



O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Bom dia a todos!

Declaro iniciada a 12ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização, que foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Ministério da Infraestrutura, da Agência Nacional de Transporte Terrestre — ANTT e ainda representantes do Tribunal de Contas da União.

Conforme a Lei nº 13.707, de 2018, no § 1º do art. 122, que "dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2019", a Comissão Mista poderá realizar audiência pública com vista a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves. Por esse motivo, 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 apontados pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 2.554, de 2019, TCU-Plenário, sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

Hoje ouviremos os representantes da ANTT e do Ministério da Infraestrutura.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 93, inciso II, combinado com o art. 89, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, os palestrantes disporão de 10 minutos, prorrogáveis, para sua exposição. E, de acordo com o art. 94, § 2º, do Regimento Interno do Senado Federal, os membros da Comissão poderão, terminada a apresentação, interpelar os oradores exclusivamente sobre a exposição.

Conforme estipulado 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, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores 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.

A lista de inscrição para o debate está aberta.

Neste momento, convido para tomarem assento à mesa o Sr. Jairo Misson Cordeiro, Secretário de Fiscalização Portuária e Ferroviária do TCU, o Sr. Alexandre Porto, Superintendente de Ferrovias da ANTT, e o Sr. Marcos Felix, Assessor Especial do Ministro da Infraestrutura.
(Pausa.)



Passo a palavra ao representante do TCU, o Sr. Jairo Cordeiro.

O SR. JAIRO MISSON CORDEIRO - Bom dia a todos! É uma honra poder estar aqui representando o Tribunal de Contas da União nesta gestão do Ministro e seu Presidente Mucio, que preza sempre por esse contato com o Parlamento, tendo em vista que o TCU auxilia o Poder Legislativo no controle externo da administração pública.

A Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária é a unidade técnica do Tribunal de Contas da União que trata de transporte ferroviário e aquaviário. Hoje, eu vim falar sobre um empreendimento, que já consta do quadro de bloqueio e que, há algum tempo, vem sendo fruto de diversas análises e auditorias do TCU: a Ferrovia Transnordestina.

O Tribunal tem alguns processos tratando do tema dessa ferrovia. Em 2016, o Congresso Nacional deu entrada a uma solicitação ao TCU sobre cinco temas da ferrovia, que são basicamente: a legalidade do contrato de concessão — e me refiro aqui à concessão da Malha II, de que vou falar depois que foi cindida, dividida, em 2014 —; os atrasos na destinação dos recursos e na atuação da ANTT para recuperação dos atrasos que já vinham ocorrendo à época, em 2016; a governança da VALEC, já que é sócia minoritária da concessionária, contemplando como ela fazia a avaliação de riscos antes do aporte de recursos a essa concessão; os termos de ajustamento de conduta que a ANTT celebrava com a concessionária, tendo em vista que, até então, eles se mostravam pouco efetivos; e a estrutura de governança de todo o empreendimento. Desses cinco pontos, que, repito, foram objeto de uma solicitação do Congresso Nacional ao TCU, o Tribunal já se pronunciou em quatro deles.

Atualmente, está pendente apenas o primeiro, que seria a legalidade do contrato de concessão da Malha II. Esse processo foi instruído, no mérito, pela unidade técnica em 2017. Então, em agosto de 2017, a unidade técnica já havia feito um pronunciamento apontando a ilegalidade de alguns pontos do contrato, principalmente da cisão que havia ocorrido e de uma concessão de forma irregular da Malha II. Após esse pronunciamento da unidade técnica, foi montado um grupo de trabalho no âmbito do Poder Executivo que analisou a situação e fez algumas propostas para o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

As concessionárias também entraram com memoriais no TCU, e a ANTT apresentou uma nova documentação, basicamente informando que já havia iniciado um processo para decretar a caducidade das concessões. A novidade que houve é que, em maio deste ano, a unidade



técnica analisou toda essa documentação que foi apresentada, tanto a do grupo de trabalho da Transnordestina, quanto a que foi encaminhada pelas concessionárias e a que foi encaminhada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Além disso, fez também diligências na ANTT para saber em que estágio estavam esses processos de caducidade.

Após analisar toda essa documentação, a unidade técnica reafirmou a sua proposta pela invalidade da cisão da malha que ocorreu em 2014 e também da subconcessão para uma empresa diferente da concessionária original de 1997, para uma outra pessoa jurídica, e de uma extensão de prazo que foi concedido para a Malha II sem qualquer análise de manutenção de equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Basicamente, a posição da unidade técnica na instrução que foi realizada em maio deste ano é a mesma do pronunciamento de agosto de 2017.

Essa instrução está agora no gabinete do Ministro Relator, que é o Ministro Walton Alencar Rodrigues. Esse processo está aguardando uma deliberação do Ministro ou que ele o leve ao plenário para que seja julgado. Esse é o último ponto daqueles questionamentos que foram enviados para o Tribunal de Contas da União pela Comissão Externa criada para o acompanhamento da Transnordestina. Aguarda-se que o Tribunal encaminhe uma resposta final para o Congresso.

Esses são os pontos principais.

Eu fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Jairo.

Passo a palavra ao representante da ANTT, o Sr. Alexandre Porto.

O SR. ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA - Primeiramente, eu queria dar bom dia a todos e agradecer o convite do Deputado Filipe Barros para estar presente. É uma honra poder estar aqui, prestando esclarecimentos à sociedade.

