



O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Bom dia a todas e a todos.

Declaro iniciada a 13ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

Esta reunião foi convocada com a finalidade de ouvir representantes do Ministério do Desenvolvimento Regional; do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT; do Governo do Estado de Alagoas; e, ainda, representantes do Tribunal de Contas da União.

Conforme a Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018, § 1º do seu art. 122, que dispõe sobre as diretrizes para elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2019, a Comissão Mista poderá realizar audiência pública com vista a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio e 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 apontadas pelo TCU, por meio do Acórdão nº 2.554, de 2019, sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

Hoje ouviremos os representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT e do Ministério da Infraestrutura.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que, de acordo com o estabelecido no art. 93, II, combinado com o art. 89, I, do Regimento Interno do Senado Federal, os palestrantes disporão de 10 minutos, prorrogáveis, para sua exposição; e que, 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 os debates está aberta.



Neste momento convido para se sentar à mesa o Sr. Luiz Fernando de Souza, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação do Tribunal de Contas da União; o Sr. Irasmon Gomes de Melo, Auditor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT; o Sr. André Kuhn, Diretor Executivo e substituto do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT; o Sr. Alisson Jobim Pereira Nascimento, Coordenador de Acompanhamento de Obras. *(Pausa.)*

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

O SR. LUIZ FERNANDO SOUZA - Exmo. Sr. Deputado Cacá Leão, Presidente da Mesa; demais colegas que a integram — André Khun, Irasmon e Alisson, do DNIT; senhoras e senhores que assistem a esta audiência pública, mais uma vez é uma satisfação estar aqui representando o TCU em sua missão de prestar auxílio às Casas Legislativas em relação ao controle externo da administração pública.

A ideia hoje é falar sobre duas obras que acontecem em rodovias no Estado da Bahia. E aí eu pergunto a V.Exa. se posso falar sobre as duas.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Pode.

O SR. LUIZ FERNANDO SOUZA - O.k. Então, a ideia é falar da BR-116 e da BR-235.

Em relação à BR-116, o caso é o seguinte: essa obra teve um indicativo de irregularidade grave, com paralisação no final de 2018, e acabou sendo incluída no Anexo VI da LOA deste ano por iniciativa da própria Comissão antes mesmo de o tribunal expedir o aviso de que ela estava classificada como IGP.

Na ocasião, o que se discutia eram três irregularidades afetas a problemas do projeto, que foi desenvolvido pela construtora que executa a obra, já que essa é uma contratação integrada, prevista na Lei do Regime Diferenciado de Contratações Públicas — RDC.

Posteriormente, algumas medidas começaram a ser tomadas, já no início deste ano, pelo DNIT em relação a uma revisão desse projeto, conforme os questionamentos do TCU. Até em vista disso, em setembro deste ano, a própria Comissão, já que o DNIT vinha elaborando esses estudos, resolveu por bem retirar essa obra do Anexo VI da LOA, como eu falei, agora, recentemente, em setembro.

Porém, no mês de outubro, o Relator da matéria no TCU, Ministro Weder, como ainda não foram remetidos ao tribunal esses estudos de adequação do projeto ao que havia sido



apontado, também houve por bem manter a classificação dessas irregularidades, já que até o momento as medidas saneadoras não foram apresentadas.

Observo que, na ocasião, o Ministro havia feito um questionamento também em relação à elaboração do orçamento e que isso até o momento não tinha sido apresentado. Ele considerou isso também como uma irregularidade grave, o que acabou agravando essa irregularidade para paralisação.

É claro que esse orçamento deve vir acompanhando essas alterações do projeto. E nesse acórdão ele estipulou um prazo para que o DNIT apresente essa documentação ao tribunal.

Creio que, com a apresentação desses documentos, o caso se resolva. Espera-se que haja a retirada dessa sinalização de IGP nessa obra. Esse, resumidamente, é o caso da BR-116.

Já o da BR-235 eu diria que é um caso mais simples. Por quê? Na verdade, o que houve foi uma indicação de irregularidade grave com retenção de valores. Essa obra da BR-235 já está terminada. O que se discute por meio dessa retenção cautelar é um valor relacionado a transporte de material, tendo em vista um questionamento em relação a localização de jazida de material. Esse valor está retido. O valor retido a princípio cobre o que se discute. O DNIT já apresentou a manifestação em relação a esse ponto. Isso está na unidade técnica, já em fase final de instrução, para dar uma solução a esse processo. Então, é importante ressaltar que não há uma obra paralisada, tendo em vista que a obra já está terminada. Há somente uma discussão de pagamento de valores relativos a esse caso.

Resumidamente, isso é o que há em relação a essas obras.

Permaneço à disposição para os questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao Luiz Fernando.

Passo a palavra ao representante do DNIT.

O SR. ANDRÉ KUHN - Bom dia, Deputado Cacá Leão. Eu queria agradecer a V.Exa. a oportunidade de nos manifestarmos na Câmara dos Deputados.

Eu também queria agradecer ao Luiz Fernando a apresentação.

Em relação às duas obras, nós do DNIT estamos com uma relação muito boa com o TCU. Em várias situações, fizemos várias reuniões, apresentamos questões técnicas específicas a essas duas obras.

(Segue-se exibição de imagens.)



Eu vou começar pela BR-235. Como foi falado pelo representante do TCU, Luiz Fernando, a BR-235 é uma obra que já foi concluída. A única ressalva que nós temos em relação a ela é a retenção de recursos para cobrir as possíveis irregularidades que estão sendo apresentadas pelo TCU. Nós já apresentamos formalmente as questões técnicas. Concordamos com o que foi levantado como irregularidade. Quantificamos o que deve ser glosado nessa parcela. E, após a análise da equipe técnica do TCU e uma decisão posterior, nós temos recursos suficientes para cobrir essas possíveis irregularidades.

O caso da BR-235 eu vou explicar um pouco mais rápido, até mesmo porque o problema está praticamente solucionado. Na sociedade não vai haver tanto impacto, tendo em vista que essa obra já foi concluída. A única questão é quanto do que foi retido vai ser pago à empresa que executou essa obra.

Eu vou me ater um pouco mais ao caso da BR-116 na Bahia. O que acontece? Essa obra foi contratada por uma contratação integrada. Isso quer dizer o quê? A empresa é responsável pelo projeto e pela execução da obra. É importante eu passar para as senhoras e os senhores quais são os aspectos que estão sendo discutidos em relação ao que foi feito de projeto e ao que foi questionado pelo TCU.

