronograma físico e financeiro. Esses atrasos, muitas vezes, podem comprometer não só a obra, como também os recursos que já foram alocados. Nós temos que pautar essa discussão, Deputado Paulo Azi.

Vou dar um terceiro exemplo e vou ficar apenas nesses três. As passarelas estavam diferentes das do anteprojeto porque, quando o consórcio foi locá-las na pista, havia necessidade de desapropriações. É o que eu digo em relação ao impacto orçamentário e financeiro. Portanto, o DNIT optou por fazer apenas nas pistas duplicadas e não nas laterais. O TCU não aceitou e teve que alterar o projeto.

Eu pergunto: quando o DNIT faz o projeto, que é aceito, e o TCU tem que fazer o projeto e elaborar o edital, o órgão executor, que é o DNIT, se fizer e for impedido, está perdendo a prerrogativa de fazê-lo? Eu não entendo. Eu estou aqui desenvolvendo uma lógica para que encontremos o caminho. Ora, se o projeto é competência do DNIT fazer e aceitar, ele tem que estar regular. Porém, dizer se a pista tem que ter defensa metálica, tem que ter barreira New Jersey, tem que ser solo duro, compactado, sei lá o quê ou brita... Espere aí. Essa é uma questão técnica que o órgão que desenvolve o projeto e que executa a obra tem que definir. Se está dentro de uma regra jurídica e, do ponto de vista econômico, é compatível com as suas dotações orçamentárias, o TCU entrar para alterar o projeto, eu acho, exemplificando, é a mesma coisa de nós estarmos aqui votando um projeto de lei e o TCU chegar e dizer: "*Epa, eu quero que bote uma vírgula aqui e altere esta palavra*". Eu estou errado? Nós não podemos fazer isso.

E aqui eu repito: eu não vou entrar no mérito de quem tem razão, eu não quero dizer que o monopólio da verdade está com o TCU ou com o DNIT, eu não vou entrar nessa discussão; o que eu vou dizer, e estou debatendo, é que esse tipo de problema está sendo recorrente, e nós temos que achar o caminho da solução. E, como Deputado Federal pela Bahia,

digo que não podemos aceitar que obras de tamanha envergadura e importância fiquem paralisadas, comecem e parem, comecem e parem.

Quem trafega nessa pista, como eu, sabe da necessidade e da importância dela. Passa pelo Município de Tanquinho, pelo Município de Santa Bárbara e pelo Contorno de Feira de Santana, para quem vai para Coité, e liga várias regiões, de Serrinha até outros Estados, como Pernambuco. É lamentável vermos uma obra que estava a pleno vapor ter que ser paralisada por questões como essa, Sr. Presidente! Aí, demanda-se a Justiça. Aí, Deus sabe quando isso será solucionado, e quem sofre somos nós.

Eu encerro dizendo que este não é um assunto do COI, mas é um assunto que afeta os baianos e que, a partir de agora, eu vou debater. Vou pautar essa agenda.

Nós não podemos aceitar que a BR-324 continue com essa disputa judicial entre o Ministério da Infraestrutura e a VIABAHIA. Essa questão também precisa ser resolvida, porque o Ministério da Infraestrutura fica alegando que o contrato não está sendo respeitado, a concessionária fica alegando que o Ministério da Infraestrutura não está respeitando o contrato, um entra na Justiça e ganha de um lado, outro entra e derruba a decisão, outro recorre e ganha, outro recorre e perde. E a Bahia e os baianos que trafegam na BR-324, Sr. Presidente, Superintendente Amauri, são quem sofre.

Eu passo toda semana por essa BR. Por quê? Infelizmente, a única via de acesso, entrada e saída, à Capital do Estado é a BR-324.

E o Ministério da infraestrutura, talvez numa posição radical e intransigente, não aceita nenhum tipo de acordo, pactuação ou termo de ajuste de conduta com a empresa VIABAHIA, que é a concessionária, para poder resolver esse problema. Que se faça um TAC com o Ministério Público Federal, com o Tribunal de Contas da União! E que haja uma punição clara no regramento desse TAC a respeito de descumprimento contratual! Que se ajustem os termos, porque hoje se ganha um valor para se praticar de pedágio, entra-se na Justiça, derruba-se o valor, depois se recorre, aumenta-se o valor de novo, e nós não estamos vendo manutenção, nós não temos nenhuma interseção nas cidades.

Agora mesmo recebi uma demanda que está há anos paralisada, sobre o contorno rodoviário na altura de Amélia Rodrigues. Está na ANTT esperando um parecer, que não sai por conta dessa disputa. Questões como essa se arrastam por anos, Sr. Coordenador Paulo Azi, e nós não podemos mais aceitar isso passivamente.

Então, eu estou colocando isto, Superintendente Amauri: leve ao conhecimento do DNIT, leve ao conhecimento do Ministério da Infraestrutura essa questão da BR-324. Esta questão não é objeto da discussão do COI, mas tem a ver por paralisação de obra, por comprometimento do tráfego, por prejuízos aos transeuntes que trafegam na BR-324, no trecho Salvador e Feira de Santana. É um absurdo continuarmos assistindo a isso passivamente. Vou pautar essa questão. Espero que o Ministério da Infraestrutura se acerte com essa concessionária da VIABAHIA. Nós não podemos mais sofrer como estamos sofrendo. É um sofrimento. Há buraco quando chove. A manutenção é difícil em vários trechos. Está lá Santo Estêvão, cuja complementação do viaduto não foi feita. Na própria Capital, Salvador, naquele trecho de Valéria, comumente, perde-se 1 hora por dia no engarrafamento, tanto pela manhã, quanto pela tarde. São coisas que poderiam ser resolvidas, mas não. Existe uma intransigência não sei se de parte a parte, e nós — baianos — estamos pagando esse prejuízo. Nós não podemos aceitar.

Portanto, vou pautar essas discussões no plenário. Vou pautá-las nas Comissões. Pediria o apoio da bancada, para que o Ministério da Infraestrutura se entenda com a concessionária e vice-versa.

(Não identificado) - Conte com o nosso apoio, Deputado Claudio Cajado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Deputado Claudio Cajado, V.Exa., no início da fala, traz um assunto e uma colocação que me parecem bastante pertinentes. No fundo, existe uma disputa por atribuição, para não dizer uma usurpação de atribuição. Parece claro que a responsabilidade de se elaborar projeto, a responsabilidade de se preparar um termo de referência, editais de licitação é do órgão executor. Parece-me que não cabe ao TCU questionar os termos das especificações técnicas. Ele pode até recomendar previamente, num diálogo construtivo. Contudo, está parecendo que existe uma disputa entre o órgão auxiliar desse poder e aquele que efetivamente tem a responsabilidade da execução.