Cumprimento o Jairo, colega do Tribunal de Contas, que exerce o nosso controle, e o colega Marcos Felix, do Ministério da Infraestrutura.

Antes de entrar em alguns pontos, eu queria fazer um breve contexto da Transnordestina, lembrando que a desestatização da Malha Nordeste, cujos estudos foram feitos pelo BNDES, se deu por concessão na década de 90. Na época, a única malha que se entendeu economicamente inviável, entre aquelas que constituíam a Rede Ferroviária Federal, foi a Malha Nordeste. A



viabilidade se daria apenas com a construção do que se chamava de "Nova Transnordestina", que era um trecho ferroviário que deveria ser construído pelo poder concedente para que aquela empresa pudesse buscar a sua viabilidade econômica. Acontece que o poder concedente — no caso, por meio do DNIT — não conseguiu fazer a obra, e o contrato, no nosso entendimento, entra num processo de desequilíbrio. A concessionária manifesta o interesse de fazer a obra pela agência, e a agência autoriza a realização dos projetos. Em 2013, diante das dificuldades que a concessionária tinha e pelo regulador não ter um instrumento para cobrar o cumprimento da obra, é feita a cisão da Malha Nordeste em duas malhas: a malha velha, a qual chamamos Malha I; e a Malha II, que é malha Nova Transnordestina, feita por um novo contrato de concessão. Foi feita a cisão da malha em duas concessões.

Esses atos estão sendo apurados pelo Tribunal de Contas — o Jairo bem colocou alguns TCs que estão em andamento naquele órgão de controle. A agência vai apresentar todas as suas justificativas e os esclarecimentos no que for necessário.

É importante dizer que a Transnordestina não é uma obra pública. Ela é uma obra de uma concessionária, a partir de recursos obtidos com financiamento público, diferentemente de uma obra pública, via DNIT, via VALEC, e esse é um dos pontos. No Acórdão nº 2.554, que é citado no ofício aqui da Comissão, não consta TLSA como IGP. Acho que precisamos trazer esse esclarecimento.

Com relação à cautelar que o Tribunal de Contas trouxe, via Acórdão nº 671408, ele suspende todo repasse de recursos de financiamento público até que a concessionária apresente todos os elementos de projeto necessários para que agência possa definir o valor exato da obra. Imediatamente, essa cautelar entra em vigor. Não há mais repasses de financiamento público para a execução da obra desde 2017, e aguardamos ainda o encaminhamento dos projetos para apreciação pela agência.

A concessionária encaminhou vários projetos, e aguardamos o encaminhamento de toda a obra para que possamos dar resposta ao acórdão do Tribunal de Contas.

É importante dizer que, nesses períodos, quando houve a cisão da malha e a assinatura do novo contrato de concessão, havia prazos para a conclusão das obras que foram descumpridos. A agência, no exercício de sua missão institucional de administrar e fiscalizar esses contratos, imediatamente instaurou os processos administrativos para apurar a conduta da concessionária.



Depois de 2 anos de trabalho, concluiu-se que, realmente, a concessionária deu causa a não execução das obras. Em que pese a sua argumentação de que ela não obteve os recursos do financiamento, quando olhamos a matriz de risco do contrato e toda a defesa e o contraditório, a agência concluiu que ela teve culpabilidade pela não entrega das obras nos prazos estabelecidos. E, no decorrer dessa apuração, foram instaurados dois processos de caducidade na agência: um deles foi aprovado na diretoria colegiada recentemente e encaminhado ao Ministro de Estado da Infraestrutura, propondo que seja decretada a caducidade da concessão da Malha Nordeste, a malha antiga. O processo da malha nova de caducidade também encontra-se bastante avançado na agência reguladora. Nós já temos o relatório concluído pelos servidores que compõem a comissão, já temos o parecer jurídico, e hoje o processo encontra-se distribuído a um diretor relator, para que seja colocado de volta na agência reguladora.

Com a aprovação desse relatório, o processo também é encaminhado ao Ministério da Infraestrutura, com a proposição de caducidade, cabendo àquele órgão verificar qual é a melhor opção para o problema em questão.

Então, numa breve síntese, é isso o que eu tinha para colocar e, realmente, coloco-me à disposição aqui para quaisquer esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Alexandre.

Passo a palavra ao representante do Ministério da Infraestrutura, Marcos Felix.

O SR. MARCOS FELIX - Bom dia a todos. Inicialmente, obrigado pelo convite, pela oportunidade de tentar esclarecer esse assunto.

Como bem colocaram os meus antecessores, o problema da Transnordestina é complexo e cheio de nuances. A Transnordestina começa lá no final da década de 90, com a concessão de toda a malha ferroviária acima do Rio São Francisco, que se mostrou, logo de início, uma concessão difícil. Ela teve até um acaso logo no início, um problema climático, que fez perder uma parte da malha e passou por diversos desafios, inclusive esse citado pelo Alexandre Porto, de dar maior visibilidade à concessão, por meio de investimentos do poder concedente.

Esses investimentos foram iniciados de forma um tanto quanto criativa para o momento, fazendo com que houvesse essa iniciativa de controle pelo Tribunal de Contas, apontando alguns problemas nas escolhas que foram tomadas pela administração ao longo desses últimos anos.