Com alguns posicionamentos nós concordamos — esses pontos já estão sendo corrigidos —, mas cabe ressaltar que, na contratação integrada, a empresa é responsável pela elaboração do projeto e pela obra, e todo o trabalho dela é feito com base num anteprojeto desenvolvido anteriormente à divulgação do edital. A empresa vencedora e as outras empresas estudaram esse projeto, estudaram o edital, apresentaram suas propostas. Durante a elaboração desse projeto, houve uma questão de interpretação por parte das empresas e da comissão de licitação. Nesse projeto, era para ser executada uma obra numa região ondulada, e não numa região plana. Porém, no edital de licitação, foi feita uma referência ao fato de que as especificações desse projeto deveriam atender a uma situação de região plana.

Explico resumidamente essa diferença. Se eu tenho uma região ondulada, eu tenho menos restrições técnicas em relação a raio de curvatura, a inclinação da pista. Com isso, eu consigo reduzir um pouco o volume de terraplenagem e, conseqüentemente, reduzir o valor dessa obra. Porém, por uma falha de edital — e nós concordamos nisso com o TCU —, foi registrada no edital referência a uma região plana, e não ondulada. Os parâmetros de uma



região plana exigem curvas maiores, com raios maiores e inclinações menores. Isso gera um movimento de terraplenagem maior. Consequentemente, se a empresa adotar um projeto com essa solução de região plana, como o TCU colocou que deveria ser, o impacto financeiro é significativo.

Aí podem me perguntar: *"Mas, André, e o que aconteceu lá no edital?"*. Bem, a interpretação da equipe técnica é que o projeto era para ser feito com região ondulada. A interpretação dos licitantes foi a mesma. Não houve nenhum questionamento durante o processo licitatório sobre essa questão técnica, tanto que a variação de preço nas propostas não oscilou significativamente entre a primeira, a segunda e a terceira colocadas. Porém, tendo em vista o levantamento do TCU, gerou-se um impasse. E agora? Se nós fizermos um ajuste pleno desse projeto com uma região plana, o impacto financeiro é significativo. Qual é a nossa preocupação? A empresa não aceitar isso, a questão sair da esfera administrativa e ir para a esfera judicial, e essa obra se arrastar por mais algum tempo de forma inconclusa.

Então, nós estamos ajustando esse projeto na medida do possível. Vamos apresentar isso dentro do prazo previsto que o TCU nos deu para fazer os ajustes que consideramos mais adequados e vamos tentar entrar num acordo com o Tribunal de Contas sobre uma solução intermediária em relação a esse aspecto.

Outros aspectos foram levantados. O primeiro aspecto foi o que mencionei, a questão da geometria, que é fruto dessa diferença entre região plana e região ondulada. Em relação ao projeto executivo de pavimentação, a premissa do RDCl é que a empresa tem certa liberdade para definir o projeto e, com a definição desse projeto, inovar tecnologicamente ou apresentar soluções diversas. Houve um questionamento sobre a solução apresentada pela empresa, e a equipe do DNIT está analisando os questionamentos do TCU para ver os possíveis ajustes e atender isso também. O terceiro ponto, indiscutível, diz respeito às passarelas. O anteprojeto previa passarela englobando as marginais, e, no projeto que a empresa apresentou, elas não são englobadas. Isso é indiscutível, já foi corrigido, e a empresa tem que atentar para isso. Então isso já está acertado.

Qual é a nossa grande preocupação? Como é uma obra paralisada por irregularidade grave, parte dos serviços de terraplenagem executados estão se perdendo com o tempo. E qual é a consequência disso? A partir do momento em que eu tenho a perda desse serviço, na hora



em que essa obra recomeçar, eu vou ter que refazer parte do trabalho. Isso não só causa um prejuízo financeiro, mas também prejudica a população local que utiliza essa via, onde a imprimação já está se desfazendo e parte do aterro está sendo corroído pelas chuvas. Qual é a consequência disso? Eu vou ter que estender mais o prazo de execução e vou ter um custo maior para refazer esses serviços. A nossa grande preocupação é resolver essa questão o mais rápido possível.

Para isso, nós temos feito várias tratativas com o TCU. Fizemos reuniões, estamos finalizando essa análise técnica. Estamos tendo um *feedback* muito bom da equipe técnica do TCU, através das reuniões. E qual é a minha convicção? A de que vamos resolver essa pendência no prazo mais curto possível e retomar essa obra, que é importantíssima para a região.

Muito obrigado a todos.

Eu me coloco à disposição para responder a qualquer questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Antes de iniciar os questionamentos, pergunto aos representantes dos órgãos gestores e do TCU se querem fazer questionamentos um para o outro. *(Pausa.)*

Eu agradeço ao Luiz Fernando, ao Irasmon, ao André e ao Alisson, que estão aqui presentes.

Essas duas obras falam diretamente com o meu fígado. Eu, como representante do Estado da Bahia e membro desta Comissão, fico feliz e satisfeito em saber que já chegamos a um desfecho praticamente conclusivo na questão da BR-235. E quero fazer um apelo a vocês para que intensifiquem ainda mais os diálogos, que, pelo que estou vendo, já são bons, na questão da BR-116. Ocorre um problema sério. Estamos falando da macrorregião da segunda maior cidade do Estado da Bahia, a cidade de Feira de Santana. É um problema de tráfego incrível o que se tem ao longo dos últimos anos. Eu não diria que essa obra o soluciona completamente, mas diminui bastante esse impacto. Então, como Parlamentar do Estado da Bahia, membro desta Comissão e, nesta oportunidade, coordenador deste trabalho, quero pedir que tanto o TCU quanto o DNIT se empenhem ainda mais.

Esta Comissão está à disposição para ajudar, para contribuir no que for preciso, no que for possível, para que consigamos solucionar esses problemas.



Agradeço ao DNIT, agradeço ao TCU. Acredito que estejamos todos satisfeitos com as explanações aqui apresentadas. *(Pausa.)*

Neste momento, convido para se sentar à mesa o Sr. Marcelo Orlandi Ribeiro, Diretor da Secretária de Fiscalização de Infraestrutura Hídrica, de Comunicação e de Mineração do Tribunal de Contas da União — TCU e o Sr. Thiago Soares Arima, Coordenador-Geral de Supervisão de Obras do Departamento de Obras Hídricas da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica do Ministério do Desenvolvimento Regional — MDR.

