



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Quero dar um bom-dia a todos e declarar iniciada a 8ª Reunião de Audiência Pública do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves — COI, solicitado por mim, o Coordenador, Senador Hélio José.

Conforme a Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017, no § 1º do art. 121 que dispõe sobre as diretrizes para elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2018, a Comissão Mista do Orçamento poderá realizar audiência pública com vistas a subsidiar as deliberações acerca do bloqueio ou desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos nos quais forem identificados indícios de irregularidades graves.

Por esse motivo, esta Comissão convocou esta audiência pública com a finalidade de ouvir representantes dos órgãos gestores e do Tribunal de Contas da União para discutir os indícios de irregularidades graves, IGP, apontados pelo Tribunal de Contas por meio do Acórdão nº 1.659, de 2017, do TCU — Plenário, sob a responsabilidade de diversos órgãos e entidades.

Hoje, dia 28 de novembro, ouviremos os seguintes órgãos: Agência Nacional de Transportes Terrestres, cujo representante, o Sr. Milton Carvalho Gomes, eu gostaria de chamar para vir à Mesa; VALEC, cujo representante é o seu Presidente, Sr. Mário Mondolfo; e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, cujo representante é o Diretor de Infraestrutura Rodoviária, Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia.

Como está o DNIT? Era para eu estar lá na audiência pública agora, mas tivemos que fazer esta outra audiência pública no mesmo horário. Hoje, quem está lá para discutir é o nosso diretor administrativo. Eu sou titular da Comissão também.

Há um representante do TCU que tratou com cada um dos convidados. O representante do TCU relativos à ANTT é o Sr. Fábio Amorim. O representante do TCU relativo à VALEC é o Sr. Fernando Graeff. O representante do TCU relativo ao DNIT é o Sr. Vladimi.

Para melhor ordenamento dos trabalhos, comunico que os palestrantes disporão, cada um, de 10 minutos para expor as medidas saneadoras já adotadas e as razões pelas quais as obras não devem ser paralisadas apesar dos indícios apontados pela Corte de contas.



Segundo o Art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Srs. Parlamentares inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto de exposição pelo prazo de 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Temos aqui já presença do nosso nobre Deputado Vicentinho, da nossa nobre Deputada Carmen Zanotto, de Santa Catarina, enfermeira igual à minha esposa. Faço as minhas homenagens às enfermeiras do Brasil.

Passo a palavra, imediatamente, ao representante da ANTT, Dr. Milton Carvalho Gomes. *(Pausa.)*

Pois não, Deputado Vicentinho.

O SR. DEPUTADO VICENTINHO JÚNIOR - Sr. Presidente, desde o ano passado, quando esta Comissão começou os seus trabalhos, nós vimos acompanhando pontualmente uma das obras que faz parte do rol de obras que têm algum tipo de indício ou de dúvida a serem sanadas.

O BRT de Palmas, do Estado do Tocantins, na última reunião que tivemos com membros do TCU — um dos chefes de engenharia do TCU, salvo engano, é filho de Dianópolis, no meu Estado do Tocantins —, foi apontado como uma das obras em situação mais grave, em relação aos indícios que havia, no rol de obras com indícios no Brasil, rol que tem um número grande de obras.

O BRT de Palmas está na pauta desta sessão ou não?

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Não. Essa obra é pauta de quinta-feira. Nós teremos três audiências públicas: esta de hoje, outra de amanhã e a outra de quinta-feira. Na pauta de quinta-feira, essa obra será tratada.

Eu quero dizer rapidamente algumas palavras rápidas, antes de passar a palavra para o nobre representante da ANTT, nosso Procurador Federal Milton Carvalho Gomes.

Mande um abraço para o Jorge Bastos.

Srs. Parlamentares, senhores convidados, em primeiro lugar, quero agradecer a todos a presença e dizer da nossa satisfação e honra de tê-los conosco ajudando-nos na nossa missão de avaliação das obras.



Antes de seguir com as etapas regimentais da audiência, queria dizer umas breves palavras de apresentação. Elas serão realmente muito breves, porque esta audiência e as demais desta semana são verdadeiras maratonas, e precisamos iniciar logo os trabalhos. Essas maratonas são reflexos da importância do trabalho que desenvolvemos aqui na Comissão de Orçamento verificando os indícios de problemas na condução de tantas obras e serviços. É um trabalho difícil e muitas vezes pouco compreendido, muito criticado, mas essencial para o País.

Quando falamos da possibilidade de bloqueio da execução de obras por meio do Orçamento, estamos falando de ação preventiva, para evitar que o prejuízo vire fato consumado; evitar que o País tenha que pagar por aquilo que não é devido e que depois fique anos a fio tentando recuperar essa perda; evitar que um projeto, um problema se transforme em um esqueleto inacabado ou cause um dano ambiental irreparável. Nós só fazemos isso quando comprovamos que esse prejuízo que estamos evitando agora é bem maior do que os enormes custos que tem uma paralisação.

São decisões difíceis, mas o histórico desses trabalhos mostra que muitos prejuízos foram evitados e que muitas mudanças positivas na gestão das obras públicas foram induzidas pelo rigor do Congresso Nacional na avaliação das obras. Nos casos em que o Congresso ou Executivo ignoram esses nossos avisos preventivos, o resultado foi de prejuízos milionários e escândalo de corrupção que ainda abalam a vida política e econômica de nosso País.

Dentro desse quadro, as audiências têm um papel central. É aqui que os principais pontos da fiscalização do TCU são apresentados e debatidos, os argumentos sobre os prejuízos da paralisação são apresentados, e as dúvidas dos Parlamentares são levantadas.

Existem casos em que as audiências chegam até a descobrir fatos novos que a própria fiscalização desconhecia. Por exemplo, no ano passado, nós detectamos em uma audiência que as garantias oferecidas à PETROBRAS pelas empreiteiras para coibir o prejuízo já comprovado não estavam sendo executadas como deveriam.



Nossa pauta hoje é inteiramente voltada aos transportes, o que é natural, porque, na área do Governo, depois do setor de energia, concentramos investimentos de maior valor.

Além dos apontamentos do TCU, como recomendações diretas de paralisação, nós pautamos também os resultados de fiscalização da aplicação dos recursos na Ferrovia Transnordestina em situações que têm um risco semelhante no que diz respeito a prejuízo aos cofres federais.

Nós pedimos aos senhores que apontem as questões principais. Quais são os indícios mais graves? Quais são os indícios que sugerem que estamos diante de prejuízos que podem ser irrecuperáveis? Se esses indícios na visão do gestor não representam irregularidades, quais são as razões para isso? Quais são as razões que existem eventualmente para que, mesmo com irregularidades, a obra continue? São perguntas importantes a serem respondidas aqui hoje.

Nós vamos formular também as próximas perguntas aos participantes sobre cada obra enfatizando as dúvidas e os pontos principais da deliberação no nosso Comitê. Enfim, temos muito esforço diante de nós hoje.

Eu reitero as nossas boas-vindas e os nossos agradecimentos aos representantes dos diversos órgãos governamentais aqui, do TCU e aos Parlamentares.

Vamos, então, dar início aos trabalhos.

Nobres Deputados Carmen e Vicentinho, o representante da ANTT — acho até que ambos, tanto o representante da VALEC quanto o do DNIT, podem concordar também — sugere que comecemos com os 10 minutos do TCU, para que ele aponte os problemas que o TCU verificou no IGP.

Eu, pelo menos, tenho perguntas a fazer. Então quero dar essas sugestões para ganharmos tempo. O TCU faz a fala dele, eu faço as perguntas que tenho, o Deputado Vicentinho faz as dele, a Deputada Carmen faz as dela e mais algum componente do COI que queira fazê-las. Assim o representante do órgão ou da empresa já vai poder estar municiado com as perguntas, com a exposição.

O que você acha, Mondolfo?

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Perfeito.



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Então está aceita a sua sugestão.

Vamos passar a palavra ao Dr. Fábio Augusto de Amorim, representante do TCU, que fez todo um levantamento com relação à ANTT e as obras de construção da BR-040, no Rio de Janeiro; às obras de ampliação de capacidade da BR-290, no Rio Grande do Sul, incluindo tanto a VALEC quanto a ANTT, no que diz respeito à aplicação de recursos federais de várias origens na Ferrovia Transnordestina, relativamente aos Acórdãos nº 1.659, de 2017, nº 1.408, de 2017, e nº 67, de 2017, do TCU-Plenário.

Antes que V.Sa. inicie sua fala, eu gostaria de solicitar à Assessoria que verificasse a votação, porque é importante que eu vá votar no nosso representante do DNIT. À hora em que estiver aberta a votação, peço que o Deputado Vicentinho ou que a Deputada Carmen assumam os trabalhos.

V.Sa. tem a palavra por 10 minutos.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Bom dia, Exmo. Sr. Senador Hélio José. Cumprimento aos demais Parlamentares presentes e aos membros da Mesa.

Nesta oportunidade, vou apresentar as considerações do Tribunal sobre dois empreendimentos rodoviários conduzidos e administrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. O primeiro seria a obra de construção da BR-040, também conhecido como a nova subida da Serra, localizado no Município de Petrópolis e de Duque de Caxias. E o segundo empreendimento seriam as obras de ampliação de capacidade da BR-290, no Rio Grande do Sul, também conhecido como Free Way.

Iniciando pela BR-040, vale dizer que o empreendimento está dentro de um contrato de concessão de serviço público. Em que pese a particularidade desse contrato, houve aportes de recursos orçamentários da União para execução desse empreendimento. Por esse motivo, ele foi analisado pelo TCU, dentro do FISCOBRAS, que é o ciclo de fiscalizações do Tribunal.

Em linhas gerais...

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Sr. Fábio, peço desculpas pela interrupção. Seu tempo será reiniciado.



Eu gostaria de pedir ao Deputado Vicentinho que assuma os trabalhos para que eu possa ir à Comissão. O DNIT e o Governo precisam da minha presença lá na Comissão. Depois a palavra será concedida ao representante da VALEC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Podemos continuar.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Obrigado.

O empreendimento totaliza hoje em torno de 1,4 bilhão de reais. Trata-se da construção de uma nova pista para a subida da Serra de Petrópolis. A pista tem cerca de 20 quilômetros, se não em engano.

A execução física do empreendimento encontra-se em 35% aproximadamente. A obra consta no quadro de bloqueio da Lei Orçamentária deste ano, 2017. Ela foi analisada pelo TCU, desde o ano passado, e o Tribunal indicou a necessidade de bloqueio de recursos, que foi acompanhado pelo Congresso Nacional neste ano.

O benefício estimado decorrente da fiscalização das irregularidades identificadas nesse empreendimento soma, desse 1,4 bilhão, cerca de 400 milhões de reais, o que ressalta a materialidade das irregularidades encontradas. Basicamente, são três os indícios de irregularidades que foram confirmadas pelo Tribunal e que constam como indicação de IGP ainda para este ano, uma vez que as medidas corretivas determinadas pelo TCU, até o momento, não foram cumpridas. Elas estão sendo analisadas ainda.

Eu vou explicar cada uma delas rapidamente com eslaides.

(Segue-se exibição de imagens.)

A primeira irregularidade, a sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal, chamou bastante a atenção da equipe de auditoria logo no início dos trabalhos de fiscalização, porque a situação é bastante particular. Há o valor do empreendimento calculado em 1,02 bilhão de reais, ou seja, foi feito o orçamento e aprovado nesse valor, aproximadamente, mas o valor pactuado no termo aditivo entre a Agência e a concessionária foi de 1,4 bilhão de reais. Por que essa diferença entre o valor de um orçamento e o valor que a Agência aceitaria pagar pelo empreendimento, sendo que esse 1,02 bilhão seria, em tese, um orçamento de referência de uma eventual licitação? Essa diferença é o que representa essa irregularidade.



A segunda irregularidade é o sobrepreço no orçamento da obra. Foi analisado o orçamento do empreendimento, de 1,02 bilhão de reais, de acordo com o sistema de referência de custos federais, oportunidade em que encontramos um sobrepreço de 130 milhões, algo em torno de 12% do valor do orçamento.

E a terceira irregularidade identificada pela equipe, com proposta de paralisação, diz respeito ao projeto. O projeto foi considerado pelo Tribunal deficiente; foi intitulado “projeto executivo”, mas, como tal, ele apresentava uma série de problemas: não tinha os elementos necessários para a execução da obra; por meio dele não era possível fazer uma avaliação completa do orçamento, faltavam muitas informações; e apontamos também uma deficiência do projeto em relação às normas vigentes da ABNT, principalmente, em relação ao túnel da Serra de Petrópolis. Desde o ano passado, o Tribunal já vinha apontando esses problemas.

Basicamente houve duas deliberações do Tribunal: uma no começo do ano e outra em 9 de agosto. Até o momento, as medidas corretivas indicadas pelo Tribunal para saneamento dessas irregularidades não foram consideradas aceitas. Em agosto o Tribunal opinou pela manutenção da classificação de IGP para essas irregularidades. Na situação atual, nós temos uma manifestação da Agência de outubro deste ano. Está sendo analisado se as medidas corretivas para saneamento das irregularidades foram tomadas ou não. Nossa expectativa é concluir até o final deste ano.

Passemos ao próximo empreendimento, que seriam as obras de ampliação de capacidade da BR-290. Essa é uma fiscalização realizada e concluída neste ano de 2017. Ela foi escolhida justamente pela semelhança com a situação da BR-040: há também um contrato de concessão e por meio de um termo aditivo foi pactuada uma obra, dentro desse contrato de concessão. Por isso o Tribunal determinou que a equipe técnica realizasse essa fiscalização. São situações bastante semelhantes.

Neste caso específico dessa obra, o valor pago pela Agência até o momento é de 241 milhões de reais. A execução física desse empreendimento é de 88%. Em que pese a Agência considerar concluída a obra, existem algumas partes que não foram feitas, por problema de desapropriação. Então, ainda restariam, vamos dizer assim, alguns acessos a serem construídos. O benefício estimado da fiscalização



realizada pelo Tribunal é de 90 milhões, que representam uma boa parte dos 241 milhões pagos para esse empreendimento. Este caso específico, consideramos como uma IGP, que seria uma proposta de irregularidade grave com recomendação de paralisação. Por quê? Porque não houve, até o momento, deliberação do Ministro-Relator do processo ou do Plenário confirmando esses indícios. Então, trata-se, por enquanto, de uma proposta da unidade técnica.