Esse problema entrou no radar do Ministério da Infraestrutura logo no começo deste Governo, e nós passamos a conversar com todos os atores envolvidos, com o Tribunal de Contas, com a concessionária, com os investidores, com todas as partes envolvidas no processo da concessionária, a fim de tentar encontrar uma solução para o problema, e essa solução pode ocorrer de diversas formas, desde a caducidade dos contratos de concessão até uma solução de mercado para concessão. São soluções que ainda estamos analisando, estudando, procurando uma que dê maior retorno para a sociedade, que tenha um maior interesse público.

Estou aberto a questionamentos, se houver.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Antes de iniciar o debate, consulto os representantes dos órgãos gestores e do TCU se querem fazer questionamento de um para outro. *(Pausa.)*

Está iniciado o debate. Como não há oradores inscritos, a equipe técnica aqui da CMO nos preparou alguns questionamentos, que passo a fazê-los.

Ao representante do Tribunal de Contas, eu gostaria de confirmar a ocorrência ou não de mudanças nos principais apontamentos do tribunal que embasaram a paralisação em 2018. Primeiro: existe posição de mérito já julgada acerca da legalidade global do contrato de concessão da Nova Transnordestina, diante dos questionamentos delineados nos Acórdãos nºs 67, de 2017, e 2.532, de 2017? Existe constatação da disponibilidade do projeto executivo atualizado da obra e de sua aprovação pela ANTT?

Questionamentos ao representante do Ministério da Infraestrutura: no ano passado, quando a CMO decidiu manter a paralisação dos recursos públicos na obra, até hoje detectamos muito poucas modificações na situação. Ao que podemos apurar, nenhum dos pontos questionados pelo Congresso teve qualquer avanço. Não há modelagem econômica sustentável para a continuidade do projeto nem solução para o aporte de novos recursos privados. Não há projeto executivo aprovado pela ANTT e não há sequer segurança jurídica sobre a validade do próprio contrato de concessão da Nova Transnordestina.

Como fato novo, vimos apenas uma retomada de pequena intensidade do trecho de obras em andamento, exclusivamente com recursos privados do concessionário, porém, segundo relatado à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, os recursos



empregados, cerca de 250 milhões de reais, seriam suficientes apenas para mobilização e retomada das obras até o final de 2019.

Pergunto: o Ministério considera que existe alguma viabilidade econômica na continuidade do projeto? Sob quais condições entende ser aceitável a aplicação de mais recursos públicos no projeto?

Pergunto ainda: para formar decisão governamental em implementar qualquer medida futura em relação à ferrovia, qual é a proposta do Ministério para viabilizar uma ação coordenada dos diferentes agentes públicos — ANTT, VALEC, BNDES, FNDE e etc. —, que até hoje atuavam cada um sem saber o que os demais faziam nem quanto dinheiro colocavam. Que tipo de medida de governança na prática estão sendo adotadas para organizar a ação federal em relação à Nova Transnordestina?

Questionamento ao representante da ANTT: as perguntas para a agência se referem ao seu papel de reguladora direta da concessão e do contrato. Primeira: a concessionária entregou os projetos até julho de 2019, conforme estava previsto? Qual a situação atual dos projetos executivos entregues pela concessionária? Que parcela de obra eles cobrem? Já há alguma definição acerca do montante total necessário para finalizar o projeto? Qual o valor desse montante? Quanto do valor ainda a ser aportado caberia ao parceiro privado e quanto caberia aos parceiros públicos — recursos onerosos e não onerosos.

Ainda sobre esses projetos executivos, qual o resultado da avaliação da ANTT? Estão aprovados ou sujeitos a mudanças substanciais ou não foram ainda avaliados? Qual a previsão de conclusão dessa avaliação? Quais as dificuldades da agência para realizar esse trabalho de avaliação e o que seria necessário para superá-las? Em relação à retomada parcial por parte do concessionário verificado em 2019, qual o seu efeito na execução do contrato de concessão?

Por fim, pergunto qual o estado atual dos dois processos administrativos que apuram descumprimento das obrigações contratuais originais de concessão na malha antiga por parte da concessionária da obra e dos sucessivos termos de ajustamento de conduta também descumpridos?

Vou passar ao Jairo, para responder aos questionamentos.

O SR. JAIRO MISSON CORDEIRO - Obrigado pelas perguntas. Três perguntas foram colocadas aqui para o TCU. Em relação à primeira, se houve alguma evolução desde a situação



dos acórdãos que cautelarmente suspenderam os aportes públicos na Transnordestina, então, para o TCU — e a unidade técnica refez agora a instrução em maio de 2019 —, não houve evolução para os apontamentos anteriores que já haviam sido colocados.

Então, desde agosto de 2017, quando houve um pronunciamento da unidade técnica e depois retornou para ser analisado com novos documentos, o relatório final do grupo de trabalho, os memoriais que foram apresentados pelas concessionárias e pela ANTT, não houve nenhuma evolução. Mas também cabe ressaltar que não há uma decisão final do TCU, não há uma posição do Plenário do Tribunal de Contas da União. O relatório encontra-se no gabinete do Ministro Walton Alencar Rodrigues, que é quem fará o voto e levará a matéria à apreciação do colegiado do TCU.

A terceira questão era a situação da análise dos projetos pela agência. Também não temos essa informação. A agência encontra-se com os projetos. A concessionária havia feito ao TCU a solicitação de que os projetos fossem entregues de forma faseada, mas a manifestação da unidade técnica é a de que cabe à agência avaliar a melhor forma de receber esses projetos e analisá-los.

Então, não temos mais informações sobre isso. Talvez o Alexandre Porto possa falar um pouco mais.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Jairo.

Passo a palavra ao Alexandre.