Passo a palavra ao Sr. Marcelo Orlandi Ribeiro, representante do TCU, para suas considerações.

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - Bom dia a todos os presentes nesta Comissão. Bom dia, Sr. Deputado Cacá Leão. Bom dia, colega Thiago Arima, do MDR.

Eu estou representando o Tribunal de Contas da União, especificamente a Secretaria que trabalha com obras hídricas. Felizmente, nós só temos uma obra que apresenta indícios de irregularidades, com proposta de paralisação. De fato, ela está paralisada. Refiro-me à obra do Canal do Sertão Alagoano.

Temos uma pequena apresentação, para falar do nosso trabalho.

(Segue-se exibição de imagens.)

Inicialmente, vou comentar sobre o espectro do trabalho realizado. Nós fizemos um levantamento dos tipos de obras hídricas que temos fiscalizado desde 2003 no FISCOBRAS, nosso plano anual de fiscalização de obras. De 110 obras fiscalizadas, temos uma divisão entre adutoras, barragens, canais e perímetros públicos de irrigação. Até o ano de 2017, estas 110 obras totalizaram em torno de 330 processos. Este número precisa ser atualizado, tendo em vista que nós já fizemos trabalhos no ano passado e neste ano.

Nesta imagem, nós temos uma divisão das obras, em que há, notadamente, uma grande concentração de fiscalizações nas obras do Projeto de Integração do Rio São Francisco — PISF. À época, nós tínhamos 25 processos. Logo em seguida, vem o Canal Adutor do Sertão Alagoano, com 14 processos, e este é o tema da nossa apresentação.

No FISCOBRAS deste ano, nós tivemos 8 fiscalizações, que estão apresentadas nesta imagem e somam algo na ordem de 3,5 bilhões de reais. O Ramal do Agreste Pernambucano apresenta 1,13 bilhão de reais. O Canal Adutor é uma das obras de maior vulto. De fato, a de



maior vulto é a Adutora do Agreste, que é uma continuidade do Ramal do Agreste Pernambucano. Estas obras utilizam águas do PISF também. Da mesma forma, o Canal Adutor do Sertão Alagoano, que é nosso objeto de IGP, também utiliza águas do PISF. O valor é de aproximadamente 450 milhões de reais, especificamente no lote em questão, o lote 5, sobre o qual vamos falar. O valor total fiscalizado, como eu disse, representa algo em torno de 3,5 bilhões de reais.

Entro agora especificamente no aspecto da nossa apresentação: o Canal do Sertão Alagoano. Como o próprio nome diz, a obra é realizada no Estado de Alagoas. Trata-se de uma obra de descentralização de recursos, em que o órgão repassador é o Ministério do Desenvolvimento Regional, a contratante é a Secretaria de Estado da Infraestrutura de Alagoas — SEINFRA, e o contrato em análise é o do trecho 5. Estou falando do Contrato nº 58, de 2010, no valor de 447 milhões de reais.

Esta obra ainda não foi iniciada, o que denota certa facilidade na situação fática da questão. Foi apontado pela equipe da auditoria do TCU e referendado em acórdão um potencial prejuízo de cerca de 48 milhões de reais ao Erário, algo que chamamos de sobrepreço. Considerando-se como ponto de partida os 447 milhões de reais, o sobrepreço chega a algo em torno de 12%.

Este eslaide mostra a localização física da obra. Aqui está o Rio São Francisco. A obra já retira água imediatamente do rio. O canal adutor tem cinco trechos: o primeiro, o segundo e o terceiro já estão executados. A obra já se encontra pronta. O quarto trecho está em execução, com percentual de execução em torno de 80%. O trecho cinco, que é o objeto da nossa IGP, não teve sua obra iniciada, como eu já apontei anteriormente.

Este eslaide apenas reforça a questão do sobrepreço de 48 milhões de reais, que representa algo em torno de 12% do preço referencial apontado pelo TCU. Nós apontamos este sobrepreço no FISCOBRAS realizado em 2010, quando foi apontado este sobrepreço, que foi referendado pelo Acórdão nº 2.957, de 2015. Portanto, é preciso que o órgão executor atenda às determinações constantes deste acórdão.

O que este acórdão deliberou na sua decisão de mérito? Deliberou a necessidade de se repactuar o contrato referente ao trecho cinco, para que pudessem ser retomados os repasses de recursos federais. A repactuação do contrato reside na adequação dos preços contratuais aos



preços de mercado apontados no acordão. Ao adequar esses preços, o sobrepreço de 48 milhões de reais deve ser elidido. Depois desta repactuação, o TCU vai monitorar e avaliar se, de fato, o sobrepreço foi elidido, por meio de um processo que já está instaurado, o Processo nº 006.727.2017-4. Por este processo, já estamos monitorando a repactuação do trecho quatro — o trecho quatro foi repactuado e está em execução.

As últimas declarações do TCU sobre a situação da obra estão no Acórdão nº 2.060/2017-TCU-Plenário, que indica que ainda não houve uma repactuação efetiva no trecho cinco. Os FISCOBRAS posteriores, de 2018 e de 2019, continuam no mesmo sentido. Nós fomos a campo e auditamos a SEINFRA de Alagoas, que ainda não executou a repactuação do contrato. Portanto, permanece a situação que aponta a irregularidade grave, com o propósito de paralisação.

Por meio do Processo nº 003.632.2015-6, nós apontamos a deficiência do projeto básico, o que ainda não foi analisado pelo Plenário do TCU. Trata-se de um apontamento da equipe técnica que apresenta como encaminhamento que a SEINFRA, para que possa ser usado recurso federal, anule o edital que deu origem ao contrato do trecho cinco e faça outro edital, considerando a atualização do projeto básico apresentado ao TCU. Por meio da análise deste projeto básico atualizado, nós verificamos que existe uma grande modificação contratual, com supressões da ordem de 33% e acréscimos de 29%, o que descumprir os limites da lei de licitações, ensejando a nulidade do contrato, até mesmo por causa da mudança de objeto, com esta monta de alterações.

Aqui temos a conclusão do nosso relatório do FISCOBRAS, em que indicamos as TCEs que foram instauradas para os trechos de um a três, que também tiveram sobrepreço e consequente superfaturamento, e a situação do trecho cinco, que é o objeto da nossa apresentação, indicando a manutenção da IGP até que o contrato seja repactuado ou a licitação, anulada.