Fico satisfeito nesse caso particular, porque me parece que o encaminhamento é muito simples de ser dado. A grande maioria dos questionamentos feitos pelo TCU — e aqui não vou entrar também no mérito da justiça ou não — já estará contemplada nessa solução de buscar a segunda colocada ou a terceira, porque os projetos apresentados por eles contemplam essas propostas feitas pelo TCU. O grande problema é que, se essa obra for objeto de bloqueio por parte desta Comissão, uma vez sanada a pendência judicial e buscado o entendimento com a segunda colocada, ela não vai poder na prática executar, porque a obra está bloqueada. Parece-me que, nesse caso específico, estamos com a solução à vista.

Quero apenas comentar também a observação de V.Exa. No caso específico da BR-324 e nesse contrato de PPP com a VIABAHIA, eu me alinho à posição do Ministro Tarçísio, Deputado Claudio Cajado. Acompanho esse problema também desde quando era Deputado Estadual, lá atrás. Tenho o conhecimento de diversos termos de ajustamento de conduta que foram feitos e que, infelizmente, não foram cumpridos pela VIABAHIA.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Peço só 1 minuto.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Peço para concluir, Deputado Claudio Cajado, o meu raciocínio.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Ela herdou o contrato...

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Já é uma sucessora.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Quando ela assumiu, os termos ajustados anteriormente não foram dela. Essa é a questão. Ela assumiu o contrato, mas não foi ela. Ela não fez nenhum termo de ajuste e se propõe a fazê-lo. Essa é a questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Ela é a sucessora, Deputado Cajado, e, salvo melhor juízo, ela também já fez termos de ajustamentos que não foram cumpridos. Agora, a questão, também, de fundo, de tudo isso, e aqui longe de nós queremos fazer qualquer tipo de repreensão ao Poder Judiciário, é que a morosidade da Justiça para julgar é impressionante. Essa questão da VIABAHIA já se arrasta. Há 3 anos, pelo menos, a disputa judicial ocorre e o contrato está na Justiça para ter uma decisão judicial. É impressionante a morosidade do Poder Judiciário. Paralisa os processos, gera aumento de custos, porque as empresas corretamente buscam o reequilíbrio dos seus contratos, principalmente em momentos como esse, de alta de preço dos insumos e com prejuízo ao País. Quer dizer, as pessoas não estão sendo beneficiadas, porque não estão tendo as obras concluídas, e o País vai perder lá na frente, porque vai ter que investir mais recursos para concluir as obras, Deputado João Carlos Bacelar.

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA)** - Deputado Paulo Azi, foi muito bom aqui o debate, inclusive até saindo um pouco do Comitê de Obras Irregulares. Mas, com pertinência ao Estado da Bahia, o que está acontecendo no DNIT ou no Ministério da Infraestrutura, Deputado Claudio Cajado? Eu disse isso lá, recentemente: há dois pesos e duas medidas. Por exemplo, eu vou citar aqui: o Ministério quer dar caducidade ao contrato da VIABAHIA, BR-324 e BR-116 sul, por inexecução ou baixíssima execução, a maior inexecução do sistema de concessão brasileiro. Do outro lado, a VIABAHIA diz que tem direito a reequilíbrio contratual através de primeira revisão quinquenal, já chegando agora à segunda revisão quinquenal. São duas quinquenais, em 10 anos de concessão. Então, é aquele negócio: quem nasceu primeiro foi o ovo ou foi a galinha? É o cachorro mordendo o rabo, literalmente.

O pior disso, Deputado Paulo Azi, é que temos, na parte rodoviária, a tentativa de dar caducidade e, na parte ferroviária, a FCA, que está lá — e isso é mais grave ainda — implantada na Bahia há 25 anos, ou seja, há um quarto de século.

Deputado Paulo Azi, V.Exa., que é do Município de Alagoinhas, sabe muito bem o que é uma rede ferroviária passar no Município, o desenvolvimento e também o subdesenvolvimento a partir do momento em que ela não investe.

A concessionária, agora, pediu, Deputado Claudio Cajado — peço a atenção de V.Exa...

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Qual concessionária?

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA)** - A FCA, que pertence à VLI, solicitou uma antecipação antecipada do contrato dela, que tem o maior índice de inexecução do País. Nós temos lá uma ferrovia de 800 e tantos quilômetros de costa da Bahia com zero investimento, durante 25 anos — 25 anos, um quarto de século, uma geração se foi aí —, e agora essa concessionária pede uma antecipação antecipada do contrato e o Governo prestes a dá-la. Ou seja, são dois pesos e duas medidas.

Então, foi muito bom V.Exa. trazer isso aqui. Nos não estamos defendendo aqui empresa A, B, C nem D, mas não admitimos isso.

Expurga-se uma concessionária rodoviária, com o argumento de que ela está com inexecução, pedindo caducidade, pedindo execução das garantias, uma empresa que é multinacional, 100% do Governo canadense — um fundo de pensão 100% do Governo canadense —, e, do outro lado, está a FCA, que pertence à VLI e solicitou agora uma renovação antecipada com zero de execução. Ou seja, são dois pesos e duas medidas? Você toma do rodoviário e dá ao ferroviário?

Então, eu acho que é muito pertinente trazer este debate aqui, com o TCU do lado, a esta Casa, à Comissão de Infraestrutura, à Comissão de Orçamento e ao plenário, para discutir e tirar uma posição disso aí. Não vamos admitir e eu já disse isso ao Ministério.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Deputado Cajado, V.Exa. tem a palavra para concluir.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Deputado Paulo Azi, apenas para deixar clara a questão da VIABAHIA na BR-324, a proprietária da VIABAHIA é um fundo soberano — PSI, se eu não me engano —, do Canadá. Quando adquiriram o contrato, eles tiveram, na época do Governo Michel Temer, a segurança de que o passado seria levado em consideração, mas o importante seria ter uma nova empresa assumindo aquela concessão, para regularizar tudo aquilo que estava irregular.