O SR. ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA - Basicamente as perguntas se referem à questão dos projetos. Nós temos uma medida cautelar, colocada pelo Tribunal de Contas, por meio do Acórdão nº 1.408, e seu recurso foi analisado pelo Acórdão nº 167, de 2107, em que ele estabelece a suspensão de repasses dos financiadores públicos até que a agência conclua a análise do orçamento da obra. Para que a agência possa fazer a análise do orçamento da obra, é necessário que tenhamos o projeto executivo, com todos seus elementos de engenharia, completo, para que aí, sim, o órgão regulador possa conhecer o valor exato da obra.

A concessionária realmente fez um esforço na elaboração desses projetos executivos. Ela apresentou esses projetos para a agência de forma faseada: fazia um lote e entregava o projeto; depois fazia outro lote e entregava o projeto. Quando recebemos diversos protocolos,



percebemos que é preciso haver uma compilação disso. É necessário colocar tudo na mesma data-base, é necessário que a técnica orçamentária esteja presente em todos os elementos.

A concessionária foi notificada recentemente, por meio de um ofício da Superintendência de Ferrovias, para que reapresente o conjunto como um todo. De nada adianta analisarmos o orçamento de um lote específico, porque a cautelar do Tribunal de Contas é para o orçamento da obra toda. Então, de nada adianta ficarmos analisando no varejo esses projetos que a concessionária encaminhou para a agência. Por isso, a agência manda à concessionária uma notificação para que ela reapresente esse orçamento, de forma completa e unificada, a fim de que aí, sim, possamos nos debruçar sobre a análise, para concluir qual seria o valor da obra.

A outra pergunta que foi colocada é a respeito dos processos administrativos de inadimplemento. Como eu disse anteriormente, temos dois processos de inadimplemento em curso, um da malha antiga, a malha velha, e o outro da malha nova, a Nova Transnordestina. O da malha velha já foi concluído pela agência — recentemente, acho que na semana passada, foi aprovado na diretoria colegiada —, e foi encaminhada a proposição de decretação de caducidade da Malha Nordeste, da sua malha 1, a malha antiga, ao Ministério da Infraestrutura. Cabe agora ao Ministério da Infraestrutura, bem como à Presidência da República, definir qual seria a melhor saída para o problema que se apresenta.

Com relação ao processo da malha nova, o processo já se encontra bastante avançado. Foi dado um prazo à concessionária para tentar corrigir. Isso ela descumpriu novamente. Com isso, foi aberta uma comissão de servidores. Foi dada ampla defesa e contraditório à concessionária, cuja explicação não foi acolhida pela agência. Dessa forma, o processo segue para aprovação na Diretoria. Hoje ele se encontra com o Ministro Relator, o Dr. Weber, o nosso Diretor, para que ele apresente o voto no colegiado. Uma vez aprovado isso na Casa, será encaminhado ao Ministério da Infraestrutura.

Acho que dessa forma vamos respondendo todos os questionamentos que nos foi colocado.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Alexandre.

Passo a palavra ao Sr. Marcos Felix.



O SR. MARCOS FELIX - É importante observar que o problema da Transnordestina é um problema de concessão de um serviço público de transporte ferroviário, e como tal deve ser tratado.

Essa ferrovia tem questões idiossincráticas, vamos dizer assim, questões locais, mas, ainda assim, é um desafio de regulação no âmbito da agência reguladora, que passou por um escrutínio do controle externo e tem questões ainda em análise no Tribunal de Contas.

O papel do Ministério da Infraestrutura, nesse caso, é secundário. Ele viria depois de uma decisão, de uma deliberação da agência, que ainda está sendo tomada de forma faseada: primeiro, na Malha I; depois, eventualmente, na Malha II.

Não é verdade que não se tem feito nada; ao contrário disso, o Ministério, ainda que tenha um papel secundário na solução da questão, que viria depois de uma deliberação da agência, está se antecipando ao problema. Desde o começo do ano, estamos investigando o caso, tentando conciliar com os atores interessados, para se conseguir, de maneira mais célere possível, uma solução para a questão. Então, desde o começo do ano, estamos conversando com todos os envolvidos — com a agência reguladora, com a concessionária, com os financiadores, com os órgãos de controle — para identificar o problema e, quando chegar o momento de nos manifestarmos formalmente, termos uma solução célere para a questão. E, não por outra razão, já conseguimos um certo avanço.

Essa obra estava parada há quase 2 anos e houve agora uma retomada do investimento pelo investidor privado, sem financiamento público — é bom lembrar isso. O investidor privado, sinalizando o interesse na continuidade da obra e na viabilidade da obra, começou a aportar recursos próprios na ferrovia em dois segmentos, no Estado do Ceará e no Estado do Piauí, e vem procurando gerar uma solução de mercado para a questão.

Ainda é cedo para definirmos o resultado que se obterá de todas essas tratativas, mas o esforço é significativo da parte do Ministério da Infraestrutura para que se tenha uma solução ótima para a questão.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Marcos.

Não há nenhum outro inscrito para o debate. Então, eu agradeço a presença dos três componentes da Mesa.



Neste momento, já convido para se sentar à mesa o Sr. Evandro Torquato Sobrado, Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias da ANTT; e o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do TCU.

Agora nós iremos discutir a BR-040 e a BR-290.

Passo a palavra ao representante do TCU, o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza.