Era o que tínhamos a apresentar.

Fico à disposição do colega do MDR.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao Sr. Marcelo Ribeiro.

Passo a palavra ao Sr. Thiago Arima, Coordenador-Geral de Supervisão de Obras do Departamento de Obras Hídricas da Secretaria Nacional de Segurança Hídrica do MDR.

O SR. THIAGO SOARES ARIMA - Bom dia, Sr. Presidente. Bom dia aos presentes.



A obra do Canal do Sertão Alagoano é de extrema importância para a população de Alagoas no enfrentamento da situação de escassez de água por que o Sertão do Estado passa. A obra em si é composta de oito trechos. Como o colega Marcelo Ribeiro, do TCU, disse, estão pactuados com o Ministério os trechos de um a quatro, e os trechos um, dois e três já estão concluídos. O trecho quatro já se encontra com um avanço físico significativo, e não existe instrumento formalizado para o trecho cinco, ou seja, não há recursos federais destinados ao trecho cinco.

O Ministério tem tido ciência dos apontamentos feitos pelo TCU e vem acompanhando o cumprimento das determinações do TCU por parte do Governo do Estado de Alagoas para que, no seu cumprimento, avalie a possibilidade de formalização de um instrumento para o trecho cinco. Isso, no entanto, ainda depende de decisão do próprio Governo do Estado. Portanto, como não há recursos federais a serem aplicados para a obra em questão, nós entendemos que não há mais nenhum esclarecimento que possa ser prestado.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço aos representantes que se manifestaram. Indago se alguém deseja questionar algum ponto. *(Pausa.)*

A assessoria preparou um questionamento. Eu vou fazê-lo ao TCU e ao MDR.

O que se discute sobre a obra são os custos e os benefícios de uma nova licitação, visto que o relatório do tribunal dá conta de que o Governo do Estado ainda manifesta interesse em continuar o contrato atual de alguma maneira. O dilema é praticamente igual ao do ano passado, e a pergunta é muito parecida com a que o Comitê fez no ano passado.

Do lado dos custos, pergunto: qual é a projeção mais atual disponível ao tribunal para a conclusão dos cronogramas de obras do trecho imediatamente anterior ao trecho cinco? Há relato da unidade técnica do TCU, de 29 de julho de 2009, de que os trechos de um a três estão concluídos, enquanto o trecho quatro possui 76% de execução. Qual seria a média observada em outras auditorias de empreendimentos hídricos de duração do procedimento de licitação de uma obra do porte do trecho cinco do canal, considerando-se que o projeto executivo já está pronto e disponível?

Do lado dos benefícios, pergunto: a avaliação da adequação dos preços do novo projeto feita pelo TCU considerou como parâmetros os sistemas referenciais de preços da administração



pública? É possível observar uma diferença sistemática entre esses preços referenciais e os preços reais obtidos em uma licitação concorrencial?

Outro ponto que devemos lembrar é que, em 2017, foi deflagrada uma fase pública da chamada Operação Caribdis, da Polícia e da Justiça Federal, sobre corrupção nas obras do canal, que, até onde sabemos, envolveu apenas contratos de outros trechos do canal que não o trecho cinco. Não localizamos novas referências públicas a este processo judicial desde então.

Pergunto: as apurações do tribunal tiveram notícia de algum reflexo destas investigações sobre a licitação ou o contrato relativos ao trecho cinco?

O SR. MARCELO ORLANDI RIBEIRO - Eu anotei alguns questionamentos. Não sei se vou abordar todos, mas fiquem à vontade para apontá-los novamente.

Com relação à possibilidade de haver nova licitação do trecho cinco e quanto tempo isso demandaria, existe um tempo mínimo em que o órgão licitante tem que tornar o edital público. Este tempo mínimo, para a concorrência, seria de 30 dias. Mas, para se preparar o edital e analisar as propostas apresentadas, costuma dar algo em torno de 6 meses.

Nós até comentamos anteriormente aqui na mesa que não seria um grande prejuízo, em termos de prazo, se se realizasse uma nova licitação. De fato, existe um projeto atualizado. Este projeto seria o maior entrave para a execução de uma nova licitação. Já está pronto, disponível, e poderia ser utilizado pela SEINFRA de Alagoas para licitar novamente o trecho cinco. Aliás, esta é uma proposta apresentada pela unidade técnica.

Com relação aos preços, nós apontamos que existe uma desconformidade com o preço de mercado — há um sobrepreço na forma como o contrato está hoje. Havendo nova licitação, não tem como sabermos o novo preço. Portanto, propõe-se que na nova licitação se sigam os preços apontados no Acórdão nº 2.957, o último acórdão em que o TCU indica os preços referenciais. Os preços são de 2010. Assim, é necessário que eles sejam utilizados para uma data-base mais atual, para o ano de 2019 ou para o ano de 2020, para o ano em que for realizada esta licitação.

De fato, trata-se de um novo edital, um novo orçamento-base, em que será preciso utilizar os preços referenciais dos sistemas oficiais de preço, notadamente o SICRO, para chegar a este tipo de orçamento.

Quanto à operação realizada pela Polícia Federal, nós não temos novas informações sobre o impacto que ela trouxe para o trecho cinco. Quanto aos levantamentos feitos desde 2017, nós



nos debruçamos somente na repactuação do trecho cinco. Portanto, isso permanece igual, como consta no processo em que está sendo tratado.

Não sei se deixei passar algum questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao senhor.

Da mesma forma, quero fazer um questionamento ao Thiago. No mesmo sentido de fazer uma avaliação custo-benefício, pergunto qual é a última projeção do executor para a data de conclusão do trecho imediatamente anterior ao trecho cinco e como foi obtida esta estimativa.

Em se tratando dos benefícios, pergunto ao Ministério sua posição acerca da opção colocada ao gestor entre procurar obter novos preços em uma licitação competitiva, a partir de um projeto executivo refeito e mais adequado à realidade, ou seguir em frente com um contrato formulado com preços teóricos de sistemas referenciais.