Eles entraram com o compromisso do Governo brasileiro da época, Deputado Paulo Azi. E o que é que eu coloco? Eles assumiram um contrato, sim, é verdade. Havia problema no contrato? Havia, mas o que acontece? Está faltando, na minha opinião, boa vontade em encontrar o termo do equilíbrio, porque, se de um lado a VIABAHIA diz que precisa do reequilíbrio financeiro previsto, depois de 5 anos no contrato, o Governo está dizendo: não, mas você tem que fazer os investimentos que não foram feitos. O.k. Colocam-se no papel os investimentos que têm que ser feitos, os prazos, o reequilíbrio, quando forem feitas essas obras, e quem não cumprir de parte a parte paga multa. No caso da VIABAHIA, tira. Ela tem que assinar que, se não fizer esse cronograma fixo financeiro, abre mão do contrato, sob apenação que o TAC prevê.

Qual é o problema, Deputado Paulo Azi, em chamar o Tribunal de Contas da União e o Ministério Público Federal para participarem desse Termo de Ajuste de Conduta, desse TAC, assim como a ANTT? Bota todos na mesa. Acho que está faltando boa vontade do Ministério da Infraestrutura. Está faltando boa vontade, sim, porque o que se deseja é tirar a empresa. E a empresa vai recorrer sempre à Justiça. V.Exa. acabou de falar sobre a morosidade da Justiça. Ganha-se num dia, perde-se no outro, recorre-se e, se ganhar de novo, entra-se com outro tipo de mandato. V.Exa. sabe que as leis no Brasil favorecem a chicana jurídica, ou seja, que se fique, ano após ano, demandando judicialmente várias questões. Nunca vai se concluir esse processo judicial e me parece que o Ministério da Infraestrutura apostava nisso, em ganhar a ação, e para isso não existe garantia, nem segurança, porque não depende da vontade do Ministério, nem do Ministro.

Acharia mais racional fazer um Termo de Ajuste de Conduta, porque, segundo eu sei, a VIABAHIA e a empresa que é controladora dela nunca fizeram o Termo de Ajuste de Conduta. Vamos dar a elas a oportunidade de assinar, comprometendo-se a executar e colocar de forma clara: vai ter que investir na duplicação, durante o primeiro ano, tantos bilhões. Vai ter que fazer a manutenção em tais trechos; vai ter que tirar o massapê que está em determinados trechos; vai ter que fazer os contornos; vai ter que resolver o problema da entrada em Valéria, em Salvador; vai ter que concluir a ponte e as passarelas em Santo Estêvão e outras cidades. Coloque tudo no papel, prazos e valores! É irracional isso!

Sinceramente, eu não vejo lógica na posição que o Ministério está adotando, se pode vir da empresa. Agora, se a empresa não aceitar, é claro, continuamos na peleja, mas pelo menos tentamos. Hoje, o que não se pode é apostar — como está sendo apostado — única e exclusivamente em quem ganha na Justiça, enquanto os baianos estão sofrendo — como eu e todos que trafegam na BR-324 — com engarrafamento, com falta de manutenção, com insegurança. Principalmente, somos o único Estado em que a BR-116 não está duplicada. Não está duplicada no trecho de Feira de Santana até Minas. Um absurdo!

**O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA)** - O Ministério, Deputado Claudio Cajado, com dois pesos e duas medidas. Um peso para o rodoviário, outro peso para o ferroviário. Isso que é o pior.

**O SR. CLAUDIO CAJADO (PP - BA)** - Aliás, Presidente, eu vou propor uma audiência pública aqui na Comissão de Orçamento sobre essa questão da VIABAHIA com o Ministério da Infraestrutura. Vou propor chamar o TCU e pedir o apoio dos colegas para chamar o Ministério Público Federal. Vamos esse debate aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Pois não, Deputado Cajado. Faço minhas as suas palavras.

Quero dar início ao objeto da discussão desta Comissão, as obras de construção da BR-235, Bahia, quilômetro 282 a quilômetro 357.

Antes, porém, quero cumprimentar e registrar a presença dos nobres Parlamentares, Deputado Osires Damaso e Deputado Hildo Rocha, presentes a esta Comissão.

Passo a palavra ao representante do TCU, Dr. Luiz Fernando Souza, para as suas considerações a respeito da obra BR-235, Bahia, quilometro 282 a quilômetro 357.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Sobre a BR-235, é importante dizer que esse contrato especificamente já está concluído. A obra tem um indicativo de irregularidade grave com retenção de valores. Foi feita essa retenção parcial de valores em relação a uma discussão existente sobre a substituição do subleito da rodovia. Foi um indício inicialmente classificado como proposta de IGP, mas foi reclassificado pelo próprio tribunal, pelo Relator do caso, como IGR .

Esse problema da discussão de valores permanece, mas como o contrato terminou já existe uma tomada de contas especial para discutir justamente esse problema de valores que remanesce.

Apesar de ter a indicação ainda de IGR pelo tribunal, a última instrução da área técnica propôs alteração da classificação da irregularidade de IGR para irregularidade grave com continuidade, uma vez que já existe a tomada de conta especial e o contrato já foi concluído. São essas as informações preliminares a trazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

De pronto, passo a palavra ao Dr. Alisson Nascimento, para falar pelo DNIT, por 10 minutos.

**O SR. ALISSON JOBIM PEREIRA NASCIMENTO** - Nessa questão da BR-235, como o próprio TCU já informou, a obra praticamente já finalizou. Hoje, o empreendimento da BR-235 como um todo é muito importante para toda a região, a integração da regional, saindo de Sergipe até o Piauí.

Nós temos em torno de seis lotes. Desses seis lotes, quatro já estão concluídos e dois estão agora em execução, e um está praticamente concluído, esse do lote 5.

Existiam duas questões colocadas como irregularidade por parte do TCU. Uma, com relação à parte da terraplanagem. Nós fizemos todo um estudo em relação à jazida local e o apresentamos ao TCU. Mas essa situação realmente não foi acatada. Isso acabou indo para a tomada de conta especial. Hoje, nós temos uma cautelar para reter as medições. Nós fizemos isso, retivemos a medição, em torno de 6 a 8 bilhões de medições, por conta dessa cautelar. Outro problema foi a questão do solo mole. Nós também fizemos um estudo bem detalhado em relação ao solo mole, mas esse foi acatado pelo TCU, em relação a esse ponto.