As duas irregularidades são bastante semelhantes àquelas da BR-040, as duas primeiras. A primeira é um superfaturamento — nós chamamos de superfaturamento porque os valores já foram pagos no cálculo de remuneração das obras —, e a segunda, superfaturamento decorrente de preços excessivos.

Eu vou explicar cada uma delas rapidamente. A situação é bastante semelhante. No caso da BR-290, o orçamento do empreendimento é de algo em torno de 200 milhões de reais, que é um orçamento elaborado segundo critérios do sistema de custos do DNIT, aceito pela União. Em que pese o valor desse empreendimento, os valores pagos pela União por essas obras foram de 241 milhões, tudo com a mesma base de dados.

Como nós já tínhamos experiência no caso da BR-040, nós só fizemos uma reanálise para este caso específico e concluímos também pela existência dos mesmos indícios de irregularidades. Ou seja, como uma obra custa, neste caso específico, 200 milhões de reais, e a Agência aceita pagar por ela 240 milhões de reais. O que explica isso? Então esse achado de auditoria mostra as irregularidades decorrentes dessa diferença. Essa foi também uma obra pactuada por meio de termo aditivo contratual.

O segundo achado de auditoria, especificamente em relação ao orçamento dessa obra, dos 200 milhões de reais que eu apontei, algo em torno de 43 milhões de reais foram indicados como superfaturamento. Encontramos graves problemas também nesse orçamento, algo em torno de 21,5%.

Essa situação é bastante peculiar porque é o gerenciamento de uma obra por uma agência reguladora que, em tese, não teria *expertise* para fazer esse gerenciamento. Não é a prática da ANTT executar esse tipo de obra com recursos públicos. Normalmente as obras são pagas via tarifa pelos usuários.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Dr. Fábio, desculpe-me interrompê-lo. Só primando pela agilidade dos trabalhos, para terminar a sua fala, o senhor precisaria de mais quanto tempo?

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Um minuto no máximo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Está bom. Fique à vontade.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Obrigado. Então, neste caso específico, não é *expertise* da ANTT, razão pela qual há de se debater sobre a utilização desse tipo de instrumento, ou seja, o pagamento de recursos pela União em contratos de concessão de rodovias.

A obra já está bastante adiantada. Por que nós estamos propondo o bloqueio de recursos? Porque existem algumas notas técnicas dentro da Agência defendendo a necessidade de haver mais pagamentos à concessionária. Então, por esse motivo, nós estamos propondo ao Tribunal, que ainda vai deliberar sobre o assunto, a proposta de paralisação.

Os documentos acerca dessa classificação foram encaminhados pela ANTT em novembro e estão sendo analisados pelo TCU atualmente.

Eu fico à disposição para eventuais dúvidas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Esta Comissão agradece muito pelos trabalhos desenvolvidos no intuito de tirar as dúvidas necessárias, doutor. E digo que o TCU é um órgão importantíssimo para trazer à luz do dia essas discussões a serem feitas sobre as obras de infraestrutura e, acima de tudo, sobre os investimentos públicos do Governo Federal nos quatro cantos do nosso País.

Agora, passo a palavra ao Dr. Milton Carvalho Gomes, representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, pelo mesmo tempo de 10 minutos mais 1, se preciso for.

O SR. MILTON CARVALHO GOMES - Bom dia a todos.

Sras. e Srs. Parlamentares, senhoras e senhores, Sr. Presidente Vicentinho Júnior, componentes da Mesa; colegas aqui do Departamento de Infraestrutura; colega Fábio, do TCU, eu vou tratar dos dois casos de rodovias que o TCU apontou aqui. Coincidentemente, esses dois casos têm algo em comum: são os únicos casos



em que, até hoje, houve um aporte de recursos federais em uma obra, em um contrato de concessão de rodovias. Essa particularidade foi muito ressaltada pelo Fábio aqui. E isso trouxe enormes dificuldades para a Agência ao lidar com essas características bem particulares.

Então, nós nos vimos diante de uma situação de desequilíbrio contratual, em um caso, por inclusão de obras não previstas no contrato original e, em outro caso, por uma previsão no contrato original de valores claramente insuficientes, em 1995. Então, a Agência debruçou-se sobre isso, buscou soluções para promover o reequilíbrio. E a opção, nesses dois casos, do ente concedente, da União, foi a opção de fazer o reequilíbrio desses contratos por meio de aporte de recursos. Então, esses aportes foram feitos como forma de reequilíbrio desses contratos.

Ao tratar primeiro do caso da CONCEPA, que é a concessionária do Rio Grande do Sul, esse contrato foi encerrado e foi prorrogado, agora, por mais um ano, até que seja concluída a nova licitação. A ANTT considera que essas obras estão concluídas e já disponibilizadas ao público, aos usuários. Então, temos questionado isso no TCU, mas não houve decisão do Tribunal ainda. Mas temos levantado a questão sobre qual é a necessidade de se classificar como IGP uma obra que já está considerada como concluída e aberta ao tráfego. Esse é o primeiro ponto.

Como o Fábio disse, a CONCEPA não foi ainda analisada pelo Tribunal. Então, há apenas uma proposta da Unidade Técnica de classificação como IGP. E esse caso a gente tem discutido na Procuradoria, na AGU, junto com o Tribunal, para saber qual o melhor enquadramento dessa situação.

Em relação à CONCER — Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio, este é o caso mais complexo e, no ano passado, infelizmente, já estava aqui também, foi exposto e discutido. O caso é mais complexo porque a obra esta realmente paralisada, pendente de solução de como vai ser feito esse reequilíbrio, de como vai ser feita a retomada das obras.

No caso da CONCER, o TCU apontou três irregularidades: na avaliação do valor do reequilíbrio; no sobrepreço no orçamento da obra e nos projetos básicos executivos, desatualizados e deficientes.



O TCU apontou muitas dificuldades em analisar os projetos executivos e os orçamentos apresentados, que foram aprovados pela Agência em 2011 e que estavam em execução lá na obra. Solicitou, então, que a Agência refizesse esses projetos junto com a concessionária e apresentasse novos orçamentos, mais detalhados, que permitissem a adequação desses valores ao efetivo projeto que seria executado.

Este ano foi de muito esforço da Agência na obtenção desses projetos novos, detalhados, com os orçamentos. E, felizmente, a Agência protocolou isso junto ao TCU, em outubro deste ano, e estamos aguardando a análise do Tribunal, com a expectativa de que o IGP seja retirado e a gente possa tomar providências, junto com a União e com o Ministério, para a retomada dessas obras de alguma forma.

Então, consideramos que esse IGP já está numa situação bem avançada de atendimento do que o TCU exigiu. E, agora, a discussão é lá, internamente, no Tribunal, sobre o que falta ainda em sua análise, o que vão precisar para retirar essa classificação.

São esses os pontos que eu queria colocar aqui.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Agradecemos ao senhor, Dr. Milton.

Agora, vou passar às perguntas que o nosso Presidente, Senador Hélio José, deixou encaminhadas.

Antes, porém, quero fazer justiça a estes três órgãos que participam desta audiência pública. A ANTT é uma agência importantíssima na regulamentação do transporte nacional. O nosso DNIT, na pessoa do Dr. Luiz Antônio, a quem o Estado do Tocantins, que me enviou a esta Câmara Federal, é muito grato porque foi ele, na atual gestão do Dr. Valter Casimiro, do Dr. Luiz Antônio, que, com muito carinho e responsabilidade, retomaram obras importantíssimas não apenas para o Estado do Tocantins, mas para o País.

Houve o caso da BR 242, uma obra que faz o transbordo leste-oeste do País, que sai da Bahia e passa no nosso Estado do Tocantins, adentrando o Estado de Mato Grosso, de sua pessoa. A obra estava paralisada há 11 anos em Tocantins. Depois da espera de todas as questões técnicas, das questões orçamentárias e



financeiras, nós, como bancada federal do Estado, reiniciamos uma obra tão importante.

Aqui também faço menção à Ponte de Xambioá, que é outra obra importantíssima, de ligação do Estado de Tocantins ao Pará, onde o nosso Presidente Michel Temer esteve dias atrás, com todas as bancadas do Pará, do Estado do Tocantins, com o Ministro da Integração, Helder Barbalho, com o Ministro do Planejamento, Dyogo Oliveira. Também se deu início a essa importante obra.

Então, quero deixar aqui claro que o DNIT é um órgão que respeita todas as orientações do TCU e que, depois de superadas, faz com que o País ande em frente.

Digo isso como Estado do Tocantins, Dr. Luiz. Pode levar esses agradecimentos a toda equipe técnica, ao quadro técnico, aos concursados, às regionais. Aqui vejo o Dr. Amauri, que hoje está na Bahia, emprestado pelo Estado do Tocantins, porque por lá já passou e fez, em meu Estado também, um belíssimo trabalho.

Parabéns! Tenho certeza de que, na Bahia, faz o mesmo trabalho.

Menciono também a VALEC. Aqui ao lado está o Dr. Mário Mondolfo. Para a VALEC, há alguns questionamentos feitos outrora aqui pelo TCU, mas também tem sua importância no País. Levar aos olhos do cidadão brasileiro uma Ferrovia Norte-Sul, que hoje é uma realidade, implantada no eixo central do País, Dr. Mário, só a VALEC, com sua bravura e seu comprometimento com as causas sociais. Assim, deu conta de fazer e viabilizar uma importante obra, que é essa ferrovia. Também, com a nossa bancada da Bahia e do Estado do Tocantins, haverá a FIOLE — Ferrovia de Integração Oeste-Leste, quando estiver, também como a Norte-Sul, implementada no nosso País.

Como disse agora há pouco em questão de ordem, em outros momentos, participamos aqui de outras audiências e vimos acórdãos do TCU no intuito de pedir a paralisação daquela obra, para que se traga à luz do dia todos os questionamentos feitos. Acórdãos foram feitos para que se respeitem o tempo, o prazo e o rito processual exigidos em uma licitação e quanto às etapas a serem superadas, Deputado Bilac, antes mesmo da licitação. Uma obra é questionada de



todos os meios possíveis, técnicos, sociais, financeiros, orçamentários, por todos os envolvidos, menos pela Prefeitura da Capital Palmas, no meu Estado de Tocantins.

Aqui, eu vejo duas realidades. O TCU orienta na questão da Transnordestina, mas a VALEC nada mais é do que uma acionista dessa importante obra. Contudo, respeitando um acórdão, uma orientação do TCU para que essa obra seja paralisada até que se traga à luz do dia a questão de não se fazer os aportes financeiros, a VALEC interrompe a obra, aguarda, vai no intuito de trabalhar no sentido de solucionar todos os questionamentos para, logo depois, com a permissão e autorização do TCU, retomar as obras.

Eu vejo, na minha Capital Palmas, a Prefeitura, que, por meio de seu Prefeito, do seu Secretariado, tentam diminuir o trabalho, as orientações do TCU, do Ministério Público, discutindo como se isso fosse meramente algo político e não técnico, teimando tocar à frente uma obra do BRT de Palmas, que, desde os impactados socialmente, que são as famílias que estão ao eixo dessa obra, aos órgãos que assim orientam — já há, inclusive, a Operação Nosotros da Polícia Federal, que discute a viabilidade, como foi feita toda essa questão. Eu vejo a Prefeitura de Palmas, infelizmente, teimando, em vez de respeitar as orientações de órgão importantíssimo como o TCU.

Então, peço aqui, mais uma vez, que o TCU olhe mais pontualmente a questão da obra do BRT de Palmas. O que vejo aqui, por meio dos órgãos envolvidos nesta audiência, não vejo em Palmas, Tocantins, ser feito, no quesito de respeito às orientações dadas e às determinações feitas pelo TCU naquela obra.

Assim, eu queria pedir ao senhor, aos nossos colegas técnicos da área, que não trazem questões políticas, porque não estão aqui para isso — como lá é colocado pela atual gestão. Mas que se olhe com bastante carinho e respeito a questão do Erário público.

Então, vou aqui às perguntas do nosso Senador Hélio José, Presidente desta audiência pública. S.Exa. faz a primeira pergunta ao nosso TCU: que tipo de reflexo poderia ter sobre os pagamentos contratuais que nós estamos examinando agora? As determinações do recente Acórdão nº 738/2017, que tratam exatamente da BR 040, tornaram ilegal tanto a prorrogação do contrato de concessão, no trecho pelo Termo Aditivo nº 12, quanto a inclusão posterior, pelo Termo Aditivo nº 14 dessas



obras, sem previsão no PPA — Plano Plurianual, sem as exigências do art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal e sem a comprovação da vantagem econômica para a administração, em comparação com a nova licitação.

Faz algum sentido prosseguir executando e pagando essas obras, quando o contrato está em uma situação de incerteza jurídica tão grande? Essa é a primeira pergunta.

Se o Dr. Fábio já quiser responder, para depois eu passar à segunda, que é para a ANTT, fique à vontade!

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Sr. Presidente, Deputado Vicentinho Júnior, bom dia, tudo bem com o senhor? Como vai V.Exa.?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - O Senhor está no céu.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Na mesma linha, quero aproveitar as presenças e complementar a pergunta do Senador Hélio José, Presidente da Comissão. Agradeço a presença do Dr. Fábio Amorim; dos representantes da ANTT; da VALEC e do DNIT.

Eu fui autor de algumas representações no Tribunal de Contas da União relativas a esse projeto, a essa questão da BR040, tanto com relação à concessão quanto com relação à questão dessa obra.

O estágio atual em que se encontra... Inclusive, recentemente, há duas semanas, essa rodovia sofreu um afundamento, em decorrência, como já comprovado, de um túnel que estava sendo construído, e a obra foi abandonada durante um ano. Obviamente, houve o afundamento numa região de moradias. E nós estamos numa situação das piores possíveis. Ou seja, o pedágio está sendo cobrado, a obra da subida da Serra, que já havia sido iniciada, está parada, e nós temos prazo de concessão a vencer em 2021.