Haja vista existir outro processo no TCU ainda pendente de deliberação pelo colegiado do tribunal, em que a unidade técnica propõe encaminhamento no sentido de determinar ao MDR que se abstenha de celebrar com o Governo do Estado de Alagoas instrumento de repasse de recursos federais destinados ao contrato do trecho cinco do Canal Adutor do Sertão Alagoano, até que seja realizada nova licitação para o trecho em questão, uma vez que o atual certame se baseou em projeto básico com graves deficiências, o Ministério entende haver viabilidade de prosseguimento do ajuste atual do trecho cinco do Canal Adutor do Sertão Alagoano?

Outra pergunta, agora em relação à Operação Caribdis: os senhores têm alguma informação sobre o envolvimento de qualquer aspecto da licitação ou do contrato relativos ao trecho cinco?

O SR. THIAGO SOARES ARIMA - Com relação à previsão de término do trecho quatro, que é o trecho imediatamente anterior ao trecho cinco, em havendo disponibilidade financeira, a previsão é que ele seja concluído até fevereiro de 2020.

Com relação à realização de um novo processo licitatório para o trecho cinco, do ponto de vista técnico, como o colega Marcelo disse e o próprio Governo do Estado aponta, existe um projeto atualizado em melhores condições, que tem um detalhamento mais adequado, com grande probabilidade de que o novo processo licitatório resulte em uma contratação mais vantajosa para o Governo do Estado de Alagoas.



Como não temos ingerência sobre o Estado, nós aguardamos que ele tome uma decisão, inclusive a de atender à determinação do TCU, para que se defina o que será feito. No entanto, realmente um novo processo licitatório tem o potencial de gerar uma contratação mais vantajosa para a administração.

Com relação à operação da Polícia Federal, nós também não temos nenhuma notícia ou fato novo a respeito dos impactos na contratação do trecho cinco do Canal do Sertão Alagoano.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Passo a palavra ao Deputado João Carlos Bacelar, que deseja fazer um questionamento.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA) - Sr. Presidente Cacá Leão, Sras. e Srs. Deputados, eu queria manifestar um posicionamento quanto ao processo anterior junto ao DNIT. Minha agenda atrasou um pouco hoje em virtude das chuvas, e a audiência que eu tinha no Ministério da Economia atrasou demais. Assim, acabei chegando atrasado à Comissão de Orçamentos.

É importante frisar, Deputado Cacá Leão, que é um Deputado da Bahia, a obra do trecho da BR-116. Nossa assessoria nos informa que estiveram aqui há poucos instantes o Dr. André, Diretor Executivo do DNIT, o Dr. Nicolas e toda a equipe do TCU envolvida na paralisação das obras da BR-116, lote 5, na Bahia. Esta obra é fundamental para o vetor de escoamento rodoviário que liga o Sul ao Norte do País.

V.Exa., Deputado Cacá Leão, como Parlamentar da Bahia, muito bem votado, conhece bem a nossa malha rodoviária e sabe que a paralisação de uma obra como esta causa um grave impacto e um dano econômico ao Estado da Bahia, impactando até mesmo a Região Metropolitana de Salvador, no que diz respeito a engarrafamentos e fluxo de veículos.

Faz 1 ano que eu estive nesta Comissão, junto com o Dr. Maurício, Superintendente do DNIT no Estado, para fazer um apelo naquela época para que a obra não fosse incluída no anexo de metas como obra com indícios de irregularidades. A obra não tinha indícios de irregularidades naquele momento. O que existia era um questionamento da posição ou da geometria no anteprojeto, e esta pseudodistorção de geometria não impactava o orçamento. Além disso, não houve questionamentos acerca do processo licitatório por parte de nenhum concorrente dentro do RDC Integrado, que é feito após vencido o certame licitatório. Não havia nenhum questionamento por parte de nenhum concorrente em relação a este ou a outros processos que estavam sendo feitos no Brasil naquele momento.



O Dr. Tarcísio, atual Ministro da Infraestrutura — um excelente Ministro! —, foi quem implantou o RDC Integrado, como forma de dar celeridade às obras que precisavam ser contratadas. Naquele momento, o Brasil estava vivendo um *boom* de crescimento, em que havia muitas obras. O DNIT não tinha capacidade técnica à altura para termos tantos investimentos naquele momento. Mesmo assim, deu vencimento. O Dr. Tarcísio foi muito competente e implantou o RDC Integrado, que hoje é um sucesso no Brasil, pela agilidade que possui.

As obras estão acontecendo. Hoje só não estão mais céleres em virtude da condição econômica do País. Mas tenho certeza absoluta de que, quando sairmos desta inanição financeira, estas obras vão tomar um ritmo acelerado.

Especificamente em relação à BR-116, lote 5, eu defendi aqui, arduamente, 1 ano atrás, que seria um crime para o País paralisar aquela obra. Paralisar uma obra tão importante, com um gargalo rodoviário, seria um crime! Na época, o Relator, o Deputado Covatti, não acatou nosso apelo. Às 16 horas, com indício de irregularidades, ele colocou isso no anexo de meta, e a obra foi paralisada por 1 ano. Hoje faz 1 ano que a obra foi paralisada, gerando um grave dano econômico para o Estado da Bahia, para os Municípios de Serrinha, Feira de Santana, Teofilândia, Santa Bárbara, Euclides da Cunha, até a divisa com o Estado de Pernambuco, na Ponte do Ibó.

Nós trabalhamos muito para tentar tirar isso, até porque eu recebi votos nesta região, portanto sou cobrado diuturnamente por parte dos prefeitos, das lideranças políticas, dos empresários e da sociedade de forma geral, para que esta obra retorne imediatamente. Hoje, pelo que fui informado pela minha assessoria, existiu aqui praticamente um denominador comum entre o TCU e o DNIT, através do Dr. André, que é o Diretor Executivo do DNIT, pessoa de finíssimo trato e capacitada tecnicamente para fazer este debate aqui.

O apelo que faço a S.Exa. é que tenhamos uma solução definitiva ainda neste ano nesta Comissão de Orçamento. Se deixarmos para discutir este quadro no ano que vem, haverá um prejuízo por mais 2 anos para o Estado da Bahia. Além disso, fica inviável tocar uma obra como esta indo e parando, indo e parando, indo e parando. Mobilização e desmobilização custam muito caro não só para o Erário, mas também para o executante.

Eu queria, Sr. Presidente, citar um dado para V.Exa. O DNIT — o TCU também precisa estar em acordo e esta Comissão também precisa estar ciente — demorou para aprovar a terraplanagem da obra: entre a data da entrega do projeto básico e a aprovação do Executivo,



foram 534 dias. Foram quase 2 anos para aprovar esta obra. Trata-se de uma obra complexa, importante, mas ela tem que ser resolvida. Eu acho que esta Comissão tem a prerrogativa de resolver esta situação ou questionamento.