Basicamente, em resumo, nós temos uma obra praticamente acabada. Estamos apenas aguardando a resolução dessa tomada de conta especial para passar a resolver a questão das medições que estão com a cautelar e, com isso, fazer o termo de recebimento da obra. Para concluir de vez, precisamos dessa decisão do TCE.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Quando V.Sa. fala de "praticamente conclusão" refere-se à obra como um todo ou especificamente ao trecho que está sendo objeto de impugnação do TCU?

**O SR. ALISSON JOBIM PEREIRA NASCIMENTO** - Não, é da obra como um todo, desse contrato em específico, 74 quilômetros.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Todo o trecho?

**O SR. ALISSON JOBIM P. NASCIMENTO** - Todo o trecho já está concluído.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Da obra como um todo, que também é o trecho que está impugnado?

**O SR. ALISSON JOBIM PEREIRA NASCIMENTO** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Algum Parlamentar deseja fazer alguma consideração com relação à BR-235?

Vou entrar com a quarta obra, BRT de Palmas, que possivelmente vai ser objeto das considerações do nobre Parlamentar do Tocantins.

**O SR. OSIRES DAMASO** (Bloco/PSC - TO) - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Pois não, Deputado.

**O SR. OSIRES DAMASO** (Bloco/PSC - TO) - Eu quero só tirar uma dúvida sobre a BR-235.

A BR-235 vem da Bahia, do Nordeste, e liga o Norte. Então, ela liga o Tocantins. Parte do Estado do Tocantins já tem alguns trechos pequenos com asfalto. A ponte que liga Piauí ao Estado do Tocantins já foi finalizada.

Então, acho que o trecho que o Alisson comentou deve ser trecho de um contrato que foi questionado, porque a BR-235 no Tocantins está em andamento e ainda tem muita coisa para ser feita. Então, não é a obra toda que está sendo concluída, é apenas um trecho do questionamento. É isso?

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Correto. Se puder esclarecer, existe ainda o trecho total da BR-235. Parece que um trecho está sendo iniciado agora, se não me engano um trecho da Bahia.

**O SR. ALISSON JOBIM P. NASCIMENTO** - Ele está falando no caso do empreendimento como um todo.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Isso. Exato.

**O SR. ALISSON JOBIM P. NASCIMENTO** - E nós estamos tratando de um contrato específico, que é dos 74 quilômetros.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Entendi. Perfeito. Exato.

Obra nº 4. Construção do BRT de Palmas, Tocantins.

Concedo a palavra ao representante do TCU. Por favor, gostaria que aquele que for utilizar da palavra se identifique.

**O SR. SAMUEL SÁ TELES SOARES** - Boa noite a todos.

Eu me chamo Samuel Sá Teles. Sou Diretor na Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana no TCU.

Vou falar um pouco já aqui sobre o empreendimento do BRT de Palmas. Fiscalizamos ainda o edital dessa obra no ano de 2016, quando foi proposta a inclusão desse empreendimento no quadro de bloqueio da LDO. Dentre as principais irregularidades constatadas, vimos que o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental se mostrava deficiente, entre outros achados. Constatamos projeto de engenharia também deficiente. A escolha do regime de contratação integrada nos pareceu também, à época, um pouco deficiente. Também houve uma restrição à competitividade do certame. Já devemos saber disso. É uma coisa que se arrasta há algum tempo.

No ano de 2017, após a nossa fiscalização, foi emitido o Acórdão nº 460, de 2017, encaminhado aqui para esta Comissão para comunicar da IGP desse empreendimento. Apresentou-se como medida saneadora que o Município de Palmas elaborasse, então, um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental que tivesse a aprovação tanto do Ministério — à época, o Ministério das Cidades — quanto da Caixa Econômica Federal, que é a mandatária no caso desses recursos.

O BRT de Palmas é um contrato de repasse. Os contratos de repasse do Ministério das Cidades são, em grande medida, na sua maior parte, administrados pela Caixa Econômica, na qualidade de mandatária. Nessa determinação do Acórdão nº 460, esse estudo deveria quantificar a demanda de acordo com o tipo de transporte, a partir da escolha da melhor solução técnica para o empreendimento. E aí, ato contínuo, o Município de Palmas atendeu o envio desse estudo de viabilidade técnica. No entanto, o que foi constatado pela equipe é que o estudo encaminhado não era sustentável do ponto de vista econômico.

Por exemplo, o BRT é um tipo de empreendimento de mobilidade que até os manuais do próprio Ministério das Cidades dizem que é para transportar, em média, de 5 a 9 mil passageiros por hora. Contudo, o que se tinha nos estudos de viabilidade encaminhados pelo Município de Palmas era que esse tipo de demanda só seria alcançada em 2047, ou seja, daqui a bons anos. O próprio estudo também aponta que haveria outros tipos de soluções de transporte com custo bem inferior aos mais de 400 bilhões que poderiam ser empregados no BRT.

Por conta desses fatos que nós analisamos, à luz dos estudos enviados, o Acórdão 456 do TCU determinou ao Ministério das Cidades que promovesse a desconstituição do termo de compromisso, que tinha colocado o valor de 227 bilhões para essa obra, por conta da fragilidade desse estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Já tinha um MDR, o Ministério das Cidades promoveu então esse distrato, a rescisão desse termo de compromisso. Além disso, esse empreendimento envolvia dois trechos: uma parte era contrato de financiamento com recursos do FGTS e outra parte com recursos do AGU. No caso, o Ministério fez a rescisão dos dois termos, tanto do contrato de financiamento quanto do contrato com recursos do AGU. Enviaram extratos de *display* dessa comprovação.

Por conta disso, no ano de 2020, ano passado, por meio do Acórdão 821, nós entendemos que esse empreendimento deveria sair do quadro de bloqueio, porque houve a perda do objeto. Não havia mais o contrato de repasse. Então, não há que se falar mais de qualquer irregularidade com recursos federais sendo aplicados no BRT de Palmas. Então, basicamente, essa é a situação. Isso já tinha sido comunicado. No Acórdão 851, nós pedimos para que a Presidência do Tribunal encaminhasse essa informação. Mas, por algum motivo, nós estamos aqui para conversar, para discutir.

Talvez, haja outras implicações, sobre as quais nós podemos conversar aqui. Mas da minha parte a apresentação é essa.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Convidado para fazer uso da palavra o Dr. Mauro José Ribas, Procurador-Geral do Município de Palmas, que vai falar virtualmente nessa sessão, por até 10 minutos.