Então, para aproveitar a linha de raciocínio do Senador Hélio José, pergunto ao representante do TCU, Dr. Fábio Amorim, se hoje, no atual estágio, parece-me, com o Ministro Walton, houve apresentação de novo projeto por parte da concessionária, que foi avaliado pela ANTT, e está sendo também avaliado pelo Tribunal de Contas da União.

Qual seria a perspectiva, uma vez que nós estamos aqui com uma obra com grave irregularidade? Em princípio, não poderia aportar recursos públicos. Qual seria



a perspectiva da retomada dessa obra, com a perspectiva também da concessão? Quer dizer, a concessão se encerra em 2021. O que estaria hoje em gestação, interiormente no Tribunal de Contas da União, para gerar essa perspectiva da retomada da obra e também da discussão sobre o processo de concessão? Parece-me que as duas vertentes estão muito ligadas. E, ao não receber recursos públicos, isso causa também um entrave.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vicentinho Júnior) - Respeitando que reserva só fica na cadeira enquanto o titular não chega, passo aqui e agora a condução dos trabalhos ao Senador Hélio José.

Dr. Fábio, quero deixar aqui bem claro que esta Comissão fica muito à vontade ao receber a pergunta de um Deputado tão presente na discussão da infraestrutura rodoviária no País, que é o Deputado Hugo Leal. Fique à vontade para dar as devidas respostas às duas perguntas do nosso Presidente da audiência pública, Senador Hélio José, e do Deputado Federal Hugo Leal.

Passo os trabalhos ao Senador Hélio José.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Obrigado, Deputado.

Com relação ao mencionado Acórdão nº 738, este é decorrente de um primeiro processo de fiscalização feito pelo Tribunal, na oportunidade em que o Termo Aditivo firmado entre a ANTT e a CON CER foi assinado.

Decorrente desse trabalho de fiscalização, o Acórdão nº 738 apontou a determinação para que a ANTT anulasse uma das cláusulas desse Termo Aditivo, concernente à possibilidade de prorrogação do contrato de concessão, como forma de remunerar a execução das obras lá da subida da Serra, diante das diversas impossibilidades legais antieconômicas, avaliadas pelo Tribunal na oportunidade. Então, houve, sim, essa determinação para que não houvesse prorrogação.

Atualmente, a análise que o Tribunal está fazendo é mais relacionada não à prorrogação, e sim à possibilidade ou à eficiência do mecanismo do pagamento dessas obras com recursos públicos, de acordo com os termos que constam lá nesse Termo Aditivo contratual.

Como procurei ressaltar na minha apresentação, existe uma diferença de certa forma significativa entre o valor do empreendimento orçado e o valor pactuado entre a ANTT e a CON CER para execução dessas obras.



De acordo com os termos que ali estão, não é, do ponto de vista da eficiência dos recursos públicos, a melhor alternativa, na minha opinião, a continuidade daqueles termos ali dispostos.

Existe uma situação bastante problemática, ressaltada pelo Deputado Hugo Leal, que aí entra no meio dessa celeuma, que é o contrato de concessão, e este está próximo do fim.

Então, a remuneração dessa obra via aumento de tarifa fica inviável, porque não há tempo para fazer a amortização. A tarifa já está alta, é a mais alta entre as concessões federais. É inviável o aumento de tarifa.

De certa forma, acredito que a questão aqui da IGP trata de uma particularidade, que é o bloqueio ou não dos recursos orçamentários da LOA do ano que vem. Mas, ao mesmo tempo, é importante o Governo, desde já, iniciar as tratativas ou pensar na forma de dar continuidade a esse empreendimento da melhor maneira possível, dentro das disposições legais. Obviamente que obra paralisada é um problema. Só que a avaliação que o Tribunal fez e que o Congresso Nacional fez são que, nos termos que estavam sendo pactuados entre a agência e a CONGER, realmente, o prosseguimento daquela obra naquelas condições é inviável.

Acho que cabe ao Governo as ações para poder destravar essa obra. Diante da situação, concordo com o Deputado Hugo Leal, a situação da concessão não é boa. Além da questão das obras, o Tribunal tem o processo específico que trata do estado de conservação dessa rodovia, de acordo com elementos trazidos pela própria ANTT naquele processo específico muito ruim. Então, é uma questão que merece ser refletida para se encontrar, realmente, a melhor forma de se fazer isso.

Provavelmente, não vai ser iniciativa do Tribunal a indicação da melhor forma de se fazer isso. A decisão disso cabe ao Governo. Porém, logicamente, isso vai ser avaliado de acordo com as regras legais.

Acredito que seja isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Quero cumprimentar todos que eu ainda não havia cumprimentado. Nosso nobre Deputado Raimundo Gomes pediu inscrição, assim como a Deputada Professora Dorinha.



Deixe-me só explicar a vocês: neste momento, estamos fazendo perguntas ao técnico do TCU. Em seguida, vamos fazer perguntas ao representante da ANTT, para concluirmos esta primeira etapa aqui.

Então, o Deputado Raimundo pediu inscrição.

O nobre Deputado Raimundo Gomes de Matos, do Ceará, está com a palavra.

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - Nobre Senador, é importante esta audiência pública, porque nós presidimos aqui na Casa uma Comissão Externa que acompanha as obras da Transnordestina. Há praticamente 2 anos, nós estamos lutando. Ao meu lado está aqui o Coordenador da bancada do Nordeste, Deputado Júlio Cesar, que vem fazendo o possível para que o Governo Federal dê um rumo àquela obra.

Existem inúmeros acórdãos, descumprimento de acordos feitos com a empresa...

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Deputado Raimundo, apenas para sua consideração, a Transnordestina vai ser a próxima aqui da VALEC, está certo?

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Se V.Exa. quiser passar direto para a ANTT e preservar essa da Transnordestina para a próxima...

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - Então, eu vou aguardar o da Transnordestina, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Aqui é sobre a ANTT. V.Exas., como eu também, estávamos todos ocupados de manhã cedo, eu estava lá e acabamos de votar para o Diretor do DNIT. Está tudo certo agora lá.

Estamos falando aqui sobre a ANTT: a BR-040, do Rio de Janeiro, e a BR-290, do Rio Grande do Sul. Essas duas obras foram indicadas pelo TCU com indícios de irregularidades, e são as duas obras relativas a este primeiro momento aqui.

Com a palavra a Professora Dorinha Seabra Rezende e, em seguida, ao Deputado Hugo.



A SRA. DEPUTADA PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE - Bom dia, Senador! Eu queria agradecer a presença de todos! Na verdade, o meu questionamento não é com relação a essas duas obras, era um questionamento em relação ao BRT de Palmas, que eu sei que está entre as obras para as quais, nesta semana, parece-me que haverá deliberação do TCU.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Na quinta-feira, Professora.

A SRA. DEPUTADA PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE - Então, na verdade, o meu questionamento pode aguardar até esse posicionamento. É uma preocupação em relação a isso, principalmente, e, ao ouvir o final da exposição Dr. Fábio, preocupam as inúmeras obras paralisadas.

E aí eu falo da educação. Inclusive, esta Comissão aprovou um requerimento para tratar das creches inacabadas espalhadas pelo nosso País. Elas não cumprem nenhum papel, elas não atendem a educação nem o recurso público e, muito menos, as pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Correto, Professora.

Com a palavra o nosso Deputado Hugo Leal, do Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Obrigado, Sr. Presidente. Na mesma linha, eu fiz a pergunta ao Sr. Fábio Amorim, e ele fez as colocações. Eu vou aproveitar para complementá-las trazendo o acórdão que estabeleceu como graves as irregularidades.

Nos itens 230, 231 e 232, o acórdão diz que se entendeu prematuro que a Unidade Técnica sugira a retirada da condição de IGP para esta irregularidade da subida da Serra. Esse entendimento baseia-se no fato de que não houve o ato administrativo com força suficiente para garantir que os valores apresentados na simulação serão efetivamente válidos para o contrato, ou seja, não houve a formalização necessária para assegurar que as condições previstas na simulação serão doravante obrigações contratuais.

E diz também que os itens 9.3.2 e 9.3.3 do referido acórdão não foram cumpridos pela ANTT, tendo em vista que não foi enviado o detalhamento do Projeto Executivo de forma a explicitar a compatibilidade dos quantitativos de serviços, de materiais e de produtividade previstos, nem foi oferecido o contraditório e a ampla



defesa ao CONCER quanto às alterações realizadas por meio das décimas e décimas primeiras revisões extraordinárias.

Assim, a Unidade Técnica do Tribunal considerou que as medidas corretivas foram apenas parcialmente atendidas, e o Acórdão nº 1.701, de 2017, manteve a classificação de IGP.

Este pronunciamento foi feito depois de serem complementadas as informações. Foram aplicados os índices de regularidade grave, foram feitas complementações, e essas complementações não foram aceitas e os índices foram mantidos. A minha pergunta é: o que nós precisamos fazer? Qual é o atual estágio em que se encontra essa situação?

Hoje, parece-me, pela informação que obtive de forma ainda indireta, que foram apresentadas informações complementares com relação ao projeto executivo e com relação a esses outros índices das irregularidades. Isso hoje já foi complementado? É viável o próprio Tribunal retirar esta possibilidade de IGP? Essas são as minhas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Essa pergunta é para a ANTT ou para o TCU?

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Para ambos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Para ambos. O.k.!

Então, eu vou fazer as perguntas que eu tenho para a ANTT, para passarmos às conclusões. Em seguida, passaremos a palavra, quanto à Transnordestina, para a VALEC, que vai discutir o tema. Depois, Deputado Raimundo, será a Transnordestina.

Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende, está prevista para quinta-feira, às 14h30min, a discussão sobre o BRT/Palmas, com a presença do Ministério dos Transportes, do Ministério das Cidades e Ministério dos Esportes, pois teremos outros assuntos a serem debatidos. Um deles, que será debatido na quinta-feira, é exatamente a obra do BRT/Palmas. Então, repito: será na quinta-feira, às 14h30m, neste mesmo local. Mas, Professora, é importante a participação de V.Exa. aqui no geral, pois estamos vendo o geral do ANTT, da VALEC e do DNIT.

Vamos às perguntas que eu tenho para a ANTT, junto com as perguntas do nosso nobre Deputado Hugo Leal.



Diante do reconhecimento, por parte da própria agência, da pertinência das observações do TCU aqui discutidas e da recusa da concessionária em formalizar as correções do contrato, depois de mais de um ano de negociação, que outras maneiras existem de garantir o Tesouro contra esses prejuízos já reconhecidos, a não ser a continuidade do bloqueio da execução orçamentária para esse contrato? Essa pergunta é destinada à ANTT.

Estas outras duas já são cabíveis de serem feitas, para que possamos ir para a fase de conclusão.

No caso de obras de ampliação de capacidade da BR 290, do Rio Grande do Sul, embora a maior parte do contrato já esteja paga, existem ainda pleitos de correções monetárias e outros que criam a possibilidade eventual de pagamento durante o ano de 2018.

As irregularidades financeiras são iguais as da BR 040, e as de natureza técnica da obra são muito parecidas, agravadas pelo fato de a concessionária recusar-se a fornecer informações para a auditoria, e a ANTT não dispor de muitos dados do projeto, que seriam necessários para ela mesma acompanhar a obra. Pelo que nós entendemos, todas as fases da obra foram autorizadas pela ANTT, antes mesmo de ter aprovado a versão definitiva dos projetos.

Nossos questionamentos aqui à ANTT são de natureza estratégica: qual a razão de usar esse modelo, até mesmo sem entrar na questão gravíssima da fuga à obrigatoriedade da licitação, levantada no Acórdão nº 738/2017, que já mencionei, pensando apenas na natureza econômica da decisão?

O relatório aponta que o custo direto e indireto da obra foi calculado em 192 milhões de reais, mas a ANTT combinou com a concessionária pagar 233 milhões pela mesma obra, e sem licitação.

Primeira pergunta: Que tipo de raciocínio técnico ou econômico permite defender essa escolha em lugar de licitar a obra em concorrência pública?

Segunda pergunta de natureza estratégica: a concessão da rodovia deveria encerrar-se em junho de 2017. Houve nova licitação ou foi mais uma vez prorrogada a concessão atual? Se foi prorrogada a concessão, foi incluída remuneração à concessionária pelas obras quando do cálculo do equilíbrio do contrato de período adicional?



Então, são essas duas perguntas de caráter estratégico. Eu passo a palavra, primeiro, à ANTT.

Concedo a palavra à ANTT para responder as minhas perguntas e as do nosso nobre Deputado Hugo Leal.

O SR. MILTON CARVALHO GOMES - Eu vou iniciar as respostas pelo questionamento do Deputado Hugo Leal. S.Exa. perguntou sobre o estado atual da situação no TCU e a possibilidade de ser retirada a classificação IGP.

Desde a data desse acórdão, que, se eu não me engano, foi em julho, a ANTT evoluiu, junto com a concessionária, na elaboração de novos projetos. Isto foi protocolado, os projetos e os orçamentos, de acordo com o que foi solicitado pelo TCU, em 23 de outubro último.

A posição da agência é aguardar a análise disso pelo TCU. E, em contato com o próprio Tribunal, fazer os ajustes que forem necessários, acolher as análises. Então, estamos nessa fase final com a expectativa realmente de que seja retirado o IGP.

A posição da agência, nesse caso. A concessão é uma concessão federal, então, o ente concedente aqui é a União. A ANTT tem um papel limitado de administrar essa concessão. Então, instrumentos que estejam fora da gestão do contrato de concessão, como soluções envolvendo outras formas de execução da obra, não estão no âmbito de decisão da agência, envolvem uma decisão da União. E, de acordo com as ferramentas que a gente tem do contrato de concessão, precisamos esperar a análise do TCU para retirada de IGP, para avaliar a retomada da obra e de que forma isso vai ser reequilibrado.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Sr. Presidente, só para complementar a informação, porque foram dados 3 itens que confirmaram a classificação de irregularidade: sobre a avaliação do valor de reequilíbrio econômico-financeiro do fluxo de caixa marginal, com a subestimativa do Imposto de Renda e do CSSL. Esse, tudo bem, é um caso que pode ser feito através de uma equação.