Portanto, eu faço um apelo a V.Exa. para que tenhamos rapidez na resolução desta situação. O Estado não aguenta mais, a região, muito menos. Não podemos deixar paralisada uma obra tão importante. Precisamos tomar uma decisão técnica. Eu queria depois chamar aqui não só o TCU, mas também o DNIT, para vermos que saída técnica é possível adotar. Precisamos encontrar uma saída técnica e votá-la ainda neste ano no Legislativo.

Nós não podemos mais deixar que esta obra seja prorrogada. Do contrário, haveria um dano muito grande para o Brasil. Como engenheiro, eu diria que o que acaba com uma empresa, o que acaba com a economia é o efeito sanfona: sobre e desce, sobre e desce. Nós não podemos mais deixar isso acontecer. Eu acho que temos que ter responsabilidade.

Deputado Cacá Leão, eu acho que nós aqui temos que sugerir que, na hora em que o projeto for liberado pelo órgão, ele tem que ser totalmente auditado pelo TCU. Emitiu a ordem de serviço? O TCU tem que estar de comum acordo com a ordem de serviço, assinando junto à ordem de serviço, para que a paralisação não venha a causar um dano maléfico, pior ainda, para o País e, no caso, para a Bahia.

Eu levei esta sugestão ao Presidente José Múcio, o Presidente do TCU: *"Presidente, nós sabemos a importância dos órgãos fiscalizadores, queremos que os órgãos fiscalizadores continuem com a autonomia de fiscalizar, de dar transparência às obras brasileiras, até para que o custo ao Erário seja mantido, e a população saia ganhando. Mas a paralisação de uma obra e sua retomada custam duas vezes mais"*.

Portanto, eu sou favorável a que, antes de darmos uma ordem de serviço a uma obra de grande porte, de grande vulto, esta ordem de serviço seja analisada pelo TCU e seja dada, se possível, uma ordem de serviço incomum: o órgão contratante junto com o órgão fiscalizador. Isso dirime qualquer dúvida, evitando que a obra seja paralisada ou que cause outro grande dano.

Estas são as minhas considerações, Deputado Cacá Leão. Eu queria fazer este apelo a V.Exa., como baiano e como representante da região. Que tenhamos sensibilidade política e técnica, já que hoje aqui houve uma explanação do TCU junto com o DNIT, por dois grandes



técnicos: o Dr. Nicolas é um técnico de alta relevância; o Dr. André Kuhn é outro grande técnico — é o Diretor Executivo do DNIT e, automaticamente, do Ministério da Infraestrutura.

Eu acho que não pairam mais dúvidas sobre esta obra. Assim, faço mais uma vez este apelo a V.Exa. para podermos resolver definitivamente esta paralisação e retomar a obra e o crescimento econômico da Bahia e do Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Faço coro às palavras de V.Exa., Deputado João Bacelar. Sei da sua luta nesta Comissão por tantas obras, inclusive por esta. Fiquei bastante satisfeito com a apresentação do TCU e do DNIT, que disseram já terem encontrado um caminho.

Eu acho, como V.Exa., que esta Comissão precisa fazer sua parte. Eu também não concordei com a inclusão desta obra no Anexo 6 no ano passado. Vamos fazer com que não conste novamente neste ano, para que tenhamos ainda no ano de 2019 uma solução para este problema grave, enfrentado por todo o nosso Estado, principalmente a região que liga o Estado de Pernambuco ao Município de Feira de Santana.

Agradeço ao Sr. Marcelo e ao Sr. Thiago a apresentação que fizeram.

Neste momento, convido para sentar-se à mesa o Sr. Bruno Martinello Lima, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Urbana do TCU; o Sr. Rodrigo Moreira, Coordenador-Geral do Departamento de Mobilidade do Ministério do Desenvolvimento Regional; e o Sr. André Dias Menezes de Almeida, Controlador Adjunto na cidade de São Paulo.

Tem a palavra o Sr. Bruno Martinello Lima, representante do TCU.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Bom dia a todos. Meus cumprimentos ao Exmo. Deputado Cacá Leão, aos demais Parlamentares aqui presentes, aos colegas da Mesa. Agradeço a oportunidade de trazer informações relevantes sobre obras essenciais para nosso País.

Vou pedir licença para ficar em pé para fazer a apresentação.

(Segue-se exibição de imagens.)

Este corredor da radial leste, no trecho 1, foi o primeiro numa série de fiscalizações que nós fizemos na Prefeitura de São Paulo, em termos de contratos de corredores estruturantes na cidade. Trata-se de um contrato entre a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e um consórcio de mobilidade urbana, formado pela construtora OAS e a EIT Engenharia.



Na época da fiscalização, ainda em 2015, o contrato estava com cerca de 1% de execução, bem no seu início ainda. Por meio do Acórdão nº 1.923, o TCU confirmou uma irregularidade grave, com a indicação de paralisação, basicamente por dois motivos: um, o sobrepreço, decorrente de preços excessivos, no montante de 46 milhões, um montante superexpressivo, cerca de mais de 20% da amostra analisada, em mais de 10% do contrato formalizado; o outro, restrição à competitividade.

Tanto este contrato, como o de outros corredores decorreram de uma pré-qualificação, que foi realizada pela Prefeitura, sem que houvesse justificativas suficientes para a adoção deste mecanismo que a lei permite, sim, mas desde que devidamente justificado, para situações muito específicas, o que não era o caso dos corredores de ônibus.

Além da utilização indevida da pré-qualificação, critérios restritivos, tanto de habilitação, quanto de julgamento, levaram à indicação pelo tribunal destas irregularidades graves. Tanto do ponto de vista do contrato, quanto do ponto de vista do edital da licitação, existiam irregularidades graves. Assim, desde 2016, esta obra consta do quadro de bloqueio das Leis Orçamentárias Anuais. Basicamente neste ano, em 2019, a Prefeitura realizou a rescisão contratual. Por meio de despacho do Ministro-Relator Bruno Dantas, há mais ou menos 10 dias, referendado pelo Plenário, o TCU decidiu retirar a classificação de IGP pela rescisão do contrato. A última informação que nós temos é esta. O aviso já deve ter vindo ao Congresso com relação à retirada desta classificação, por conta da rescisão do contrato, já que foi a mesma medida adotada por outros contratos. Portanto, o TCU seguiu a mesma linha que vinha entendendo na sua jurisprudência.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao Sr. Bruno Lima.