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Bom dia, Deputado Filipe Barros; bom dia, Evandro. É uma satisfação estar aqui mais uma vez representando o Tribunal. Quero apenas reforçar o que o Jairo falou da missão do Tribunal de prestar auxílio às Casas Legislativas no controle externo da administração pública.

A ideia é falar hoje sobre duas obras. Apesar de falarmos de contratos de concessão de rodovias, nós nos referimos a elas como obras porque receberam aportes da União para que fossem executadas. A primeira delas é a BR-040, no trecho entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora, que tem uma concessão ainda vigente a cargo da Concer. Especificamente, a obra diz respeito à nova subida da Serra de Petrópolis, a qual recebeu recursos da União. Na verdade, ela foi orçada por um pouco mais de 1 bilhão de reais. Parte desse valor seria suportado pelas tarifas que são pagas no pedágio e parte por um aporte da União que foi feita.

Esse aporte da União atraiu a competência fiscalizatória do Tribunal. Então, nós solicitamos, na época, os projetos executivos, numa fiscalização realizada no ano de 2016. Esses projetos, salvo engano, foram entregues à agência em 2011 e 2012 e foram detectados basicamente à época, em 2016, três irregularidades classificadas como graves com indicativo de paralisação. A primeira diz respeito especificamente ao projeto básico e executivo desatualizado e deficiente; a segunda trata do sobrepreço no fluxo de caixa marginal, decorrente de superestimativa de alíquota e da base de cálculo; a terceira, do sobrepreço no orçamento específico da obra. À época, esses sobrepreços atingiam algo em torno de 300 milhões de reais, aproximadamente.

Pois bem. O Tribunal, após ouvir a agência e a concessionária, determinou uma série de medidas saneadoras em relação a essas irregularidades que passavam por um detalhamento melhor do projeto e por cálculos mais refinados que demonstrassem a assertividade ou não dos valores que estavam em discussão em relação ao sobrepreço.



Em 2017, esse projeto foi encaminhado ao Tribunal. Foi feita uma análise e se verificou que esse projeto de 2017 era substancialmente diferente do projeto que havia sido encaminhado ao Tribunal, que era aquele projeto de 2011. O Tribunal fez uma nova análise sobre esse novo projeto e continuou identificando problemas de sobrepreço e problemas no projeto em si, num valor menor, porém ainda significativo de mais de 200 milhões de reais.

Finalmente, por conta dessa análise feita em 2017, em 2018 prolatou-se um novo acórdão fazendo basicamente determinações muito parecidas para que se melhorasse também esse novo projeto e esclarecesse alguns pontos em relação a esse sobrepreço. Isso foi em 2018. Agora, em 2019, foi feita uma atualização do andamento dessa solicitação de melhoria do projeto, e a agência informou que já está avançada em relação a esses documentos. A princípio, eles devem estar finalizados em dezembro deste ano. Até o momento, o Tribunal não recebeu nada em relação às medidas saneadoras colocadas. Então, recentemente, um novo acórdão manteve a classificação como irregularidade grave com paralisação para essas irregularidades da BR-040.

Passo agora a falar da BR-290, no Rio Grande do Sul, uma concessão, um contrato que terminou em julho de 2018, e que também recebeu aportes de recursos do Orçamento para a construção da quinta faixa em um trecho da concessão próximo a Porto Alegre. Foi feita uma fiscalização, que se iniciou em 2017, e, em 2018, foi feita uma proposta de classificação de irregularidades graves com paralisação em relação a duas irregularidades: superfaturamento no cálculo da remuneração das obras e superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado de quantitativos inadequados nos projetos que foram executados utilizando recursos da União.

Superfaturamento por quê? Porque praticamente todo o valor dessa obra já foi pago à concessionária, e o que era inicialmente sobrepreço já se configurou em superfaturamento. Só que esse contrato terminou em julho de 2018, e ainda ocorrem tratativas entre a concessionária e a ANTT. Então, até por cautela, manteve-se a classificação de irregularidade grave com paralisação, apesar de o contrato já ter se encerrado. Ainda pode haver pagamentos nesse plano de trabalho em que houve a alocação de recursos para essa obra. Vejam que, especificamente em relação a esse empreendimento, não houve ainda uma deliberação do Ministro-Relator



sobre a classificação ou não como IGP. Ela entrou no quadro bloqueio ainda como uma proposta.

A última instrução da unidade técnica foi feita em julho deste ano, após novas oitivas da ANTT e da concessionária. Isso aconteceu porque, entre 2017 e 2018, foram incorporadas a esse processo informações da Operação Cancela Livre, que apontaram uma série de problemas nessa concessão.

Então, foram feitas novas oitivas da ANTT e da concessionária, e, nessa instrução de julho deste ano, mantiveram-se as indicações de irregularidades graves com paralisação para os dois superfaturamentos que já existiam, e a equipe ainda apontou mais outros dois. Já havia uma discussão anterior, mas, infelizmente, não foi possível chegar a um valor porque não havia elementos. Com esses novos elementos da operação de que eu falei, foi possível chegar a um valor de superfaturamento, o que aumentou um pouco o valor inicial que havia sido apontado.

Então, essa é a situação, em resumo, dessas duas obras que ainda se encontram no quadro de bloqueio.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Luiz.

Passo a palavra ao Evandro, da ANTT.

O SR. EVANDRO TORQUATO SOBRADO - Bom dia a todos, especialmente aqui à figura do Deputado Filipe. É um prazer estar aqui com os senhores.