Segundo, a questão dos projetos básicos e executivos desatualizados e deficientes, que estão sendo corrigidos.

Mas tem um caso aqui que é o mais grave: o sobrepreço no orçamento da obra que foi feita. Esse é o ponto crucial para o impacto que nós estamos discutindo.



Eu sou o maior interessado, porque ali é uma região onde tenho atuação permanente, e já faço esse discurso, há muitos anos, com relação a BR 040, que seja retomada a obra, mas com toda a pertinência e possibilidade possível, uma vez que a concessão vai se encerrar em 3 anos.

Tudo isso que V.Sa. colocou, Dr. Milton, eu acompanhei, até a entrega desse documento, dessa atualização da ANTT ao TCU. E vejo que podem ser superados pelo menos dois desses indícios de irregularidade. Mas um deles, que é o sobrepreço no orçamento da obra, eu ainda não sei como vai ser resolvido. Não sei como V.Sa. pode responder essa questão. Também deixo com o Dr. Fábio Amorim para que a responda.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. MILTON CARVALHO GOMES - Só complementando em relação a esse ponto, no que toca ao orçamento da obra, nós entendemos que, com esse novo orçamento reformulado e detalhado, como o TCU pediu, isso vai ser superado. A próxima etapa, após a retirada do IGP, vai ser a avaliação do que foi efetivamente executado, para se abater do valor total da obra. Então, essa é a próxima etapa que a ANTT vai executar.

Em relação à Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre S/A — CONCEPA, como eu havia dito, primeiro, é uma proposta ainda de IGP. Não é uma classificação que o Tribunal fez dessa obra como IGP.

A ANTT tem hoje somente uma obra classificada como IGP pelo TCU. E a agência considera essa obra como concluída e já aberta ao tráfego, já disponibilizada ao usuário. Não há definição de repasse de recursos ainda complementares em relação à CONCEPA. Pleitos existem internamente, mas ainda não foram analisados.

Com a apresentação pelo TCU de diversos indícios de irregularidades que encontraram, a agência instaurou um processo administrativo para apurá-los. Então, a gente está apurando isso. A concessionária já foi notificada. Se não me engano, já apresentou uma série de documentos em sua defesa. E vai ser analisado e concluído se houve pagamento a mais ou a menos. Então, só ao final desse processo contraditório, isso vai ser apurado dentro da análise que o TCU apontou.



O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Com a palavra o Fábio, para fazer a sua conclusão.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Obrigado, Senador.

Só complementando a resposta dada pelo Milton com relação ao orçamento da obra, Deputado Hugo Leal, o novo orçamento foi encaminhado em outubro, se não me engano, e está sendo analisado pela Unidade Técnica, na expectativa de ainda este ano concluir essa análise e encaminhar para o Ministro Relator, para que o Tribunal delibere sobre a irregularidade ou não daquele orçamento e a consequência da retirada ou não da classificação de IGP. O mesmo ocorre para as outras duas irregularidades relacionadas ao projeto.

Então, o projeto está sendo analisado. Existe uma questão bastante sensível do túnel, que mereceu atenção da agência durante todo o ano e estamos analisando isso agora com relação ao cálculo do reequilíbrio pelos fluxos de caixa, que também é uma consequência. Mas a nossa expectativa é concluir essa análise e dar um encaminhamento sobre esse IGP.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Fábio, com a palavra para falar sobre a obra da BR-290, do Rio Grande do Sul.

O SR. FÁBIO AUGUSTO DE AMORIM - Com relação à BR-290, Sr. Senador, essa pergunta estratégica é bastante interessante.

Trata-se de obra relevante dentro do contrato de concessão. Não se trata de uma obra simples. Expomos na apresentação algo em torno de 240 milhões de reais, que foi o valor já pago por este empreendimento. Mas o valor do orçamento da obra é bastante inferior. Então, eu acho que é bastante pertinente essa reflexão de qual é a eficiência de se adotar esse tipo de modelo de um contrato de concessão, em vez de uma licitação, como determina a Lei nº 8.666. É uma reflexão que merece, sim, ser analisada, considerando algumas particularidades concernentes ao fato de que o projeto e o orçamento são elaborados pela própria concessionária. Existe uma assimetria de informações nesse sentido.

Como eu ressalté na apresentação, não é *expertise* da agência fiscalizar uma obra, fiscalizar a aplicação de um recurso federal. O foco da fiscalização é na prestação e no desempenho do serviço público. Então, são situações diferentes, e as situações diferentes representam certamente uma das causas das diversas



irregularidades constatadas. Então, acredito que seria um aspecto que merece ser refletido, sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, Dr. Fábio. Queria agradecer a V.Sa. Queria que o nosso nobre Dr. Fernando Graeff viesse trocar de lugar com o Fábio, aqui por gentileza. Obrigado também ao Milton, que pode continuar conosco aqui na mesa até ao final.

Vamos passar a palavra ao representante do TCU, também por 10 minutos, para que ele faça a apresentação relativa à questão da Transnordestina, relativa à questão da VALEC. Concedo a palavra ao Dr. Fernando Graeff.

Pois não, Dr. Fernando, fique à vontade. Na hora em que o Dr. Fernando estiver pronto, vocês comecem a contar o tempo.

O SR. FERNANDO GRAEFF - Bom dia a todos! Eu cumprimento os integrantes da Mesa, na pessoa do Senador Hélio José. Bom dia a todos os Parlamentares presentes! Vamos falar um pouco sobre este importante empreendimento para o País, principalmente para a Região Nordeste, que é a Ferrovia Transnordestina.

(Segue-se exibição de imagens)

Aqui não estamos tratando de uma fiscalização de obra propriamente dita, de uma questão de IGP, e sim de um empreendimento que tem uma participação muito vultosa do Orçamento Público, de recursos públicos. Desde 2016, o TCU tem feito diversos trabalhos nesse empreendimento. Por iniciativa da Comissão Externa de construção da nova Transnordestina, cujo coordenador é o Deputado Raimundo Gomes de Matos, aqui presente, foi encaminhada uma solicitação do Congresso Nacional ao TCU, pedindo-lhe que fiscalizasse diversos pontos referentes a esse empreendimento.

Entre esses pontos, tal Comissão pediu que o TCU avaliasse a estrutura de governança desse empreendimento, a assimetria de informação que existe entre os diversos atores públicos e privados nesse empreendimento. Pediu que avaliasse o desvio de agenda nesse empreendimento, ou seja, o descompasso que existe entre o que está sendo gasto de recurso público e o andamento das obras.

O TCU autuou uma auditoria operacional para atender esses dois itens. Já foi julgado pelo Acórdão nº 1.408, de 2017. Hoje, o projeto está suspenso com pedido



de reexame pela ANTT. Também foi solicitado que o Tribunal analisasse como a VALEC entrou no empreendimento, qual foi a análise de viabilidade que a VALEC fez para entrar como sócia desse empreendimento.

Também foi feita uma auditoria operacional, que já foi julgada pelo Acórdão nº 1.659, de 2017. Também foi solicitado que o Tribunal avaliasse a legalidade do contrato de concessão. Para isso, nós utilizamos um processo de controle externo que já havia sido autuado no Tribunal, era uma representação do Ministério Público junto ao TCU. Esse processo ainda não foi julgado no mérito, mas há uma cautelar nele impedindo que os entes públicos, os fundos e a VALEC se abstenham de aportar novos recursos na concessionária até que o Tribunal julgue esse processo.

E também foi analisada a questão dos TACs — Termos de Ajustamento de Condutas, que foram celebrados entre a concessionária e a ANTT. Também já foi julgado esse processo.

Bom, a construção do que se chama Nova Transnordestina, aquele “t” invertido ali (*aponta para mapa*), começou lá em 2005, com a autorização da ANTT para a concessionária da antiga Malha Nordeste, com base numa cláusula contratual que permitia que ela construísse ramais. A ANTT autorizou a construção desse projeto. Na época, o custo estava estimado em 4,5 bilhões e a previsão de conclusão era até o ano de 2010.

A extensão é de 1.728 quilômetros. Uma parte é uma ferrovia *greenfield*: aquela parte que vai de Missão Velha, no Ceará, até Salgueiro, em Pernambuco, passando por Trindade, em Pernambuco, até Eliseu Martins, no Piauí. E também há a remodelação de trechos de Salgueiro até o Porto do Pecém e de Salgueiro até Suape.

Posteriormente, em 2013, foi assinado um acordo de investimentos e um acordo de acionistas, em que os fundos públicos, a VALEC, e o BNDES se comprometeram a aportar recursos para a construção da Transnordestina. E também, em 2013, a ANTT autorizou a cisão da concessão e a cisão da concessionária.

Então, o que era um empreendimento único, a Malha Nordeste, passou a ser duas malhas distintas: a Malha I, cuja concessionária passou a ser a Ferrovia Transnordestina Logística — os sócios: a CSN e a Taquari Participações —, e a



Malha II, cuja concessionária passou a ser a TLSA — os sócios são a CSN, a VALEC, o FDNE e o BNDES. Além disso, essa malha também conta com recursos públicos do FINOR e do FNE.

Em 2014, foi celebrado um novo contrato de concessão. Esse novo contrato de concessão é totalmente distinto do contrato original: são cláusulas diferentes, um equilíbrio econômico financeiro totalmente diferente, uma matriz de riscos totalmente diferente e com um prazo de concessão também diferente. Ele foi prorrogado por 30 anos, ou seja, quanto a essa parte chamada de Malha II, a Nova Transnordestina, a concessão iria até, no máximo, o ano de 2057, enquanto que a antiga Malha Nordeste, ou o que sobrou dela, iria até 2027.

Em 2014, a previsão para a conclusão da obra era janeiro de 2017 e o custo passou para 7,5 bilhões. Atualmente, nós temos notícia de que o custo atual da obra está em 13,2 bilhões — essa é uma informação trazida pelo GT que foi composto por órgãos do Governo para discutir a solução para esse empreendimento —, sendo que, desses 13,2 bilhões de reais, 6,4 bilhões, mais ou menos, segundo a concessionária, já foram investidos na ferrovia. Aliás, esses 3,2 bilhões de reais são de um orçamento também apresentado pela concessionária, que até hoje não foi validado pela ANTT nem pela VALEC, creio eu. Então, seriam necessários mais 6,8 bilhões de reais para concluir essa obra.

Este quadro mostra a composição dos recursos, dos aportes que os entes públicos estão fazendo ou fizeram na obra. É interessante notar que o FDNE tem um valor previsto de quase 4 bilhões de reais para ser aportado nessa obra, sendo que já aportou 3 bilhões de reais. Ou seja, quase 50% do custo da obra orçado em 2013 vêm do FDNE.

Também há de se ressaltar a participação da VALEC nesse empreendimento. Estava previsto que a VALEC iria aportar 237 milhões de reais, conforme o acordo de acionistas. Até 2016, ela já aportou mais de 1,1 bilhão de reais. Isso ocorreu porque, no acordo de acionistas da concessionária, existe uma cláusula que determina que ela deva substituir os fundos caso eles não aportem os recursos nos prazos acordados. Então, a VALEC fica como uma garantidora dos fundos e, até o momento, já aportou 1,1 bilhão de reais na concessão.



Em relação ao processo no qual está sendo discutida a legalidade do contrato de concessão, foram apontadas diversas irregularidades na construção da ferrovia. Está sendo discutida a inclusão daqueles trechos sem a licitação prévia. Foi verificado que não existem projetos básicos, projetos executivos, elementos e projetos necessários para a orçamentação da obra. Também há um indicativo de baixa qualidade nos serviços executados até o momento. A equação econômico-financeira foi completamente desconfigurada, tanto a da Malha I, a antiga Malha Nordeste, quanto a da própria Malha II, que é a Nova Transnordestina. Na verdade, não foi feito nenhum estudo que embasasse o novo contrato de concessão. Também existe a possibilidade de a prorrogação ter sido feita de forma indevida.

Diante disso, verificou-se a inexistência de um orçamento detalhado e aprovado por parte da ANTT. Não existe isso. A ANTT não tem um orçamento regulatório, não sabe qual é o custo dessa obra, quanto já se gastou e quanto se precisa gastar para concluir essa obra.

Também se verificou uma grande assimetria de informações entre os diversos entes, os fundos, a VALEC e a ANTT. Quanto aos fundos, cada um trabalha com um orçamento diferente: o FDNE, com orçamento de 9 bilhões de reais; e o FINOR, com 11 bilhões de reais. Já a ANTT, no último orçamento, que considera o mais viável, com 7,5 bilhões de reais. Então, existe uma grande assimetria de informação entre esses entes.

Além disso, também se configurou um descompasso entre o cronograma físico e o financeiro. De acordo com os dados apresentados pela ANTT, de um orçamento de 7,5 bilhões de reais, já foram gastos quase 6,3 bilhões de reais, ou seja, mais de 80% do valor originalmente previsto, sendo que o avanço físico das obras de infraestrutura, por exemplo, avançou 34% — já a concessionária afirma que avançou 41%.

Então, diante de todas essas incertezas, existe uma grande dúvida sobre a conclusão das obras do empreendimento no modelo em que se encontra hoje, com apoio nesse contrato de concessão, com apoio nesse arranjo jurídico complexo que foi feito desde 2005, quando foi autorizada a construção da Nova Transnordestina.

Fico à disposição para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradecido, Dr. Fernando.



Vamos passar a palavra Dr. Mário Mondolfo, para fazer sua apresentação.
(Pausa.)

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Bom dia a todos. Eu quero saudar o Exmo. Senador Hélio José, na pessoa de quem saúdo todos os presentes.

(Segue-se exibição de imagens.)