Passo a palavra ao Sr. Rodrigo Moreira de Carvalho, do MDR.

O SR. RODRIGO MOREIRA DE CARVALHO - Bom dia a todos os presentes.

Sr. Presidente, é correta a apresentação do TCU. Eu tenho apenas um ponto a acrescentar. O termo de compromisso foi distratado também. Nós encaminhamos até como resposta à preliminar do FISCOBRAS a cópia do termo de distrato. Aliás, o termo envolvia o trecho 1 e o trecho 2. Em 2018, o trecho 2 já havia tido o contrato de execução rescindido. No começo deste ano, foi rescindido o do trecho 1, que foi o mais difícil. Isso aconteceu por processo judicial.



Além de não existirem mais os contratos de execução de obras, não existe mais o termo de compromisso entre a União e a Prefeitura. Portanto, o problema acabou. Não existe mais vínculo.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Passo a palavra ao Sr. André Dias de Almeida, representante da cidade de São Paulo.

O SR. ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA - Bom dia a todos.

Agradeço ao Exmo. Deputado Cacá Leão a oportunidade de fazer uma breve manifestação. Vou ser muito rápido mesmo porque, como já foi exposto aqui, a situação já está de fato consolidada. Tanto o contrato foi rescindido em março deste ano, como o termo de compromisso com o Ministério do Desenvolvimento foi rescindido agora em julho deste ano. Portanto, não há a questão do repasse de recurso federal. Esta situação já está resolvida.

Independentemente disso, a Prefeitura, por orientação do Prefeito Bruno Covas, não só neste caso, mas em outros que também tiveram repasse federal para a execução de obras do corredor de ônibus — mesmo as que ainda não estejam atualmente classificadas no Anexo VI da Lei Orçamentária —, teve a mesma indicação de irregularidades no começo das fiscalizações feitas pelo TCU, com problemas nos editais de pré-qualificação e nos contratos que seguiram estes editais.

Não só no caso do Corredor Radial Leste 1 e 2, como também no Corredor Aricanduva e no Corredor Capão Redondo, houve a rescisão dos contratos. Estas obras só serão retomadas com um modelo diferente. Os editais não serão aproveitados. Serão feitos novos editais, partindo-se da premissa de que a contratação do projeto executivo será feita separadamente da contratação da execução da obra. Todas estas informações serão prestadas pela Secretaria de Infraestrutura Urbana ao comitê, que faz referência ao trabalho do TCU, pedindo estas informações e dando prazo até 13 de novembro para a resposta. Isso será encaminhado oportunamente.

Era apenas isso que eu gostaria de falar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao Sr. André de Almeida.

Indago aos participantes da Mesa se existe o interesse de fazerem algum tipo de questionamento.



O SR. RODRIGO MOREIRA DE CARVALHO - Eu gostaria, Sr. Presidente, de fazer apenas um acréscimo. No documento que o Bruno nos encaminhou, referente ao resultado do FISCOBRAS 2019, não constavam o Corredor Capão Redondo e o Corredor Aricanduva, até porque, nestes casos, a situação já estava resolvida.

O que acontece? O contrato de execução já estava distratado, ambos os contratos. Nós já havíamos encaminhado os termos de rescisão enviados pela Prefeitura, e ainda está em processo um ajuste dos contratos para a execução apenas de projetos, dos termos de compromisso entre a União e a Prefeitura. Por ora, vai haver o repasse só para os projetos. No futuro, havendo disponibilidade e condições, pode ser que, sim, haja recurso para a obra. Mas os termos de compromisso estão em processo de termo aditivo para a redução de meta, apenas para projetos.

Na época, nós entendíamos que o documento pelo qual a Caixa afere — nós o chamamos de SPA — a documentação técnica já havia sido encaminhada para o Ministério e que estava em processo de análise. Ele já foi analisado e já foi devolvido à Caixa. Agora o que está em processo é o próprio termo aditivo, contratual, do termo de compromisso para a redução de meta. O assunto está resolvido.

Por outro lado, a convocação para esta Comissão considerou estes termos de compromisso e contratos de execução na pauta, o que causou estranheza a nós, do Ministério. Já era uma situação resolvida. Não faz o menor sentido. Não sei se é por conta do edital de licitação, que não foi revogado. Se é preciso revogá-lo eu não sei. O próprio contrato já foi rescindido. Talvez reste alguma iniciativa da Prefeitura de tornar sem efeito o edital de licitação, para resolver o assunto de vez, com relação ao Aricanduva e ao Capão.

O SR. ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA - Gostaria de acrescentar que, de fato, ainda existe uma previsão de repasse, não no caso do Radial Leste 1 e 2, para os quais não há mais nenhum repasse, mas, para o Capão Redondo, que será no valor de 5,4 milhões de reais, e para o Aricanduva, no valor de 4,8 milhões de reais, especificamente para os projetos executivos, que vão ser licitados de maneira separada da execução da obra.

Estes dois casos não estavam mais classificados como irregularidades graves que justificassem uma paralisação. Isso consta do trabalho do TCU. Nós pretendemos ainda, nestes dois casos, até dezembro deste ano, já lançar um novo termo de referência para a contratação.



Nós nos comprometemos a encaminhar todos os documentos que forem necessários para demonstrar que foi feito este novo modelo de contratação, eliminando as irregularidades inicialmente apontadas.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Apenas esclareço que, por parte do TCU, essas duas obras não constam mais como irregularidade grave com indicação de paralisação. De fato, houve a rescisão do contrato. Embora haja um risco, em termos jurídicos, de essa licitação ser aproveitada, há indicação de que isso não vai acontecer. E o tribunal tem acompanhado para que isso não ocorra, já que uma das indicações de irregularidades é no edital. Então, eventualmente, se a Prefeitura fosse utilizá-lo, novamente o Tribunal entraria com alguma outra medida.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço a participação ao André e lhe peço que leve ao Prefeito Bruno Covas, que foi nosso colega aqui na Câmara de Deputados, nosso abraço e nossos votos de pronto restabelecimento.

O Rodrigo e o Bruno permanecerão conosco para o próximo debate, que trata do BRT da cidade de Palmas, no Tocantins.