Estou à disposição para as perguntas ao final da minha fala ou quando o Deputado assim quiser. Eu gostaria de comentar algumas coisas. Acredito que repetir o histórico falado pelo Luiz Fernando seria uma redundância. Ele trouxe uma riqueza de detalhes ímpar aqui.

De uma maneira geral, nós estamos falando sobre duas obras, duas concessões nas quais houve aporte do Governo, de uma maneira muito simplificada. Acredito que as semelhanças param por aí.

Em relação à Concer, que é a concessionária da BR-040, no Rio de Janeiro, que trata da nova subida da serra, foram apontadas as irregularidades pelo TCU. A ANTT se prontificou a estudar essa questão um pouco mais a fundo, inclusive fazendo um Termo de Execução Descentralizada — TED junto com a Universidade Federal de Santa Catarina, onde eles estão levantando, minuciosamente, posso dizer, todos os serviços executados e comparando com os



dois projetos mencionados aqui pelo colega Luiz Fernando. São dois projetos, um aprovado e o outro apresentado em 2017.

Posso dizer que o Laboratório de Transportes e Logística, o LABTRANS — assim o denominam a equipe lá da Universidade de Santa Catarina —, tem feito um trabalho muito minucioso, repito. Eles estão inclusive escaneando toda a obra e trazendo todo o material de levantamento. Hoje inclusive eles estão a campo, fazendo sondagens, porque foi identificada uma particularidade de solo mole, e eles estão verificando a existência desse solo mole lá no Rio de Janeiro, fazendo sondagens. O trabalho está indo muito bem e nós estamos com a perspectiva de finalizá-lo em dezembro realmente. Assim que ele for finalizado, vamos estudar, vamos ter um tempo para digeri-lo, porque é muito detalhado, e vamos responder ao TCU e a quem mais for necessário sobre essas condições que a obra foi executada parcialmente.

Esta obra está paralisada. O contrato desta concessão está em vigência, mas há uma perspectiva de encerrar dentro de 1 ano e meio mais ou menos. Então, a concessionária fatalmente não terminará essa obra. Isso ficará a cargo da futura concessão — (sanadas as irregularidades), entre parênteses. A EPL é uma empresa que está estudando essa nova concessão e já foram disponibilizados para ela todos os elementos que nós temos. Só não temos ainda o trabalho da LABTRANS.

Em relação à CONCEPA — essa é uma concessão finalizada no Rio Grande do Sul —, realmente houve esses apontamentos do TCU. Eu gostaria só de complementar que nós, como a ANTT, já esclarecemos e atendemos todas as solicitações do TCU. O que faltar podemos complementar, mas nós entendemos que já atendemos tudo. Trata-se de um contrato que está em aberto em relação não a sua vigência, mas à apuração dos valores finais. Estamos aguardando também alguns estudos, porque nós temos questões de vida útil de pavimento remanescente. Nós temos órgãos do Governo nos auxiliando nesse estudo para que seja feito, depois, o encerramento correto, com a devida apuração dos valores.

Eu acredito que, de uma maneira bem resumida, esse é o estágio em que estamos.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Evandro.

Antes de iniciar o debate, consulto aos representantes dos órgãos gestores e do TCU se querem fazer questionamentos de um para o outro. *(Pausa.)*



Como nós não temos oradores inscritos, da mesma forma que no quadro anterior, a equipe técnica da CMO preparou alguns questionamentos que eu passo a fazer.

O primeiro questionamento que eu farei é sobre a BR-040, do Rio de Janeiro, ao representante do Tribunal de Contas. Entendemos que persiste a controvérsia acerca da legalidade da própria estratégia de se remunerar a construção de uma obra rodoviária fazendo aportes direto ao concessionário da rodovia, sem licitação, iniciada no Acórdão nº 738, de 2017, e ainda não resolvida definitivamente. Existe alguma definição nova de mérito para essa questão?

Outra pergunta. Mesmo se for aprovado o projeto pela ANTT, entendemos que a solução da irregularidade depende ainda de uma profunda revisão de preços no contrato, aceita pela concessionária, para que a execução dessa obra devesse continuar, certo? Nesse caso, estando a concessionária já desmobilizada para as obras, haveria algum cenário em que não fosse mais vantajoso reliciar o remanescente da obra, já que ele será feito com recursos públicos?

Ao Evandro, representante da ANTT, tenho duas perguntas. Primeiro, nós entendemos que a agência contratou com a Universidade Federal de Santa Catarina uma profunda análise de engenharia do contrato, envolvendo tanto o desenho, *as built*, do que foi construído, quanto um parecer sobre a adequação das tecnologias utilizadas. Qual é a previsão atual de conclusão desse trabalho?

Após a conclusão dos trabalhos da Universidade Federal de Santa Catarina, qual o prazo para que a ANTT, após manifestação da CONCERT, finalize os procedimentos para o completo atendimento das deliberações que lhe foram dirigidas no bojo do Acórdão nº 1452, de 2018, do Plenário do TCU?

Segundo, peço que esclareça quais são os próximos passos do regulador a partir do recebimento dessas informações: pretende repactuar o contrato para prosseguir com a concessionária realizando a obra ou vai utilizá-la como base para um acerto final de contas da obra com a concessionária e para elaborar projeto de relicitação ou de inclusão em edital de nova concessão?

Tem a palavra o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza.