**O SR. MAURO JOSÉ RIBAS** - Inicialmente, boa tarde a todos os Deputados, aos presentes nesta Comissão, aos membros do TCU, e, especialmente, ao Dr. Samuel, que me antecedeu.

Basicamente, é isso. O edital foi suspenso em 2017/2018. Houve desde então uma decisão judicial anulando todo o edital. Houve essa decisão do TCU, suspendendo inicialmente preventivamente, depois de uma decisão judicial que houve também, em cumprimento liminar. Já houve a decisão final em primeiro grau. Por uma obrigação de duplo grau de

jurisdição, foi para o TRF 1 para fazer a apreciação disso. Mas não há mais nenhuma movimentação. Não foi despendido nenhum valor da União para o Município de Palmas em relação ao BRT propriamente dito.

Na época, uma supersecretaria cuidava dessa parte aqui no Município. Ela já foi desmembrada, e, talvez, por isso, não tenha havido nenhuma revogação explícita desse edital. Intrinsecamente, ela não teve mais qualquer tipo de funcionalidade nem utilização para efeitos de nova fiscalização. Não houve nenhuma utilização de qualquer real em relação aos valores que haviam sido destinados inicialmente.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a S.Sa.

Quero apenas questionar muito rapidamente. Não existe mais o convênio federal, Dr. Mauro Ribas. O único ponto que parece estar pendente que fundamentou a permanência da obra no quadro é o edital de concorrência original, de responsabilidade da Prefeitura, que não foi revogado e nem anulado. Portanto, ainda pode ser objeto de nova tentativa de financiamento federal, mesmo com a demonstração judicial de diversas irregularidades nos estudos que embasaram a elaboração do projeto.

V.Sa. pode nos trazer alguma informação se houve alguma mudança nessa posição da Prefeitura e sobre eventual revogação desse edital relacionado ao sistema BRT?

**O SR. MAURO JOSÉ RIBAS** - Como eu havia mencionado no início da minha fala, anteriormente, havia a chamada Secretaria de Transporte e Mobilidade; era uma supersecretaria, digamos assim. Depois, com a assunção da Prefeita Cinthia Ribeiro, houve uma modificação interna. Por algum motivo, que, sinceramente, até desconheço, não houve a revogação ainda desse segmento. Não vou negar que, para a nossa surpresa, nós fizemos a análise, nessa semana, em torno do convite, e verificamos que não havia sido feito esse pedido ainda. Mas já foi feita uma deliberação. E, provavelmente, nós vamos fazer isso administrativamente agora, por esses próximos dias. Se houver necessidade, nós poderemos trazer a informação ao TCU ou a esta Comissão, como acharem melhor.

A decisão judicial, como disse, na Vara Federal da Seção Judiciária de Tocantins, foi pela impossibilidade da continuidade da licitação na época. E ela só subiu para efeito de PRF devido à necessidade do duplo grau de jurisdição, uma questão de ordem legal. Senão, ela já teria sido encerrada. E, consequentemente, talvez isso tenha ocorrido anteriormente. E, com a mudança de secretarias, talvez tenha sido entendido que, com a decisão judicial, automaticamente teria sido revogada a licitação. Mas, isso, administrativamente, não foi feito. E agora nós vamos finalizar essa questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Seria importante, Sr. Mauro — e eu encareço à Prefeitura de Palmas e a S.Sa. —, que, assim que porventura seja procedida à revogação, os senhores encaminhem o documento a este Comitê. Eu quero abrir a possibilidade de participação dos Srs. Parlamentares. Indago se algum Parlamentar desejar usar da palavra. Não havendo mais participações, quero agradecer a presença do Dr. Mauro José Ribas e do Dr. Samuel Sá Teles, Técnico do Tribunal de Contas do Município.

A próxima obra é a construção da BR-040, Rio de Janeiro.

Passo a palavra ao representante do TCU, solicitando que S.Sa. se identifique.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Boa tarde, Deputado. Novamente vou me identificar. O meu nome é Luiz Fernando.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Dr. Luiz, S.Sa. dispõe de até 10 minutos.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - O.k. Muito obrigado.

Antes de falar dessa obra, e até por uma questão de dever funcional e de chefia, eu só queria comentar a colocação que foi feita pelo Deputado João Carlos Bacelar em relação ao Vladimir. Causa-me estranheza a colocação de que ele teria intimidado outros Parlamentares durante a reunião que houve há alguns anos. Isso, obviamente, não cabe a um técnico do TCU, e justamente por eu o chefiar, conheço-o já há alguns anos — ele ocupa hoje uma das Diretorias da Secretaria, da qual sou chefe, e chefia alguns auditores —, e até pela sua postura e por ser um auditor concursado do Tribunal. Causa-me estranheza essa colocação de que ele teria intimidado outros Parlamentares durante essa reunião.

Também a eventual opinião sobre a irregularidade de uma obra não coube somente a ele. Essa opinião ou essa anuência dele foi feita com base em um relatório de auditoria, que foi feito por uma equipe do Tribunal, que passou por ele, por mim, pelo Relator da matéria, no caso, o Ministro Substituto Weder de Oliveira, e pelo Plenário do Tribunal. Então, não foi uma decisão isolada dele; foi uma decisão que passou por diversas instâncias no Tribunal, como é previsto na lei do Tribunal que isso seja feito.

Então, eu só queria prestar esses esclarecimentos.

Com relação à construção da BR-040, apesar de essa obra ter sido pública, ela foi feita dentro de um contrato de concessão, no caso, a conhecida Rio-Juiz de Fora, em que havia a necessidade de se construir a chamada obra da Nova Subida da Serra de Petrópolis. A União fez aportes de recursos nessa obra, o que atraiu a competência de fiscalização do Tribunal. Foram apontados alguns indícios de irregularidade nessa obra, que diziam respeito à avaliação do reequilíbrio econômico financeiro que precisava ser feito nesse contrato de concessão, além de sobrepreço no orçamento da obra e projeto executivo deficiente e desatualizado.

Essas irregularidades foram classificadas como graves, com indício de paralisação. A deliberação do Tribunal foi tomada ainda em 2017.

Cabe comentar que essa obra já havia sido paralisada, mesmo antes da indicação do Tribunal, por falta de recursos que seriam repassados pelo Governo Federal, uma vez que essa obra passou a constar do Orçamento Geral da União.