O SR. ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA - Muito obrigado.

Eu agradeço a todos. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Passo a palavra ao Bruno Martinello Lima, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura do TCU.

O SR. BRUNO MARTINELLO LIMA - Peço licença, mais uma vez, para fazer a apresentação.
(Segue-se exibição de imagens.)

Com relação à obra do BRT de Palmas, foi uma fiscalização que nós fizemos em 2016, ainda no edital de licitação dessa obra realizada pela Secretaria Municipal de Transporte de Palmas. Havia um edital de contratação na modalidade RDC, com um orçamento sigiloso.

À época, esse edital de licitação teve a abertura de propostas, e, na habilitação de empresas, existia um termo de compromisso com o antigo Ministério das Cidades para o financiamento de parte desse empreendimento no valor aproximado de 220 milhões de reais. E a IG-P, por meio do Acórdão 1.923, foi dada basicamente pela deficiência nos estudos de viabilidade técnica.



Adentrando um pouquinho mais, especificamente, o que estava faltando? Não havia dados suficientes com relação à demanda da população de Palmas por transporte público. Os estudos foram fundamentados com dados da cidade do Rio de Janeiro, algo que causou bastante perplexidade. Faltavam estudos de outras alternativas que não fosse a do modal do BRT. Então, não se avaliaram outras possibilidades em termos de custo-benefício de cada solução. Também havia a falta de comprovação da viabilidade econômica desse empreendimento. Quanto ele iria custar? Quem iria financiar isso? Como ele seria financiado? Haveria a disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros por parte de quem iria operar esse sistema, no caso, a Prefeitura de Palmas?

Desde 2016, essa obra consta do quadro de bloqueio, e, por meio da decisão, do Acórdão 456, do Ministro André Luís, houve a determinação de que o Ministério fizesse a rescisão desse termo de compromisso, o que foi prontamente atendido.

Então, nós nos encontramos na posição de que o Tribunal ainda não avaliou o caso após essa rescisão. A unidade técnica já tem um parecer pela retirada da irregularidade grave, mas o Tribunal não se manifestou ainda por meio de seus Ministros. Então, o processo aguarda julgamento, embora a medida corretiva já tenha sido adotada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço ao Bruno e passo a palavra agora ao Rodrigo Moreira, Coordenador-Geral de Gestão de Empreendimentos do Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos do MDR.

O SR. RODRIGO MOREIRA DE CARVALHO - Como colocado, o termo de compromisso já foi rescindido. Não existe mais vínculo entre a União e esse empreendimento. Então, a situação está resolvida. É uma pena que as coisas tenham acontecido dessa forma, mas a situação está resolvida.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço aos representantes.

Indago se alguém tem interesse em fazer alguma espécie de questionamento.

Pois não, Deputado João Carlos Bacelar.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA) - Deputado Cacá Leão, eu tenho aqui um *pen drive* com as fotos da BR-116, lote 5. Eu queria apenas ilustrar, para que fique registrado nos



Anais desta Casa, o impacto causado pela paralisação de uma obra como essa. Então, se V.Exa. permitir, vou fazer um demonstrativo fotográfico de como está a obra, onde ela foi paralisada e os danos que isso vem causando, uma vez que a erosão já está comprometendo boa parte da terraplanagem feita.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Permito sim, Deputado.

O SR. JOÃO CARLOS BACELAR (PL - BA) - Isso tem que ser feito, inclusive ilustrativamente, para que outros processos mais à frente — sei que este vai ser resolvido — sejam muito bem discutidos, exaustivamente, aqui nesta Comissão, antes de serem incluídos no anexo de metas de obras com indícios de irregularidade.

(Segue-se exibição de imagens.)

Eu me recordo de que um dos apelos feitos ao Deputado Covatti era que não se podia deixar acontecer o que está acontecendo hoje. O Deputado disse inclusive que tinha receio de o CPF dele ser comprometido em virtude de qualquer expectativa. Eu disse: *"Se V.Exa. não tem condições de ser Relator de uma matéria tão importante como essa, deixe o cargo para quem tem condições de discutir tecnicamente e resolver, mas não podemos deixar isso acontecer na Bahia"*. Isso é o que vemos na fotografia em exibição.

Isso é um exemplo que mostra a necessidade de nós, incluídas as pessoas do TCU aqui presentes, termos responsabilidade política e técnica ao paralisarmos uma obra, sabendo o custo da paralisação de uma obra como essa. O técnico que apontou indício de irregularidade em uma obra dessa deveria percorrer o campo para ver o custo absurdo que a paralisação tem para o Brasil.

Creio que aqui temos, Deputado Cacá Leão, uma grande valia, desde momento até quando viermos a resolver essa situação.

Vemos que a terraplanagem já tinha sido feita, já estava imprimada. Já se estava para colocar a capa asfáltica. Hoje, o mato já está cobrindo tudo. Pode-se ver na rodovia, mais acima, o mato já passando dos automóveis, onde vai ser feita a duplicação desse trecho.

Aí estão as valetas de drenagem da obra já sendo comprometidas pelo mato.

Agora vemos parte da terraplanagem já comprometida, em cima da erosão, porque entrou o período de inverno deste ano, e o serviço feito estava descoberto.

Vejam aí outra foto da parte de drenagem. Já há lixo sendo jogado no local.



Os bueiros feitos já estão ficando entupidos.

Vejam o mato aí cobrindo a parte de imprimação.

Enfim, Sr. Presidente, isso é um absurdo para o País. Acho que esta Comissão de Orçamento tem a grande responsabilidade de não deixar isso acontecer mais. Antes de paralisar uma obra, é preciso discutir exaustivamente suas condições. Além disso, deveria ser, sim, apontado o CPF de quem paralisou essa obra.

Essas são as minhas considerações.

Agradeço a V.Exa. a sensibilidade política que tem demonstrado. V.Exa. é um dos jovens Parlamentares brilhantes da Bahia e do Brasil, e sei que, como Relator da LDO, vai ajudar muito o Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cacá Leão. Bloco/PP - BA) - Agradeço, Deputado João Carlos Bacelar. Novamente faço coro às palavras de V.Exa. Eu também considero absurda essa paralisação. Isso não vai se repetir no relatório deste ano.

Agradeço o comparecimento dos senhores convidados, dos Parlamentares e do público.

Está encerrada a presente reunião.