Como já mostrou o Fernando, do TCU, este é o mapa da Transnordestina. Só complementando o que ele falou, em verde está o que já foi executado; em azul, os locais onde já existem serviços executados, principalmente de terraplanagem; em amarelo, os trechos ainda virgens, que não foram mexidos; e em vermelho, um trecho na chegada ao Porto de Suape, onde existe modificação de traçado em função de algumas interferências locais.

Para vocês terem ideia, a obra como um todo tem de 1,7 mil quilômetros, dos quais já foram executados cerca de 50%, ou seja, pouco mais de 800 quilômetros, o que dá noção da importância de buscarmos uma solução para o empreendimento, porque é um esqueleto enorme no coração do Nordeste do País.

Outra coisa que eu gostaria de complementar é que todo o trecho é *greenfield*. Apesar de que, no início se pensava em utilizar trechos existentes, principalmente aqueles em direção a Pecém e em direção a Suape, a partir de Salgueiro, essa opção foi abandonada em determinado momento, e hoje toda a obra é *greenfield*. Essa é uma das razões também dos aumentos de custos que ocorreram.

Aqui está um pequeno resumo dos temas. No contexto histórico, como também já disse o Fernando, o marco principal da situação que vivemos hoje foi realmente setembro de 2013, quando houve a cisão da concessão em duas, com uma malha antiga e que está em operação, que é da Ferrovia Transnordestina Logística — FTL, e uma malha nova, a Malha II, para cuja execução foi constituída a Transnordestina Logística S.A. — TLSA, para o trecho de todo o empreendimento.

Outra coisa importante é a participação da VALEC no empreendimento. Inicialmente, em 2011, houve um decreto presidencial autorizando a abertura de um crédito de 164 milhões de reais da VALEC na Transnordestina, a qual se tornou, então, sócia do empreendimento. E, finalmente, em julho de 2013, o Ministério da Fazenda, com base nos pareceres da PGFN, aprovou a realização do acordo de



acionistas, com a participação da VALEC. Então, a VALEC entrou no empreendimento como representante do Governo Federal.

O acordo de investimento é assinado pela VALEC, pelo FDNE, pela BNDESPAR e pela CSN. O limite de participação do bloco público é de 49,9% das ações ON, ou seja, ações ordinárias, que dão direito a voto. Com isso, a VALEC obteve a prerrogativa de indicar dois representantes no Conselho de Administração — que são a minoria logicamente, pois há outros sete representantes do acionista privado. Em algumas matérias, a VALEC tem a prerrogativa de dar anuência, principalmente nos 3 primeiros anos da concessão. E foi firmado um novo contrato de concessão em janeiro de 2014, que tem validade até 2057, para essa Malha II.

Aqui está um pequeno resumo do acordo de acionistas, com o cronograma de desembolso de cada ente. Nós podemos ver que, no caso da VALEC, estão computados aqueles primeiros 164 milhões de reais aportados em 2011 e outros recursos, 65 milhões de reais, integralizados em 2013. Aí cabe a pergunta: como a VALEC assumiu uma quantidade grande dentro da participação da empresa? Por causa de uma cláusula do acordo de acionistas, colocada pelas dificuldades operacionais de os fundos liberarem os recursos a tempo e a hora e também por conta de certos regulamentos dos fundos, visto que a data-base desse orçamento é abril de 2012, e os recursos eram aportados ao longo do tempo. Então, essa cláusula imputa à VALEC aportar recursos quando os fundos não o fizerem e também a correção monetária relativa aos aportes desses fundos e da própria VALEC, porque os aportes são sempre feitos na data-base de 2012.

Assim, a VALEC já aportou, em valores históricos, 1 bilhão e 124 milhões de reais. Desses, 237 milhões de reais foram iniciais, sendo 230 milhões de reais de principal e 7 milhões de reais de correção monetária. Substituindo o FINOR, a VALEC aportou 567 milhões de reais, dos quais 484 milhões de reais do principal e 82 milhões de reais de atualização monetária. E, quanto ao FDNE, somente houve aporte com relação à atualização monetária.

Aqui está um percentual dos recursos totais aportados. São cerca 6 bilhões e 400 milhões de reais já aportados no empreendimento. Desse total, 17% são relativos à VALEC. Em relação à participação acionária, hoje a VALEC detém 39,1%



das ações, 71,59% das ações preferenciais e 6,6% das ações ON. A CSN, o parceiro privado, é acionista de 92,6% das ações ON, com direito a voto.

O capital social hoje é este. Está demonstrada aqui a participação de 39,1% da VALEC e a dos demais participantes: BNDESPAR, BNDES, FINAME, etc.

Este quadro mostra a divisão dos aportes com relação ao principal e à atualização monetária. Então, do total a aportar pelos entes VALEC, FINOR e FNDE, foram aportados 956 milhões de reais relativos ao principal e 332 milhões de reais relativos à correção monetária.

Auditorias do TCU, como o Fernando já falou, foram três. No primeiro, o Acórdão 67, de 2017, foi dada uma cautelar impedindo novos aportes do setor público no empreendimento. Há o Acórdão 1.408, de 2017, que é uma auditoria operacional na ANTT, e o Acórdão 1.659, de 2017, que é uma auditoria operacional na VALEC, em que são questionados alguns pontos relativos à governança do empreendimento.

Historicamente, a VALEC sempre se pautou como uma repassadora de recursos do Governo Federal, do Tesouro, para o empreendimento. E, com o advento da Lei nº 13.303, de 2016, a VALEC assumiu uma posição realmente de governança dentro do empreendimento, até por força legal.

Aqui são os pontos apontados pelo TCU, que estão ainda em fase de recurso. A VALEC fez alguns questionamentos com relação aos fatos apontados pelo TCU.

A VALEC tomou uma série de providências no sentido de governança nos últimos 2 anos ou 1,5 ano, criando um grupo de trabalho para coordenar suas ações o empreendimento. Nós sabemos que isso é incipiente ainda, porque a VALEC não tem estrutura para atender a tudo que é pedido na lei. Mas estamos caminhando no sentido de tentar atender a tudo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - O senhor acha que mais 2 minutos são suficientes?

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Está ótimo. Estou terminando.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Então, o senhor dispõe de mais 2 minutos.

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Sobre a consequência da paralisação dos aportes neste momento, é importante dizer que nada impede a continuidade das



obras, desde que haja aporte de recursos privados, até porque o acordo de acionistas é limitado a 7,5 bilhões de reais e diz que os custos adicionais a esse valor são de competência do setor privado.

Como disse o Fernando também, o grupo técnico de trabalho dos Ministérios dos Transportes e do Planejamento e da Casa Civil já tem dados que demonstram que o orçamento dessa obra deve chegar à ordem de 13,5 bilhões de reais. Portanto, esses aportes têm que ser feitos pelo ente privado ou por um parceiro que se consiga.

Certamente a paralisação dos aportes hoje vai ocasionar um grande ajuste na estrutura administrativa da Transnordestina. Isso pode, no limite, comprometer algumas ações que a própria empresa está fazendo no sentido, principalmente, de terminar o projeto da obra e fazer a busca de parceiros para finalizar o empreendimento.

Outra coisa também importante é que a empresa já está tendo que arcar com os custos de financiamentos tomados no passado. Então, hoje, além de não ter caixa, a empresa tem que pagar dívidas de financiamentos. Estão sendo feitas algumas renegociações com o BNDES, etc., mas ainda não há resultado. Isso tem uma consequência, que é o aumento da quantidade de operações de mútuo com partes relacionadas. Quer dizer, a CSN está fazendo empréstimos à concessionária, para que ela consiga operar. Isso é danoso porque começa a endividar bastante a empresa.

Acho que é isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado, Dr. Mário Mondolfo.

Passo a palavra imediatamente ao nosso nobre Deputado Raimundo Gomes de Matos.

O SR. DEPUTADO RAIMUNDO GOMES DE MATOS - Nobre Senador Hélio José, integrantes desta Comissão, integrantes do TCU e Dr. Mário, o Presidente da VALEC, para nós nordestinos é triste ver o passar dos anos sem que se tenha uma proposta definitiva conclusa.

Realmente nós observamos o esforço que a VALEC tem feito desde o momento em que também aceitou participar deste empreendimento. Mas, muito



além do problema da obra física, há inúmeros problemas sociais na região. Alguns prefeitos até perderam as eleições em virtude de terem prometido que, com a Transnordestina, iria haver lá um porto C, que iria haver isso e aquilo. Vários equipamentos na área da educação e da saúde foram desestabilizados no momento em que foi feita a passagem. Cortaram determinados trechos da área rural dos Municípios, o que gerou muita instabilidade.

Além disso, existem também alguns problemas — não sei se o Dr. Mário sabe — de débitos em determinadas regiões dos Municípios, cuja economia ficou totalmente desequilibrada.

O fato é que, desde 2016, foi implementada nesta Casa a Comissão Externa que acompanha a obra da transposição. Em abril, foi feito um grupo interministerial composto pelo Ministério do Planejamento, pelo DNIT, pelo Ministério dos Transportes, pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos, pela CSN. Inclusive haverá reunião da Comissão, para que o Ministério do Planejamento, através do que foi normatizado, proponha uma alternativa. Havia sido dado a esse grupo interministerial um prazo de 90 dias, prorrogado por mais 90 dias, mas já se encerraram os 180 dias. Então, hoje, às 15 horas, no Plenário 6, nós retomaremos os trabalhos da Comissão para ver se o Governo apresenta uma solução para o que foi efetivamente pactuado através dessa portaria interministerial do Ministério do Planejamento.

Pelo que foi colocado pelo Tribunal, existem cinco ou seis acórdãos. A nossa ida à época ao TCU, de que tivemos um apoio bastante expressivo, foi no intuito de pedir que fosse feito um levantamento completo em todas as áreas envolvidas nesse processo. Em acórdãos anteriores, até se recomendou a caducidade, o que foi declarado. Mas não se tomou nenhuma providência.

Nós estivemos também com o Ministro Padilha. Após a reunião do dia de hoje, na Comissão, nós vamos ter uma nova audiência com S.Exa., e esse assunto automaticamente deve ir à Presidência da República, para que se tomem os devidos entendimentos.

Os Governadores do Nordeste também estão ansiosos por uma solução. São vários os empreendimentos. No nosso caso mais específico, o Porto do Pecém, quando foi pactuada a siderúrgica com o Estado do Ceará, estavam incluídas a água



e a ferrovia. No momento, não há nem água nem ferrovia. (*Risos.*) Tanto é que, no último contato nosso com o Embaixador da Coreia, ficamos sabemos que várias outras empresas que estavam previstas para se instalar na nossa ZPE do Ceará, que é uma das mais avançadas do Brasil, estão um pouco receosas em virtude de nós não termos concluído justamente a Transnordestina e a transposição das águas do São Francisco.

Então, eu creio que esta Comissão de Orçamento tem que, através do nosso coordenador desta reunião, o Senador Hélio José, apresentar uma alternativa.

Como o Dr. Mário disse, o Banco do Nordeste ou o próprio BNDES já buscam o ressarcimento dos primeiros empréstimos. Como essa equação vai fechar nos novos investimentos?

É de nosso conhecimento que alguns contatos para investimentos estão sendo feitos com italianos e chineses, para ver se fazem essa pactuação. Mas o grande problema é que não há, pelo menos até o momento, um traçado definitivo do custo físico-financeiro da obra, do quanto se precisa efetivamente. E nenhum investidor vai aportar recursos sem ter certa garantia. Além disso há vários acórdãos e TACs que precisam ser pactuados.

Então, eu acredito que, hoje à tarde, na nossa Comissão, nós vamos receber alguns detalhes a mais e poderemos contribuir também com o relatório de S.Exa. nesta Comissão de Orçamento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, Deputado Raimundo Gomes de Matos. Serão muito bem-vindas as contribuições da Comissão Externa.

Tenho a honra de compor com V.Exa. a Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura Nacional, que tem trabalhado muito pela infraestrutura nacional, em especial do Ceará. V.Exa. é sempre participativo.

A Transnordestina é um desejo do Brasil e de fundamental importância para essa Região Nordeste, tão produtora. É preciso que as obras, o Porto de Pecém e o Porto de Suape aconteçam.

Com certeza, as contribuições de V.Exa. serão muito importantes para o nosso relatório.



Eu queria fazer algumas perguntas, antes de passar a palavra para o Dr. Fernando e o Dr. Mário. Vamos lá!

Esse empreendimento é uma de nossas principais preocupações. Se nós entendemos bem, a obra tem mais de 10 anos de iniciada, está com apenas metade da execução e, ainda assim, não tem um projeto executivo adequado, capaz de ser aprovado pela ANTT. Não se sabe nem quanto ela vai custar. As estimativas de custo variam entre 7 e 11 bilhões de reais. A União entrou como acionista e financiadora de um projeto privado, mas não conhece a viabilidade e o retorno desse investimento, nem sequer tem poder de controle sobre o empreendimento, apesar de entrar com a maioria de seus recursos.

Tudo isso foi feito sem nenhuma licitação e sem nenhum estudo técnico, para embasar as decisões de participar e de investir. Enfatizo isso porque o TCU questionou formalmente todos os participantes do empreendimento, e nenhum deles conseguiu apresentar nenhum estudo ou nenhuma fundamentação. Esse foi o trabalho do TCU.

Vou formular as questões aos representantes dos órgãos gestores, mas peço ao Dr. Fernando, representante do TCU, que faça depois os comentários que sejam pertinentes a elas. Se algum outro representante de órgão gestor, ou do Ministério, ou BNDES estiver presente e quiser se manifestar também sobre elas, será muita bem-vinda a participação. Então, caso algum representante do Ministério dos Transportes ou do BNDES quiser se manifestar, não há problema.

Apresento as minhas questões a seguir.

Pergunto ao representante da ANTT, sobre a questão dessa obra da Transnordestina: qual é o grau de confiança que a agência tem na qualidade técnica do projeto hoje disponível e na credibilidade do cronograma apresentado para utilização dos recursos que venham ser aplicados na obra? Qual o cronograma hoje oficialmente proposto pela concessionária para conclusão e operação do empreendimento?