Até o momento, não foram apresentadas as medidas saneadoras em relação a essa obra. Por isso, ainda existe o indicativo de IGP para essas irregularidades. O contrato ainda continua vigente e permanece também a indicação dessas irregularidades. Era o que eu tinha para explanar, Presidente. Eu permaneço à disposição desta Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Dr. Luiz, já existe deliberação de mérito do TCU acerca da legalidade do modelo contratual adotado para essa obra?

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Deputado, o Tribunal discute especificamente, em relação a essa obra, o 12º Termo Aditivo, que fez a inclusão desses valores na obra. Justamente porque permanecem essas irregularidades, ainda não há uma deliberação de mérito em relação a esse termo aditivo.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a S.Sa..

Convido o Dr. Carlos Eduardo V. Neves para falar como representante da ANTT.

V.Sa. dispõe de até 10 minutos.

**O SR. CARLOS EDUARDO VERAS NEVES** - Vou pedir licença ao Deputado para tirar a máscara.

Eu gostaria de dar boa noite a V.Exa. e agradecer o convite feito à ANTT para que nós nos fizéssemos presentes aqui e pudéssemos fazer as explanações adequadas relacionadas a essas duas obras: BR-040 e BR-290.

Eu fiz uma pequena apresentação para poder facilitar aqui o raciocínio. Eu peço licença para exibi-la.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Temos aqui as duas obras. A primeira que vem para nós é justamente a da BR-040.

Antes até de adentrarmos no mérito da discussão, eu acho importante trazermos para a Comissão justamente o porquê, o que fundamenta se colocarem essas obras, ou não, no Anexo VI, que é justamente o art. 138, que fala que "a obra deverá constar do Anexo VI, como IGP, se ela tiver materialidade, potencial de dano ao Erário, nulidade e graves desvios em relação aos princípios da Constituição Federal".

A própria Lei de Diretrizes Orçamentárias também estabelece, em seu art. 139, incisos I e II, alínea "g", que a reclassificação, que é um juízo técnico e político, pode ser feita pelo Congresso Nacional. E assim quis o legislador, desde 2010 ou 2012, quando esse dispositivo começou a constar de forma mais recorrente da Lei de Diretrizes Orçamentárias. O Congresso poderá avaliar as medidas efetivamente adotadas pelo titular do órgão ou da entidade para o saneamento dos indícios de irregularidade.

Por que eu trouxe esses dispositivos legais? É importante avaliarmos essas obras — e eu estou tendo a possibilidade de suceder aos colegas do DNIT, com quem os nobres Deputados tiveram a oportunidade de discutir um pouco isso — porque muitas vezes esse juízo técnico e político fica um pouco afastado e às vezes há um viés na adoção exclusivamente da posição do Tribunal de Contas da União. Por isso, é muito importante a abertura desse espaço aqui para trazermos os nossos argumentos, que, muitas vezes, são levados ao Tribunal de Contas, à unidade técnica e ao Plenário e que, em alguns momentos, sequer são devidamente avaliados.

Com todo respeito ao Secretário Luiz Fernando, da SINFRA Rodovias, nós que estamos do lado de cá do balcão e temos que tocar esse projeto percebemos que muitas vezes os nossos argumentos não são devidamente analisados pelo Tribunal de Contas da União. Então, é importante termos o Congresso como a instância que vai fazer a última avaliação dessas obras.

Quanto às obras de construção da BR-040, há indícios de irregularidades que já foram apontados pelo Luiz Fernando, basicamente sobrepreço e sobreavaliação. O único que eu gostaria de destacar seria a sobreavaliação decorrente de

alíquotas de Imposto de Renda de Pessoa Jurídica e da CSSL. Eu gostaria de destacar de antemão que a aplicação desses impostos não é algo trivial. Sabemos que a nossa legislação tributária em grande medida é bastante confusa e os próprios aplicadores da legislação tributária muitas vezes têm dificuldade de fazer essa aplicação, quanto mais nós que estamos na área técnica fazendo essa análise. Então, um dos principais indícios de irregularidades apontados pelo tribunal decorre de uma interpretação acerca justamente da aplicação desses tributos no fluxo de caixa desse projeto. Na verdade, nas duas obras, tanto da BR-040 quanto da BR-290.

Aqui só mostrando, rapidamente, a questão financeira e orçamentária, vemos que houve desembolso nos anos de 2015 e 2016, depois não houve mais desembolso para essa obra. Hoje, a situação do contrato é que ele foi encerrado, mas deveria ter sido encerrado em fevereiro de 2021. Porém, por conta de duas decisões liminares que a concessionária ganhou, a Justiça determinou que o contrato não se encerrasse, que o reequilíbrio contratual se desse por prorrogação do prazo da obra. O contrato hoje vige por conta de uma decisão judicial, na verdade, duas decisões judiciais que expusemos ali.

Portanto, nós devemos também levar isso em consideração. E, a exemplo de outros contratos que foram discutidos aqui hoje, a ANTT também se encontra adstrita àquilo que pode ser feito dentro da decisão judicial e das discussões que ocorrem na Justiça.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Dr. Carlos, muito rapidamente, dentro da decisão judicial, cabe uma tratativa? V.Sa. tem informação se há em andamento alguma tratativa para um acordo com a concessionária para tornar a incluir a obra no contrato de concessão?

**O SR. CARLOS EDUARDO VERAS NEVES** - Não, senhor, não há.

Em termos de providências adotadas, que eu acho que é importante de se discutir aqui na Comissão, a ANTT fez um termo de parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina em que, para atender aos anseios e às determinações do Tribunal de Contas da União, nós contratamos a universidade para fazer a elaboração do projeto executivo, justamente para tentar avaliar qual seria o valor justo de execução desse projeto.

A conclusão da análise por parte da área de engenharia ocorreu em setembro de 2021. Então, nós já temos, e isso é muito importante, uma proposta de valores para haveres e deveres em desfavor da concessionária. Isso tem que ficar muito bem registrado. Isso significa que, ao final do contrato, a concessionária estará devendo para a União. Nós já temos isso posto. E esse valor hoje, em termos de obras, é de 194 milhões, porque a ANTT chegou à conclusão de que o valor da obra, o custo da obra seria de 379 milhões, e o valor realizado, o valor executado equivaleria a 185 milhões. A data-base é 2012. É óbvio que esse valor é ainda maior porque nós vamos ainda colocá-lo dentro do fluxo de caixa do projeto, aplicar os tributos e a taxa interna de retorno, para, então, vermos efetivamente quanto a empresa está devendo para nós. E esse processo já está em andamento.