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - A primeira pergunta diz respeito ao problema de legalidade de aportes da União e à contratação direta, digamos assim, das obras,



porque o entendimento do Tribunal é de que foi uma contratação direta dentro de um contrato de concessão, já que tanto o projeto quanto o orçamento foram apresentados pela concessionária e ela realizaria as obras, seja por utilização de empresas de engenharia, que eram partes relacionadas a ela, aos controladores da sociedade de propósito específico, seja via contratação eventual de outra construtora para executar as obras.

De qualquer maneira, o entendimento é de que se trata de uma contratação direta. Isso ocorreu nas concessões, nesses dois casos, seja da BR-040, seja da BR-290, mas ainda não há, em nenhum deles, uma definição de demérito sobre esse assunto. Isso já foi discutido em mais de uma instrução nos processos, porque existem outros processos tratando de outros problemas, tanto na BR-290, quanto na BR-040, mas ainda não houve especificamente uma decisão.

Quanto à segunda pergunta, realmente, esse último projeto que foi apresentado em 2017 é bem melhor do que o que havia inicialmente. Inclusive nós apontamos isso na instrução. Mas ainda permanecem problemas de preços. E, assim, uma opinião: essa concessão termina agora, contratualmente, em 2021. Então, faltam 2 anos para ela ser encerrada. Eu não vejo possibilidade de a concessionária realizar essa obra dentro desse contrato. Falta pouco tempo, e está bloqueado. Para o desbloqueio, ainda vai ser necessário um tempo grande. E o contrato vai ser encerrado. Isso já foi inclusive fruto de conversas do Tribunal com a ANTT.

O que fazer? Uma solução seria fazer uma licitação autônoma para a construção dessa obra. Seria uma possibilidade. Não há impedimento para isso. Outra seria incluí-la no próximo contrato de concessão. E eu acho que é isso o que está se delineando nos estudos que estão sendo feitos pela EPL para a próxima concessão.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Luiz.

Passo a palavra para o Evandro.

O SR. EVANDRO TORQUATO SOBRADO - Em relação aos trabalhos da Universidade Federal de Santa Catarina, como eu já havia falado, eles têm a previsão de concluir os trabalhos agora no final de dezembro, inclusive com levantamentos de campo, (*ininteligível*). Entregue à ANTT, nós demandaremos algum prazo para analisar, visto que, conforme o que o Luiz Fernando mencionou, temos questões de quantitativos a serem analisadas, questões de preço e de soluções também. Eu posso estimar um prazo de trabalho da ANTT. Com uma certa folga, nós demandaremos mais uns 6 meses. Mas isso é uma estimativa.



Em relação aos próximos passos — isso também está vinculado à entrega desse trabalho —, concluído esse levantamento da Universidade Federal de Santa Catarina, eu acredito que nós estaremos às vésperas do encerramento do contrato. Vale lembrar ou relembra aqui que a concessionária tem alegado — ela entrou com uma ação judicial também — que não recebeu todo o aporte previsto pelo Governo, o aporte dessa contratação de obra. Ela recebeu só uma parcela disso, o que levou ao desequilíbrio completo do contrato. Essa é a alegação dela. Não faço defesa de nenhum mérito aqui.

Então, é uma concessionária, em tese, deficitária. Ela não tem apresentado condições de executar esse serviço e, com a aproximação do término desse contrato, fatalmente ela não terminará essa obra. As soluções que nós temos hoje no rol dos manuais e das leis não nos permitem vislumbrar que essa concessão terminará essa obra.

Sobre esses próximos passos que me foram questionados, eu vejo que isso envolve uma política de Governo. É sabido por todos, ainda mais na Comissão de Orçamento, que faltam recursos. Eu não vejo hoje, a não ser que essa seja a política do Governo, a existência de recursos livres para fazer uma licitação autônoma. O fato é que, a pedido do Ministério, a Empresa de Planejamento e Logística — EPL já está estudando a inclusão dessa obra na nova concessão. É óbvio que isso não permeia a decisão da ANTT, mas do Ministério e da política de Governo.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Evandro.

Faço agora questionamentos acerca da ampliação da capacidade da BR-290. Eu quero inicialmente ressaltar duas coisas essenciais. A primeira é que todas as contratações do Tribunal nas auditorias anteriores foram corroboradas e até ampliadas, com o recebimento de provas da Polícia Federal na Operação Cancela Livre, que apura justamente desvios e fraudes nessa obra. A segunda é que o bloqueio se refere ao contrato de concessão anterior, de prazo expirado, e não afeta a atual concessão, que é de outra empresa e não tem qualquer relação com os fatos aqui tratados.

Primeiro, passo às perguntas ao Tribunal de Contas. Na fiscalização deste ano, o Tribunal aponta que a concessão expirou e que a garantia de execução do contrato não é suficiente para reaver os prejuízos causados. Assim, a União será credora de significativo montante em face da CONCEPA, de sorte que inexistente mecanismo hábil para recuperar os valores desviados, a não ser o processo de execução judicial. Eu peço uma ampliação dessa informação. Já temos uma



estimativa dos grandes números desse encontro de contas? Quanto se estima que a concessionária tem de ressarcir à União? E quanto está disponível em créditos passíveis de recuperação por via administrativa?

Ainda nessa linha, eu quero confirmar a lógica da recomendação do bloqueio orçamentário. Entendi que isso deve constar do quadro de bloqueio, para que não haja nenhuma possibilidade de pagamento da empresa dentro de um acerto de contas ou similar, evitando agravar prejuízo já incorrido. É isso mesmo?