Agora pergunto ao Dr. Mário, da VALEC: qual é a confiança que a VALEC, como acionista, deposita na capacidade da concessionária em utilizar mais recursos que vierem a ser colocados no seu capital, para avançar a obra? Para responder a



isso, favor indicar quais os estudos ou medidas concretas adotadas pela empresa para fazer essa avaliação.

Do ponto de vista da empresa, dentro das diferentes frentes de aplicação de seus recursos — Ferrovia Norte-Sul, Ferrovia Oeste-Leste, Ferrovia Transnordestina —, quais são as obras que representam destinação mais eficiente dos recursos orçamentários? Cada milhão de reais eventualmente destinado à Transnordestina encontraria melhor aplicação nas outras frentes de obra?

Peço que discorra sobre isso tanto do ponto de vista de execução da obra física quanto dos projetos de concessão como um todo, ou seja, considerando não só a conclusão das obras, como também a sua inserção num cronograma previsto de exploração direta ou concessão do trecho.

Então, essas seriam minhas perguntas à VALEC.

Queria perguntar ao nobre Deputado Júlio Cesar se, antes da resposta da ANTT e da VALEC, com as considerações do TCU, S.Exa. gostaria de fazer uso da palavra. Nós estamos discutindo a Transnordestina. Como eu sei que essa ferrovia passa pelo Piauí, então, concedo a palavra a S.Exa.

O SR. DEPUTADO JÚLIO CESAR - Sr. Presidente, não assisti às palestras dos expositores porque estava participando de uma reunião sobre o FUNRURAL. Mas tenho aqui a palestra do representante do TCU.

O Deputado Raimundo Gomes de Matos informou-me que o valor original do projeto era de 4,5 bilhões de reais, e hoje já está em 13 bilhões de reais. Reformularam o projeto ou houve atualização financeira? Qual foi a causa do aumento nessa proporção, de 2010 para o dia de hoje? Esse é um dos questionamentos.

Quero saber também se foi aumentada também a extensão. Eu não tenho essa informação porque não assisti às palestras, fui até pegar cópia da palestra do Presidente da VALEC.

Em relação às pendências do TCU, nós temos interesse na retomada das obras. Essa estrada é de suma importância para os três Estados: Piauí, Ceará e Pernambuco. O Piauí tem uma reserva de minério, a segunda ou terceira maior reserva de minério do Brasil, que só será viabilizada se a Transnordestina estiver em



funcionamento. E há autorização do antigo DNPM, que está sendo extinto, para a exploração de dois ou três lotes de bilhões de toneladas de minério.

Então, pergunto sobre as pendências do TCU — e não assisti à palestra —, se há alguma previsão de se liberar a continuidade da construção dessa obra.

Com relação a esse problema de se pagar antes da conclusão da obra, como o empreendimento vai pagar, qual rendimento ele vai ter? Como isso vai funcionar se os bancos já estão cobrando o pagamento do financiamento passado?

E sobre o valor da obra, cada vez que assisto a uma palestra, ele é diferente e hoje já está em 13,2 bilhões de reais, segundo o Deputado Raimundo Gomes de Matos. Gostaria de saber o que houve, se foi só uma atualização monetária pela taxa SELIC, qual foi o indexador.

Obrigado, Sr. Senador.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, Deputado Júlio Cesar, do PSD do Piauí.

O SR. DEPUTADO JÚLIO CESAR - Seu antigo partido.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Meu antigo partido, com muita honra.

Passo a palavra ao Dr. Milton Carvalho Gomes, representante da ANTT. Depois, falarão o Dr. Mário, da VALEC, e o Dr. Fernando, do TCU.

O SR. MILTON CARVALHO GOMES - Sr. Presidente, Senador Hélio José, em relação ao primeiro questionamento, queria expor a posição da Agência e como estão esses processos no TCU.

O Tribunal de Contas tem apurado diversas irregularidades, sob diversos aspectos, da obra da Transnordestina, envolvendo não só a ANTT. Acho que a ANTT é a menos afetada nesse contexto, porque ela não destina recursos ao empreendimento, ela é um órgão regulador disso.

Essa obra não está classificada como IGP, ainda não tem uma proposta de classificação de IGP. O que existe do processo no Tribunal de Contas é uma medida cautelar, então, não há julgamento definitivo, não há uma posição final do Tribunal. Trata-se de uma medida cautelar para suspensão dos repasses financeiros pelos acionistas públicos.



Em relação à ANTT, não há nenhuma limitação imposta pelo TCU, não há nenhuma determinação. O Tribunal colocou que os repasses de recursos devem ser interrompidos até que a concessionária apresente à Agência os projetos para serem aprovados.

A ANTT ainda não tem esses projetos. A concessionária apresentou uma série de documentos buscando suprir essa exigência, os quais, no entendimento da Agência, não foram suficientes. Então, não existe um projeto ainda, e a ANTT está aguardando isso.

Ao mesmo tempo, em função das cláusulas contratuais, o atraso tem gerado a aplicação de penalidades à concessionária. E, segundo a nossa cláusula contratual, a responsabilidade pelo financiamento da obra é integralmente da concessionária, salvo em relação aos aportes públicos, se a concessionária não der causa. Então, estamos apurando se a concessionária deu causa ao atraso dos repasses dos parceiros públicos.

A conclusão a que chegamos, em decisão definitiva e com recurso julgado pela Diretoria da Agência, é que a concessionária deu causa aos atrasos dos repasses. Então, as punições à concessionária estão sendo mantidas.

Essa é a posição da Agência no papel de reguladora. Os demais questionamentos vão ser mais bem respondidos pela VALEC.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado, Dr. Milton Carvalho Gomes, representante da ANTT.

Passo a palavra para o Dr. Mário Mondolfo, Diretor-Presidente da nossa querida VALEC.

O SR. MÁRIO MONDOLFO - Sr. Presidente, com relação aos recursos a serem aportados pela VALEC, não sei se ficou claro, mas a empresa já aportou todos os recursos previstos no acordo de acionistas.

Os aportes de recursos que a VALEC tem feito ao longo dos últimos anos são em substituição ao FINOR e ao FDNE. Então, a VALEC é obrigada os fundos só se eles derem causa a algum inadimplemento.

Sobre isso, os fundos informaram à VALEC que, na presente data, a concessionária privada é que está inadimplente com os fundos, ou seja, não apresentou documentos e não tem dados suficientes para liberação dos recursos



dos fundos. Sendo assim, a VALEC fica desobrigada de fazer qualquer aporte no empreendimento, porque ela já aportou tudo o que deveria.

No que se refere à outra pergunta do Senador Hélio José, há pontos de vista diferentes sobre recursos que a VALEC aplica em outros empreendimentos. Nós esclarecemos que a VALEC é uma empresa 100% pública, com capital totalmente detido pela União. Pela própria lei, ela segue as diretrizes do Ministério dos Transportes e aplica seus recursos seguindo essas diretrizes.

Então, se o Ministério dos Transportes passar para a VALEC a missão de investir mais na Ferrovia Norte-Sul, na FIOEL ou na Transnordestina, será uma diretriz dada pelo próprio Ministério e ficará explícita na Lei Orçamentária.

Quero só complementar uma informação. Acho que a questão que fica mais latente em todos é sobre o rumo do empreendimento. Para definir esse posicionamento, foi instituído um grupo de trabalho interministerial composto pelo Ministério dos Transportes, com a VALEC, a ANTT e a própria Secretaria de Fomento, pelo Ministério do Planejamento e pela Casa Civil, principalmente, no caso, a PPI.

Foi elaborado um relatório, que já foi disponibilizado ao TCU e aqui à Casa, tanto que vai ser colocado em discussão.

Em linhas gerais, o relatório aponta todas as questões de demanda de carga, as questões de CAPEX e OPEX desse empreendimento. Traz praticamente uma revitalização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental — EVTEA que foi efetuado, anos atrás, no âmbito dos Ministérios.

O relatório aponta basicamente três caminhos. O primeiro, que já está em andamento, como disse o Sr. Milton, é o início do processo administrativo de caducidade da concessão, em face de algumas irregularidades que foram apontadas.

O segundo é a viabilização de um novo parceiro privado pela concessionária. Como eu disse, tudo que for adicional aos 7,5 bilhões de reais até abril de 2012, logicamente corrigidos para o orçamento atual, deveria ser suportado pelo parceiro privado. Como ele não tem condições de fazer esse aporte, está em busca de um parceiro estratégico. Nesse sentido, temos a informação de que já existem alguns memorandos de entendimento, alguma coisa com chineses, italianos, etc.



O terceiro é a devolução da concessão através da lei que foi recentemente aprovada aqui na Casa.

Então, essas são as três vertentes apontadas pelo relatório do GT que vai ser discutido aqui.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Obrigado, Dr. Mário.

Passo a palavra ao Sr. Fernando Graeff, do TCU.

O SR. FERNANDO GRAEFF - Sr. Presidente, respondendo ao Deputado Júlio Cesar, quanto às pendências do TCU, a concessão da cautelar para liberação dos recursos não é uma garantia de que obra vá continuar. A continuidade da obra depende muito mais de um novo arranjo, de um novo estudo, de uma nova solução, do que propriamente permanecer da forma como está.

A cautelar baseia-se no risco de que o recurso não seja bem aplicado, porque não se sabe o custo da obra, não há projetos. A ANTT ainda não tem um projeto aprovado, como o Dr. Mário e o Dr. Milton disseram. Não se sabe o custo dessa obra.

Então, os trabalhos que o TCU fez já foram efetivos em relação à própria VALEC, como o próprio Dr. Mário falou, quanto às questões em que a concessionária está se reestruturando; e à própria ANTT, no momento em que ela passou a analisar os descumprimentos da concessionária em relação aos fundos. A concessionária simplesmente dizia que a obra estava atrasada porque os fundos públicos não aportaram recurso nela. Estamos vendo isso. O processo ainda está em andamento na ANTT, porque é responsabilidade da agência verificar quem deu causa a esse atraso. Não tenho uma informação oficial ainda, mas, pelo que nós sabemos e segundo o Dr. Milton disse, é a concessionária, que não vem aplicando a contento o recurso público. Então, não adianta ir recurso público para lá se não vai ser aplicado nas obras.

Portanto, isso depende muito mais de uma solução ampla. Tem que se achar uma nova forma, uma nova maneira de esse importante empreendimento ir para frente.

Nesse sentido, o Tribunal ainda não recebeu oficialmente o resultado do GT. Mas, com certeza, quando recebermos, vamos discutir essas soluções, vamos participar dessa discussão. Estamos abertos, estamos sempre conversando com a



ANTT, com a VALEC, com o Ministério dos Transportes, enfim, com todos os entes responsáveis, para buscar a melhor solução possível, uma solução que seja de fato duradoura, para que, daqui a 4 ou 5 anos, não estejamos falando em nova prorrogação e novo valor de custo de obra, e a obra não termine.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao Dr. Fernando.

Passo a palavra imediatamente ao Dr. Vladimi Assis, representante do TCU, que exporá sobre as obras do DNIT que estão sendo estudadas pelo Tribunal neste momento.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Cumprimento o Exmo. Senador Hélio José, os Srs. Deputados e demais presentes.

Vou falar sobre as obras do DNIT, especificamente as obras de construção da BR-235 na Bahia e as obras de adequação da travessia urbana de Juazeiro.

(Segue-se exibição de imagens.)

Primeiro falarei sobre as obras de construção da BR-235 na Bahia. O trecho a que nós estamos nos reportando sai de Juazeiro e vai até Pinhões, é um segmento de aproximadamente 75 quilômetros e tem um valor de cerca de 110 milhões de reais, segundo dados de 2013. A execução física está em torno de 89,5%, praticamente já terminando a obra.

Nesse empreendimento nós apontamos algumas irregularidades, e, dentre elas, duas foram tipificadas com recomendação de paralisação. A primeira irregularidade é um superfaturamento pela medição de serviços não executados: remoção de solo mole e execução de colchão de areia. Na nossa fiscalização, nós verificamos que, por uma falha de projeto, algum material de solo mole não estava bem caracterizado e, além disso, na execução da obra, que parte desse material poderia não ter sido retirado e que o material que foi colocado para substituir esse solo mole era diferente do que estava previsto em projeto.

Mesmo assim, o DNIT pagou pela execução completa do serviço, inclusive como se o material fosse aquele de qualidade especificada em projeto.

A segunda irregularidade é o superfaturamento por medição de pagamento de serviços desnecessários, substituição de subleito. Nesse caso, também por uma falha de projeto, foi prevista a execução de serviços que, conforme os normativos do



DNIT, não seriam necessários. Embora esses serviços não fossem necessários, conforme os normativos do DNIT, eles foram medidos e pagos.

Diante disso, o Tribunal apontou essas duas irregularidades. O DNIT apresentou algumas manifestações preliminares, mas não conseguiu encontrar uma maneira de justificar esses dois pontos, e as irregularidades foram confirmadas.

Como medidas corretivas, foi especificado que o DNIT fizesse um estudo, para concluir se ainda existia solo mole no trecho e a quantidade de material que, de fato, tinha sido removido. Ou seja, o DNIT tinha que voltar no trecho e reavaliar aquela situação. Se fosse o caso, seria preciso refazer todo o serviço e, além disso, adotar algumas medidas administrativas para recuperar possíveis recursos pagos indevidamente.

Neste meio tempo, o DNIT apresentou a manifestação para o Tribunal, na qual ficou constatado que a empresa voltou ao trecho e refez o serviço no segmento especificado. De fato, o material utilizado não era o previsto em projeto, mas a empresa refez o serviço utilizando o material correto. Em função dessa análise, a unidade técnica do Tribunal recomendou reclassificar a obra como IGC, ou seja, a irregularidade continuou, mas não se recomendava a paralisação da obra.

Este processo ainda não foi julgado pelo Tribunal, mas a recomendação da unidade técnica é nesse sentido.

A segunda irregularidade diz respeito a realização, medição e pagamento de serviços desnecessários, que não estão em conformidade com os normativos do DNIT. Na manifestação preliminar do DNIT, os elementos apresentados não foram suficientes para modificar a avaliação e o entendimento da unidade técnica. O que restou como medida corretiva era que o DNIT adotasse procedimentos administrativos para reaver o dano.