Como eu coloquei ali, está sendo realizada a análise complementar por parte da área de gestão contratual, porque existem ainda alguns itens que deverão ser incluídos para a concessionária pagar. O processo para apuração de haveres e deveres já foi instaurado. Os valores apurados no âmbito do TED serão ainda incluídos nos fluxos de caixa do projeto, como eu falei. E a avaliação da área técnica é que, tão logo quanto possível, deve ser retirada a previsão orçamentária para a obra. Isso ainda não foi feito porque precisamos discutir até dentro da agência e com o próprio Ministério da Infraestrutura em que medida a decisão judicial que nós temos hoje nos permitiria pleitear a retirada da previsão orçamentária. Essa é uma questão que também estamos levando adiante em termos de discussão técnica na agência.

Era isso o que eu queria colocar sobre a BR-040.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Dr. Carlos, com relação à nova subida da serra, como estão sendo tratadas essas obras nos litígios judiciais travados com a concessionária? Ela pleiteia algum tipo de vantagem ou benefício em função do que realizou nessas obras? Caso positivo, qual foi a posição adotada pelo Judiciário nessa questão até agora?

**O SR. CARLOS EDUARDO VERAS NEVES** - Eu posso responder a V.Exa. que sim. A concessionária, por meio dessas liminares, como eu havia ressaltado, pleiteou o reequilíbrio contratual. Por isso, ela ganhou prazo dentro do contrato e está no trecho. O reequilíbrio contratual pode ocorrer tanto por aporte da União, que era o caso anterior, o caso inicialmente previsto, como por extensão de prazo. No caso, a concessionária conseguiu na Justiça que fosse estendido o prazo contratual dela.

Se V.Exa. me permite, vou voltar aqui no quadro da decisão liminar, que eu acho que fica mais fácil de ver.

Na decisão liminar, ela conseguiu uma decisão em fevereiro de 2021. Ela conseguiu prorrogar o contrato em 579 dias para fins de reequilíbrio. Obviamente, nós estamos junto com a procuradoria da agência brigando na Justiça para derrubar essas liminares. Mas elas estão vigendo. E nós estamos de mãos atadas. Se fosse estritamente pelo contrato, já era pra ele ter sido encerrado.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço a V.Sa.

Não havendo Parlamentar que queira discutir, passo para a última obra, objeto desta audiência pública: a ampliação de capacidade da BR-290, no Rio Grande do Sul.

Passo a palavra ao Dr. Luiz Fernando, representante do TCU.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Essa obra na BR-290, no Rio Grande do Sul, tem uma certa semelhança com a obra da BR-040, porque são obras que receberam recursos do Orçamento Geral da União dentro de um contrato de concessão, especificamente nesse caso para construir a quarta faixa de um trecho da BR-290 lá no Rio Grande do Sul.

Mais uma vez, esse aporte de recursos atraiu a competência de fiscalização do tribunal. Ao fazer essa fiscalização, foram apontadas algumas irregularidades graves com recomendação de paralisação, dizendo respeito a superfaturamentos em relação à remuneração das obras, preços excessivos frente ao mercado, quantitativos inadequados e superfaturamento no serviço de instalação de telas de passagem e no transporte de material para bota-fora.

Como esse contrato já se encerrou, apesar de ainda existir o indicativo de classificação de IGP, porque ainda há valores em discussão — valores expressivos, em torno de 40 milhões de reais — com a própria agência reguladora, manteve-se a classificação, mas, como o contrato já terminou, há um processo de tomada de contas especial instaurado no tribunal, que trata de um superfaturamento calculado ao final em torno de 115 milhões de reais com data-base de 2019.

Essas são as principais informações. Permaneço aqui à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Agradeço ao Dr. Luiz Fernando.

Passo a palavra ao Dr. Carlos Neves, que falará pela ANTT.

**O SR. CARLOS EDUARDO VERAS NEVES** - Agradeço novamente a V.Exa.

Vou voltar aqui a minha apresentação para auxiliar no nosso raciocínio sobre a obra.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

De modo preliminar, uma vez que o meu colega do Tribunal de Contas da União mencionou isso, de fato, essas obras têm uma característica bastante peculiar, porque elas representaram uma prática bastante heterodoxa dentro da gestão normal dos contratos de concessão, pois se decidiu fazer aporte de orçamentos da União dentro de um contrato de concessão. E isso, obviamente, não só acabou atraindo a competência do Tribunal de Contas da União para fazer a devida fiscalização do recurso público, mas também atraindo para a ANTT uma responsabilidade e uma *expertise* com a qual ela não estava devidamente habituada.

Então, eu faço questão de fazer este esclarecimento preliminar porque muitos dos eventuais equívocos que o Tribunal de Contas da União apontou, especialmente nesse processo, nesse contrato da BR-290, muitos deles ocorreram por conta realmente de certo desconhecimento à época, uma certa falta de experiência dos técnicos da agência em fazer esse tipo de inclusão de obras nos contratos de concessões de rodovias.

Uma coisa que, ao longo da minha explanação, vai ficar muito clara é que, à medida que o tempo foi passando, a ANTT foi reconhecendo aquilo que estava eventualmente equivocado e foi incluindo correções no contrato, fazendo os reequilíbrios necessários para atender em grande medida aquilo que o TCU havia determinado durante o processo de fiscalização, ou seja, a ANTT procedeu com as correções necessárias.

Ao final da explanação, vai ser até importante entendermos por que, do ponto de vista do tribunal, diante de tudo isso e dos fatos, ainda permanece a indicação de IGP nesse contrato.

Ali estão os indicativos que foram feitos pelo Tribunal de Contas da União: basicamente supostos superfaturamentos no contrato. Devemos lembrar que esse contrato foi encerrado em 3 de julho de 2017. Temos ali o processo de fiscalização, o TC 010.370/2016-1, que está apurando suposto dano ao Erário, que está precificado no montante aproximado de 104 milhões de reais, processo ao qual o Secretário da SEINFRA se referiu, que é um processo de tomada de contas especial.

Essa funcional programática — e isso é muito importante —, segundo o próprio Tribunal de Contas da União indicou, ela está vazia. Não existe dotação orçamentária. Então, há rubrica, mas não há dotação orçamentária ali. Isso é muito importante na hora de considerarmos o porquê dessa obra estar ou não no Anexo VI.