Minhas perguntas à ANTT são também sobre o encontro final de contas e a recuperação do prejuízo. Como está o andamento do processo administrativo de encontro de contas final do contrato de concessão com essa empresa anterior? Em que fase do processo estamos atualmente? Existe algum saldo de débitos e créditos da União já apurado, considerando os prejuízos discutidos nesta audiência? A ANTT tem uma posição final de mérito sobre os apontamentos de irregularidades aqui lançados para embasar a sua intervenção no processo de encontro de contas? A ANTT concorda com a avaliação do superfaturamento realizado pela equipe técnica do TCU, em decorrência do superfaturamento no cálculo de remuneração das obras, do superfaturamento decorrente de preços excessivos frente ao mercado e de quantitativos inadequados, do superfaturamento decorrente dos serviços de instalação de telas de passagem e do superfaturamento no transporte de material para bota-fora, em que foi apontado o montante total de dano de R\$115.290.585,73, referente ao mês de março de 2019? Qual será o tratamento dado pela ANTT aos superfaturamentos apontados pela equipe técnica do TCU? Existe algum impedimento material, como a escassez de recursos humanos ou a falta de assessoria técnica, para que a Agência possa conduzir esse encerramento da concessão?

Passo a palavra ao Luiz.

O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Complementando ainda a resposta sobre a legalidade dos aportes feitos em relação à BR-040, existe um processo específico no Tribunal que está tratando desse assunto. Eu não tenho o número no momento, mas depois eu posso passar para a Comissão, já que foi objeto da pergunta, caso exista interesse em acompanhar a questão. Ainda não existe decisão de mérito.

Em relação aos problemas de valores na BR-290, a última instrução realmente apontou o valor de superfaturamento de 115 milhões. Como quase todo o recurso destinado a essa obra da



quinta faixa foi pago, realmente não há outro caminho na esfera administrativa que não seja, no nosso entender, a instalação de um processo de tomada de contas especial. Tanto é que essa foi a proposta da nossa última instrução, já que quase todo o recurso foi liberado. Eu não sei o valor de garantia que ainda haveria, mas creio que não seja suficiente para fazer face a esse valor de 115 milhões que está sendo discutido. Isso é praticamente metade do valor que foi aportado pela União. Então, é um valor expressivo.

Em relação à manutenção da IGP, realmente esse é o posicionamento. Apesar de o contrato ter findado, ainda existem algumas discussões administrativas em relação ao encontro de contas. Então, creio que seja interessante mantê-la no quadro, porque ainda pode haver pagamentos dentro desse contrato. Isso, a princípio, parece não fazer muito sentido, já que existe uma discussão de valores da ordem de 115 milhões de superfaturamento. Como ainda pagaríamos um valor provavelmente bem menor, a título de encontro de contas?

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Luiz.

Tem a palavra o Evandro.

O SR. EVANDRO TORQUATO SOBRADO - Fui questionado a respeito do saldo desse grande encontro de contas, como foi mencionado. Na minha exposição, eu acabei mencionando que nós na ANTT ainda não terminamos esse encontro de contas. Tivemos uma intercorrência no meio do caminho, que foi a Operação Cancela Livre, que nos trouxe elementos até então desconhecidos. Contra fatos não há argumentos, e nos resta analisá-los e verificar o que isso realmente impactou.

Eu volto a frisar que todas as solicitações, todos os entendimentos do Tribunal de Contas foram atendidos. Inclusive, instauramos processos administrativos, de maneira a instaurar uma possível penalização. Eu não posso falar que houve a penalização, porque existe o direito à ampla defesa e ao contraditório. Nós estamos analisando alguns detalhes técnicos, com apoio da EPL, por exemplo, no caso da vida útil remanescente do pavimento. O contrato determina que a concessão deveria entregar com uma vida útil remanescente de 8 anos, se não me falha a memória. Isso, a princípio, parece uma conta simples, mas nós pedimos apoio à EPL para que, de maneira isenta, use os dados técnicos que temos para nos apontar qual é a vida útil remanescente. Isso, pelo que entendo, ainda estava em final de cálculo, ainda não foi entregue.



Então, realmente nós não temos uma decisão ainda sobre qual é esse saldo. Eu já mencionei esses achados apontados, que nós atendemos. Foi até surpresa ver as manifestações em relação a esses documentos apontados. O pessoal já respondeu no inquérito.

Sobre a falta de material e a escassez de recursos, se eu falar que elas não existem, no mínimo eu estarei sendo demagogo. Sempre há necessidade de complementação de recursos humanos, financeiros e técnicos. A Agência tem hoje 21 concessões. Na minha gerência, hoje existe um total de 5 ou 6 servidores para tomar conta de 21 concessões, com todas as suas peculiaridades e detalhes. Sim, há falta de recursos, mas a ANTT está se empenhando para, da maneira que pode e consegue, solucionar e dirimir todas as deficiências.

Eu não sei se faltou alguma resposta, mas estou à disposição, caso se necessite de complemento.

O SR. PRESIDENTE (Filipe Barros. PSL - PR) - Obrigado, Evandro.

Existe mais algum questionamento? *(Pausa.)*

Uma vez que não há nenhum inscrito, eu quero agradecer a presença do Luiz e do Evandro, assim como agradecer a presença da Mesa anterior e também dos técnicos da CMO.

Antes de encerrar a reunião, lembro que na quinta-feira, dia 7, neste plenário, às 10 horas, daremos continuidade à solicitação do COE, com a reunião de audiência pública na qual serão ouvidos representantes do TCU, do DNIT e do Ministério do Desenvolvimento Regional.

Agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.