Nessa manifestação do DNIT, os elementos apresentados foram analisados, mas não foram suficientes para alterar o entendimento do Tribunal pela reclassificação da IGP. Então, a IGP continua, e o processo também aguarda uma manifestação do Tribunal.

Resumindo, a primeira irregularidade em relação à BR-235 tem o entendimento da unidade técnica para ser reclassificada como IGC; e a segunda irregularidade tem mantida a classificação como IGP.



A segunda obra que eu vou abordar é a travessia urbana de Juazeiro. Nessa obra, o contrato é de 75 milhões de reais, segundo valores de 2014. E ela está bem no início, com apenas 14%.

Também duas irregularidades foram classificadas como IGP, a primeira sobre preços excessivos frente o mercado. Nessa situação, verificou-se um preço do insumo brita acima do que estava estabelecido no SICRO, bem como a inclusão, na planilha orçamentária, de um item de serviço em duplicidade.

A segunda irregularidade foi o sobrepreço decorrente de quantitativo inadequado. Nesse caso, por falha de projeto, foram quantificados, na planilha orçamentária, quantitativos de alguns serviços superiores ao que, de fato, o projeto estabelece.

Como medidas corretivas, o Tribunal estabeleceu que o DNIT teria que fazer aditivos contratuais, para eliminar a duplicidade do serviço que estava quantificado duas vezes; teria que reformar também o preço da brita, para colocá-lo de acordo com o SICRO. E, em relação ao segundo achado, que tratava de quantitativos inadequados, o DNIT também fazer uma revisão de projeto, de maneira a adequar esses quantitativos ao que, de fato, o projeto estabelece.

As manifestações dos interessados — no caso, o DNIT e as empresas — ainda não foram apresentadas ao Tribunal. Nós estamos aguardando o material que eles venham a apresentar, de maneira que possamos reavaliar essa questão e manter ou não essas irregularidades tipificadas como IGP.

Basicamente, era isso que tínhamos a apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Agradeço ao Dr. Vladimi José Daniel de Assis.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Antônio Ehret Garcia.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Bom dia, senhoras e senhores. Gostaria de cumprimentar todas as autoridades aqui presentes, na pessoa do Exmo. Sr. Senador Hélio José, que preside esta reunião da Comissão.

Trago alguns esclarecimentos acerca dos apontamentos efetuados pelo Tribunal de Contas da União, que culminaram na indicação da paralização de duas obras, como colocado aqui pelo nosso colega Vladimi.

(Segue-se exibição de imagens.)



Primeiramente gostaria de falar da importância da BR-235, que corta a região norte do Estado da Bahia de leste a oeste e tem uma situação interessante: ela está pavimentada no Estado de Sergipe; está com a pavimentação sendo efetuada no Estado do Piauí, onde há trechos até inaugurados; e está em pavimentação no Estado da Bahia, com alto grau de execução.

Essa é uma região muito promissora, uma região de produção, que se desenvolve e é populosa. Então, essa rodovia é um eixo de integração muito importante para o Nordeste brasileiro e, conseqüentemente, para o nosso País.

Como foi colocado também pelo Vladimi, do TCU, essa é uma obra que está com alto grau de execução, não só esse lote especificamente e que foi auditado, mas os demais lotes que vêm de Sergipe em direção a Juazeiro. Falta para o lote em comento apenas 4 quilômetros para sua conclusão.

Aqui são fotos da obra. Já há trechos pavimentados, sinalizados e em pleno funcionamento, beneficiando diretamente milhares e milhares de brasileiros que moram naquela região e melhorando significativamente a qualidade de vida desses cidadãos.

Gostaria de destacar que, neste contrato específico, Senador Hélio José, nós estamos tratando de uma obra de mais de 70 quilômetros de extensão e que está com uma IGP que vai interromper sua continuidade, ficando apenas 4 quilômetros para trás. Nesses 4 quilômetros, há algumas extensões com sub-base e base lançadas, cujo serviço pode até se perder em decorrência da paralisação. Mais à frente vou retornar a este comentário.

Na questão da remoção do solo mole, o Dr. Vladimi já colocou, com bastante propriedade aqui, que o indício de irregularidade grave com indicação de paralisação foi esclarecido. Existe até uma manifestação da unidade técnica acerca da alteração de IGP para IGC, com continuidade. Nós fizemos estudos geotécnicos lá, refizemos as sondagens, juntamente com membros do Tribunal de Contas da União. Auditores do Tribunal foram lá e testemunharam o refazimento de todos os levantamentos.

Sobre a questão da estimativa real do serviço de terraplenagem e a questão do rebaixo, cabe aqui esclarecer sobre o nosso prazo para encaminhamento da nossa manifestação conclusiva. Na oportunidade em que nos foi encaminhado o relatório preliminar, tínhamos um prazo de 5 dias para manifestação. Em 5 dias não



dá para trazer ao esclarecimento todos os fatos de forma conclusiva, por isso fizemos um esclarecimento também em caráter preliminar. E o nosso prazo para apresentação da manifestação conclusiva se encerra amanhã.

Para esse trecho, nós vamos fazer todo o diagrama de distribuição da massa, refazer toda a distribuição de terraplenagem e fazer toda revisão do projeto, para que possamos esclarecer e promover as medidas administrativas necessárias, caso se configure sobrepreço ou até superfaturamento no pagamento das medições.

Mas gostaria de aqui destacar que a importância de não se paralisar essa obra está no seu alto grau de execução, faltando apenas 4 quilômetros, com sub-base e base já lançadas. Ou seja, até essa questão da terraplenagem é uma etapa da execução da obra que está superada. Então, o prejuízo social e econômico que a paralisação pode trazer para aquela região é muito significativo frente ao prejuízo que pode ocorrer com a conclusão desses 4 quilômetros restantes. Lembro que a maioria expressiva do apontamento feito pelo Tribunal se dá pelo total da obra, os 70 quilômetros que já foram executados e pagos à empresa.

Então, caso se configure a irregularidade, vai ter que se abrir uma tomada de contas especial, apurar a responsabilidade e cobrar isso nas vias corretas.

Portanto, pedimos que possamos concluir esse corredor e que a paralisação não ocorra nesse lote, porque vai prejudicar a funcionalidade da rodovia.

Quanto à questão do primeiro item, do solo mole, o Vladimi já apresentou e que já existe a indicação de mudar de IGP para IGC. E quanto à questão do achado 3.2, vamos proceder à revisão do projeto, para tomar as medidas administrativas cabíveis.

A segunda obra, a travessia urbana de Juazeiro, como o próprio nome diz, trata-se de uma obra urbana, que impacta diretamente na qualidade de vida dos munícipes, na dinâmica, na vida da cidade. Em toda travessia urbana, a interferência da rodovia é muito maior na vida das pessoas. Então, estamos tratando de questões até de mobilidade urbana dessa cidade importante do norte baiano. Essa travessia é o trecho final do corredor, que vai de Juazeiro até a divisa com o Estado de Sergipe.

Dentro da travessia urbana, há alguns trechos que já estão concluídos e devidamente sinalizados.



Eu estava confundindo aqui os dois processos e peço perdão pela confusão que fiz. É sobre esta obra que o prazo de manifestação do DNIT é amanhã, não sobre a obra anterior. Então, amanhã, na quarta-feira, vai concluir o prazo para apresentarmos as manifestações conclusivas sobre este processo. Quanto ao processo anterior, nós já nos manifestamos. Desculpe-me, Vladimi, pela minha falha.

Quanto aos apontamentos, nós vamos apresentar elementos comprobatórios. Por exemplo, no caso da brita, nós conseguimos reaver as notas fiscais, por meio das quais serão demonstrados os custos que estão sendo praticados pela empresa. Vamos juntar esses elementos e trazer os fatos, a fim de que o Tribunal possa julgar acerca da ocorrência ou não de um sobrepreço no serviço.

Quanto à questão da fabricação de escama de concreto armado, ressaltamos que esse item não foi medido, até porque não foi executado no âmbito deste contrato.

Vamos levar a questão das notas fiscais da brita e a revisão dos quantitativos dos serviços integrantes do orçamento básico, que vão compor um termo aditivo ou um novo projeto, até porque, em decorrência da pequena disponibilidade orçamentária para esse empreendimento, o contrato foi paralisado. E a empresa executora já apresentou um requerimento de rescisão desse contrato em função da paralisação por mais de 120 dias. Então, muito provavelmente esse contrato será rescindido, e será feita nova licitação, que englobará também as obras de arte especiais, que hoje são objeto à parte desse contrato, mas serão incorporadas no escopo do novo edital, para que a obra seja tocada de forma integrada.

Além de uma revisão dos quantitativos de serviço, a nossa proposta é fazer também uma reavaliação do dimensionamento das camadas estruturantes do pavimento, para que possamos elidir qualquer questionamento acerca dessa questão.

Como eu disse, foi pedida a rescisão do contrato. O DNIT está dando prosseguimento ao encerramento desse contrato. O remanescente será explicitado juntamente com as obras de arte especiais.

Portando, o que vimos pedir aqui, Senador Hélio José e demais representantes? Vimos pedir que a paralisação desse empreendimento não



prosperar, até por uma questão de burocracia. Se nós mantivermos essa inscrição no Anexo VI da Lei, para nós licitarmos o remanescente, vamos precisar de um decreto legislativo que autorize essa licitação.

O nosso diálogo com o Tribunal de Contas é um diálogo aberto, um diálogo franco. E, no caso de nova licitação, o próprio Tribunal terá à sua disposição ferramentas de gestão que vão garantir que esse projeto saia de acordo com as normas, com preço justo, com preço de mercado, e que a licitação tenha ampla competitividade.

Então, por esses motivos, Senador Hélio José, o DNIT vem hoje pedir que esta Comissão não prossiga com a paralisação dessas duas obras importantes para o Estado da Bahia.

Acho que, na minha fala, acabei até antecipando alguns pontos que estão aqui colocados.

Agradeço a atenção e desejo a todos um bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Muito obrigado, Dr. Luiz Antônio Ehret Garcia, Diretor do DNIT, pela exposição

Passo a palavra ao Deputado Valmir Assunção, do PT da Bahia.

O SR. DEPUTADO VALMIR ASSUNÇÃO - Sr. Presidente, Senador Hélio José, quero aqui saudar o Amauri, Superintendente do DNIT na Bahia, e o Prefeito de Juazeiro, que está aqui. Quero, com sua permissão, depois de minha intervenção, passar a palavra a ele, para que detalhe melhor essa obra.

Só tenho uma preocupação com relação a essa obra. Registro que se trata de uma obra importante para o Município de Juazeiro, porque milhares de caminhões passam pelo o centro da cidade. Acho que paralisar significa inviabilizar essa obra por um período muito longo, porque será preciso um decreto legislativo para retomar o processo de licitação. Isso é praticamente inviabilizá-la.

Acredito que, depois que o DNIT prestar todas as explicações necessárias, é possível que o Tribunal de Contas adeque essa questão e permita que se faça nova licitação, para que haja um processo contínuo até se concluir a obra, que é fundamental para o Município de Juazeiro, para a Bahia e até para Pernambuco, porque diz respeito a uma travessia importante para aquela região.



Então, o apelo que estamos fazendo aqui é justamente no sentido de que não se paralise a obra. Tenho um dado importante: essa obra é de 2014, quando o preço da brita era mais alto do que o atual, pelo número de obras que havia no País. Então, isso é até uma questão de compreensão.

Acho que é preciso adequar esses dois pontos, para que não haja a paralisação da obra, e que deve haver um processo de licitação que permita que se conclua essa obra fundamental para a Bahia e também para Pernambuco.

Quero passar a palavra ao Prefeito de Juazeiro, Paulo Bomfim, que tem um período curto de gestão e está em seu primeiro mandato, com o grande desafio dessa obra que é importante para a população e para a sua administração.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Nobre Deputado Valmir Assunção, quero cumprimentar V.Exa.

É com muita satisfação que passo a palavra ao Dr. Paulo Bomfim, Prefeito de Juazeiro, uma cidade importante da divisa entre a Bahia e Pernambuco, marcada pelas cidades de Juazeiro e Petrolina.

O SR. PAULO BOMFIM - Bom dia, Sr. Senador. Obrigado pela oportunidade.

Bom dia, Srs. Deputados e Sras. Deputadas. Bom dia, Deputado Gonzaga Patriota, que é da cidade-irmã Petrolina e está passando aqui agora. Bom dia, Deputado Valmir Assunção, que é parceiro do nosso projeto e vem acompanhando a problemática que está acontecendo em nossa cidade.

Como foi dito há pouco, Senador, essas obras se iniciaram no ano de 2014. O senhor não imagina o desgaste que a nossa população vem sofrendo com a paralisação dessa obra. A primeira obra da BR-235, no trecho do Distrito de Pinhões a Juazeiro, está praticamente pronta, restam apenas 4 quilômetros, como foi dito aqui pelo representante do DNIT.

Eu tive oportunidade de acompanhar, passo a passo, todos esses momentos, inclusive quando a fiscalização esteve em Juazeiro, na nossa região. E todos viram, pelas fotos que foram mostradas aqui no painel, que realmente ali havia um brejo, um solo fértil com muita lama. Foi preciso todo um trabalho de recuperação desse trecho.

Eu vim aqui hoje pedir aos senhores atenção com o povo de Juazeiro e região. Por quê? Porque hoje o CEASA de Juazeiro representa para o Nordeste o que o



CEASA de São Paulo representa para o Brasil. O Mercado do Produtor de Juazeiro é o quarto entreposto com mais distribuição de alimentos no Nordeste. O Mercado do Produtor de Juazeiro está atrás apenas do mercado produtor de São Paulo, de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Nós somos o quarto do País em distribuição de frutas e verduras.

Então, os senhores imaginem a quantidade de caminhões que passam ali por Juazeiro, para irem para Pernambuco, Piauí, Ceará, todos esses Estados do Nordeste, e para o Pará.