Providências adotadas pela agência. Em 2016, por meio de diversas manifestações, a área técnica da própria ANTT procedeu com todas as retificações necessárias ao termo aditivo. Devemos entender aqui que, ao contrário do que ocorre em obras públicas — e eu falo isso porque trabalhei no DNIT durante 4 anos, lidei com o Tribunal de Contas da União

lá no DNIT durante 4 anos —, olhar o orçamento e a execução contratual de uma obra pública é bastante distinto de olhar a execução contratual e o orçamento dentro de um contrato de concessão. São lógicas distintas. Uma coisa, por exemplo, que há no contrato de concessão são todas as questões de equilíbrio econômico-financeiro do contrato. E isso não é determinado sequer pelo contrato. Essa garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos é determinado pela lei e pela própria Constituição.

A ANTT prima por esse olhar sobre o equilíbrio econômico-financeiro. As coisas que vêm daí, como, por exemplo, as obras, a avaliação orçamentária, são feitas todas dentro desse prisma. Então, temos que considerar questões, por exemplo, que não consideramos em uma obra pública, como taxa interna de retorno, incidência de impostos ao longo do tempo, e por aí vai. Então, existem outras questões importantes que devem ser sempre consideradas.

Vale dizer que a única exceção em relação, digamos assim, ao que não foi adotado de pronto por parte da ANTT em termos de correção foi justamente a incidência daqueles dois tributos. Eles representaram uma dificuldade adicional na inclusão desses tributos dentro do fluxo de caixa, e isso representa uma divergência técnica grande com o Tribunal de Contas da União não só por conta da implementação propriamente dita, mas também da interpretação sobre a legislação tributária para que consideremos esses tributos dentro do fluxo de caixa da concessão. Então, isso é bastante relevante.

Temos uma deliberação, em 2020 já, em que aprovamos, preliminarmente, um reequilíbrio econômico-financeiro novamente em desfavor da concessionária da ordem de 141 milhões de reais. E por que fizemos essa deliberação preliminar? Justamente porque a procuradoria da agência ressaltou a necessidade de observarmos os prazos processuais para não perder o direito de cobrar a concessionária na Justiça.

Então, em função disso, de forma preventiva e proativa, a própria gestão da ANTT optou por soltar uma deliberação preliminar apurando haveres e deveres da concessionária, mesmo sabendo que ainda era um processo em curso. E isso demonstra boa-fé não só da área técnica da agência reguladora, mas também da sua própria diretoria colegiada.

E por que eu ressalto a questão da boa-fé? Porque temos que lembrar que, no processo de tomada de contas especial, mencionado pelo colega do Tribunal de Contas da União, estão arrolados servidores da agência reguladora, inclusive o servidor que assinou uma nota informativa à época. A nota informativa, como o próprio nome diz, visava a informar, não visava a fundamentar a tomada de decisão. E desse servidor, por exemplo, dentre outros servidores, estão sendo cobrados, dentro do processo de tomada de contas especial instaurado pelo Tribunal de Contas da União, mais de 40 milhões de reais — de um servidor público federal da agência reguladora, da mesma carreira que eu.

E aí eu volto àquilo que os próprios Deputados colocaram muito bem aqui, que devemos também levar isso em consideração. Quer dizer, deve-se partir da premissa da má-fé de quem está ali na gestão contratual ou da boa-fé de quem tem de quem está ali? Devemos avaliar se houve de fato negligência, imprudência, imperícia, como a lei fala, ou devemos partir da premissa de que tudo isso ocorreu e por isso deve ser cobrado?

Então, é importante também termos isso em mente, porque esse processo representou um problema até do ponto de vista da própria gestão de pessoal da área.

No final agora, por último, foi proposta à diretoria colegiada a aprovação do valor final de haveres e deveres em desfavor da concessionária da ordem de 202 milhões de reais. Então, aquilo que o Tribunal de Contas da União cobra, em âmbito de tomada de contas especial, é por volta de 104 milhões de reais, um pouco mais que isso. A ANTT está propondo, na sua deliberação final de ajuste de contas, um débito da concessionária da ordem de 202 milhões de reais.

E, novamente, de forma bastante prudente, esse processo ainda não foi deliberado porque está especificamente comigo sendo analisado, para que enviamos para a diretoria colegiada da agência um documento mostrando que há uma correspondência direta entre tudo aquilo que foi solicitado de correção, por parte do Tribunal de Contas da União, e tudo aquilo que foi apurado em termos de haveres e deveres, por parte da agência reguladora, para mostrar que, no final das contas, todos os eventuais indícios de irregularidades foram devidamente apurados.

Além disso, a ANTT foi além da análise do Tribunal de Contas da União, cobrando outros valores da concessionária, que, em princípio, o Tribunal de Contas não havia, por óbvio, identificado. Então, a ANTT está indo além daquilo que eventualmente haveria de dano ao Erário proposto pelo Tribunal de Contas da União.

Eu gostaria, então, de agradecer a V.Exa. a oportunidade novamente e me colocar à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Paulo Azi. DEM - BA) - Não havendo quem queira discutir a matéria, declaro encerrada a discussão.

Quero aqui cumprimentar o Dr. Carlos Eduardo Neves. Agradeço a participação de V.Sa., bem como dos técnicos do Ministério da Infraestrutura, do DNIT, que aqui também estiveram.

Agradeço a participação do Dr. Luiz Fernando, do TCU. Em seu nome, Dr. Luiz, peço que transmita aos demais membros dessa Corte os nossos agradecimentos pela participação. Quero dizer que este Parlamentar tem o maior apreço por esse importante órgão que presta um serviço relevante ao nosso País.

Tivemos aqui a oportunidade de identificar prejuízos que poderiam ocorrer ao Erário e que não se materializaram em função das considerações que esse tribunal fez. Apenas entendemos que, em alguns momentos, é possível que uma postura mais colaborativa possa fazer com que diversas obras possam ter o fim que todos nós desejamos, que é atender a população, respeitando, claro, as informações especificamente quando está se comprovando irregularidades, longe de qualquer Parlamentar aqui defender qualquer obra que tenha indícios de irregularidades. Mas quero aqui reiterar o nosso respeito, o nosso apreço e o nosso reconhecimento a essa importante Corte da nossa República.

Não havendo mais assunto nesta pauta, quero agradecer a presença de todos e declarar encerrada a presente reunião.

#### **QUARTO SEM ÁUDIO**