Essa obra, a segunda obra de duplicação do trecho urbano de Juazeiro, tem apenas 6 quilômetros e se inicia dentro do trecho urbano. Quando ela começou, nós tivemos que tirar toda a posteação. Os senhores imaginem o centro da cidade sem iluminação há 3 anos, imaginem o desgaste que não está tendo a nossa população, a nossa comunidade. O povo não compreende que a obra está paralisada por questões técnicas, ele acha que é a Prefeitura que não coloca iluminação no centro da cidade.

O senhor imagine que, da entrada da cidade à Ponte Presidente Dutra, nós tivemos que remover muitos postes, para que a obra acontecesse. Agora essa obra está paralisada, e o centro de Juazeiro está às escuras hoje. Há esse desgaste.

Então, eu gostaria de reiterar o pedido pela sensibilidade dos senhores. Essa obra, sem dúvida nenhuma, é a mais importante dos 139 anos que Juazeiro tem de emancipação política. Eu gostaria de poder contar com sensibilidade dos senhores para que não se paralise essa obra. Deixem que essa obra seja relicitada, como bem disse o camarada do DNIT, para que ela tenha continuidade, pela importância que tem não só para Juazeiro, mas para todo o Nordeste.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. DEPUTADO VALMIR ASSUNÇÃO - Sr. Presidente, quero falar algo, até porque o Deputado Patriota chegou aqui.

Ainda há um problema sério sobre a ponte que liga Petrolina a Juazeiro. Por exemplo, foi duplicada a parte de Petrolina, mas a parte de Juazeiro não foi duplicada. Agora estão fazendo a duplicação da Avenida Sete de Setembro, em Petrolina, e paralisam a nossa obra em Juazeiro.



Ainda há essa disputa dura, Deputado Patriota, que é importante levar em consideração. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Eu tenho muita sensibilidade com Juazeiro, até porque é a terra, se não me engado, de Ivete Sangalo. Juazeiro é uma cidade que tem dado muitas alegrias ao Brasil, com a produção de frutíferas — tanto Juazeiro quanto Petrolina.

Essa disputa é boa para ambos os lados, e temos que colaborar para que os dois lados sejam vitoriosos. Não é isso, Deputado Gonzaga?

O SR. DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Você quer falar ainda, Paulo?

O SR. PAULO BOMFIM - Eu só quero dizer que hoje Juazeiro está sendo motivo de chacota, Senador: acontece do lado de Petrolina uma duplicação, que foi iniciada agora, cuja ordem de serviço foi dada agora, enquanto a nossa obra está parada, com recurso na conta.

Juazeiro é terra também de João Gilberto, o pai da bossa nova, e de Daniel Alves, o nosso craque da Seleção Brasileira de Futebol.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Esse é mais um motivo para termos sensibilidade cidadã e fazermos as coisas andar.

Vamos ouvir o nobre Deputado Gonzaga Patriota, de Pernambuco.

O SR. DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA - Cumprimento o meu querido Presidente, as Deputadas e os Deputados, o nosso querido Paulo, Prefeito de Juazeiro, o representante do DNIT.

Eu gostaria de ter chegado aqui mais cedo, mas estava em outra audiência pública. Queria falar aqui sobre a Transnordestina. Em 1987, eu fui autor do projeto de lei que depois se transformou na lei que criou a Transnordestina. Fui ferroviário por 11 anos e andava no trem. Também fui do DNER, porque saí da Rede Ferroviária Federal para a Polícia Rodoviária Federal, que era do DNER, hoje DNIT. Mas não pude chegar aqui para falar sobre essa ferrovia tão importante.

Dessa ferrovia, falta ainda o ramal de Parnamirim a Alagoinhas, ao porto de Salvador. Há o ramal de Eliseu Martins a Suape. Começou tudo em Salgueiro, a minha terra. De Salgueiro, ela foi para o Piauí; de Salgueiro, ela foi para Pecém; de



Salgueiro, ela foi para Suape. E de Salgueiro, ela não foi para a Bahia, infelizmente. Mas vamos deixar isso para lá.

Eu quero me solidarizar aqui com o Prefeito de Juazeiro e também com o Deputado Valmir Assunção, porque conheço muito bem a duplicação da Presidente Dutra. Por meio de uma emenda minha e do Senador José Coelho, nós conseguimos, na época, 5 milhões de reais, e a obra começou. José Coelho, que era Suplente de Senador, estava como Senador. Quando Lula foi à Bahia, passando na Ponte Presidente Dutra, viu o lado de Petrolina todo pronto e o de Juazeiro apenas com duas saídas. Aí Lula disse: *“Fizeram aqui um picolé. Petrolina ficou com o picolé e vocês da Bahia ficaram com o pau”*.

Eu quero ajudar no que for possível, Paulo, tanto Juazeiro quanto Petrolina, porque elas formam uma cidade só. Vou deixar com o representante do DNIT esse nosso apoio. Inclusive, eu sou o Líder do meu partido, o PSB, aqui na Comissão, e no que dependerem de ajuda do meu partido, terão todo o meu apoio, como Líder que sou.

Eu queria também fazer um pedido a V.Sa. O DNIT colocou placas de fiscalização eletrônica em todo o Brasil. Isso é muito importante. Mas, infelizmente, em razão do Código de Trânsito Brasileiro, que eu ajudei a fazer quando fui Secretário Nacional de Trânsito, no Governo de Itamar Franco, a fiscalização de rodovias cabe à Polícia Rodoviária Federal.

Eu queria ver se poderia haver um convênio, alguma coisa do DNIT com a Polícia Rodoviária Federal, para nós não perdermos tudo de multas que foram feitas e que poderão ser feitas com aquela sinalização eletrônica, que é muito importante para o trânsito nas rodovias federais. Mas o DNIT não tem competência de fazer isso, porque a fiscalização de trânsito nas rodovias federais cabe à Polícia Rodoviária Federal. Sabemos que seria muito bom se isso pudesse ser passado para a Polícia Rodoviária Federal.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - O.k., nobre Deputado Gonzaga Patriota.

Eu quero fazer aqui as seguintes considerações sobre a construção da BR-235 na Bahia, do quilômetro 282 ao quilômetro 357. Há aqui duas questões pontuais, Deputado José Carlos Aleluia. Primeira: se foi removido do trecho todo o



solo mole e colocada a drenagem de colchão de areia nos volumes necessários. Sem isso, todo o pavimento superior tem sua funcionalidade comprometida. Segunda: se todo o volume da retirada do subleito que a medição apontou foi realmente retirado. São controvérsias sustentadas pelo TCU a partir da observação física na obra.

Nossas perguntas são dirigidas ao DNIT, sendo bem-vindos também os comentários do TCU.

Quanto aos solos moles, o DNIT e a construtora informaram que iriam iniciar, ainda no mês de junho deste ano, um estudo geotécnico específico para levantar o que efetivamente foi feito. Pergunto: esse estudo já foi concluído e discutido no TCU? Quais as conclusões desse estudo?

Quanto à remoção de subleito, que já foi inclusive paga, nós não identificamos nos relatórios qualquer posição do DNIT ou da construtora no sentido de explicar o fato. Pergunto: qual é a posição do DNIT sobre o apontamento? Houve ou não a medição desnecessária da substituição do subleito? Que elementos permitem afirmar isso? Além disso, no caso da BR-235, qual é a execução financeira atual do contrato de obras?

Faço também uma consulta ao TCU, pois vejo que a recomendação de paralisação atinge os contratos de obras e de supervisão. Pergunto: propõe-se bloquear a supervisão no trecho apenas pelo fato de ser desnecessária quando da paralisação da obra ou existe algum outro motivo específico relacionado ao contrato de supervisão?

Nesta obra, o relatório mostra que o DNIT reconheceu parcialmente um problema, que é a duplicidade de custo no muro de escamas de concreto, mas não justificou os outros dois: o preço de brita superior ao do SICRO e os diversos tipos quantitativos injustificados no projeto. O ritmo da obra é lento, estando menos de 20% executada.

Nesse contexto, pergunto ao DNIT: o órgão concorda com as observações do TCU sobre esses dois problemas, o preço de brita e os quantitativos inadequados de projeto? Isso tudo é relativo à obra de travessia urbana em Juazeiro, as BRs-235 e 407/BA/DNIT. Que medidas foram adotadas para prevenir os prejuízos potenciais apontados pelo TCU e discutidos aqui?



Quero dizer que espero que as respostas, tanto do DNIT quanto do TCU, com as colaborações já feitas pelo Prefeito, pelo Deputado Wladimir, pelo Deputado Gonzaga, pelo Deputado Aleluia, que fará as suas daqui a pouco...

Aliás, quero convidar S.Exa. para assumir a Presidência da Comissão, quando poderá inclusive fazer uso da palavra como Presidente da Comissão, porque estou sendo chamado urgente no Senado e vou ter que me deslocar para lá. Mas, antes de sair daqui, quero deixar claro o meu desejo de conseguirmos dar vazão a essa obra, que está tão bem adiantada, que falta tão pouco e que tanta agonia tem trazido a uma cidade tão importante como Juazeiro, ao povo nordestino e brasileiro que merece todo o nosso apoio.

Eu dou meu apoio, como servidor público concursado que sou, ao trabalho que o TCU vem fazendo. O Luiz Antônio, Diretor do DNIT, também é servidor público concursado. Espero que cheguemos a um consenso que não traga prejuízo à Nação, às obras e ao trabalho. Então, são muito importantes as respostas a tudo o que foi questionado e também às perguntas que o nobre Deputado Aleluia vai fazer.

Eu só gostaria que S.Exa. viesse presidir a Comissão, por favor, e fizesse as devidas perguntas. Deputado Aleluia, depois das suas perguntas como Presidente em exercício da Comissão, eu gostaria que V.Exa. passasse a palavra ao representante do DNIT e depois ao do TCU, para as considerações finais.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ALELUIA - Antes de V.Exa. se ausentar, gostaria de saber se colocaremos em votação, depois, para decidir.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Não vai ser decidido aqui. Agora, não. Nós vamos fazer as audiências públicas e, posteriormente, colocaremos em votação. Está bem, nobre Deputado?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ALELUIA - O.k. Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Senador Hélio José) - Então, peço por gentileza que o senhor assuma a Presidência da Comissão.

Eu quero agradecer ao Luiz Antônio, ao nobre Vladimi e ao nobre Deputado José Carlos Aleluia, que, depois de lhes conceder a palavra, fará a conclusão da reunião de hoje. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Ao assumir a Presidência, quero dizer que sempre tenho um relacionamento com o Senador Hélio



de grande consideração. O Senador Hélio é engenheiro eletricista, assim como eu, e nos entendemos muito bem nas questões nacionais e temos trabalhado em projetos importantes.

Quero saudar aqui as presenças do Dr. Luiz Antônio, Diretor de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, e do Dr. Vladimi, Diretor do setor rodoviário do TCU.

Eu vim aqui como Deputado da Bahia, portanto, quero saudar a presença do meu companheiro baiano. Eu queria que ele permanecesse um pouco. Não sei se é do seu interesse a questão que vou abordar. Eu venho aqui praticamente interessado em resolver o problema da BR que liga Juazeiro ao Porto de Aracaju. É uma rodovia que representa um sonho que nós temos acalentado durante muito tempo. No trecho de Sergipe até a fronteira, do porto até a fronteira, a estrada está concluída, e a tenho usado em boas condições; da divisa de Sergipe até a minha querida Jeremoabo, 60% estão prontos e 40% com terraplanagem. Nesse trecho não há nenhum empecilho; essa importante obra está andando e deve ficar pronta em março. Essas informações foram-me passadas dadas agora pelo Amauri Lima, Diretor da Bahia, que também está presente.

O trecho de Jeremoabo até Canché também está andando normalmente. Faltam 12 quilômetros para sua conclusão, e também deve ficar pronto em março do próximo ano, portanto, em condições de ser inaugurado pelo atual Governo, na gestão do Dr. Luiz Antônio. De Canché até Uauá já está o.k. Eu também tenho usado esse trecho, sou usuário frequente. Ontem estive com o Jorge Lobo, ex-Prefeito de Uauá, que almoçou na minha casa, e a reivindicação dele era que eu viesse aqui tratar desse assunto, porque é importante fazer a conexão completa. De Uauá a Pinhões, está o.k. também. De Pinhões a Juazeiro, há o problema de discussão técnica.

O Dr. Vladimi certamente é engenheiro, não é?

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Sou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Eu também sou, mas não sou engenheiro de solo.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - *(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)*



O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Eu sou eletricitista. Mas no meu tempo, quando estudei engenharia, estudávamos quase todo o curso de Engenharia Civil, e via resistência de materiais e tal. Eu trabalhei muito tempo como Presidente da CHESF, fui Diretor de Engenharia da CHESF. Eu sei da preocupação do TCU com relação ao solo no Semiárido. O solo no Semiárido surpreende muito. Quando eu assumi a Diretoria de Engenharia da CHESF, a cidade de Petrolândia, também uma área semiárida, estava com problemas graves de estrutura, e praticamente todos os prédios tiveram que ser refeitos. Lá havia um solo colapsível, que era muito pior.

Não sei se você já se defrontou com um solo colapsível, que tem um comportamento maravilhoso na ausência de água e tem um comportamento desastroso na presença de água. De modo que eu peço ao TCU que examine... Não estou dizendo que lá o solo é colapsível, mas o terreno pode ser massapê, embora esteja no Semiárido. É claro que essa obra não pode ficar toda parada, sem tráfego, por causa dos quilômetros que estão com problemas.

Então, eu vim à Comissão de Orçamento para que, junto com o DNIT e o TCU, nós pudéssemos resolver esses problemas e desbloquear a obra, para que ela seja concluída, porque é do interesse da Bahia, de Juazeiro, de Uauá, de Jeremoabo, enfim, de toda uma região para fazer escoar a sua produção. Na Bahia, nós temos as BRs-110, 116 e 324, que também vai naquele sentido, e tudo isso pode ser escoado, encurtando bastante o caminho para a produção de Juazeiro e de Petrolina, que são polos produtores de frutas, de açúcar, de álcool. Portanto, é importante concluirmos isso.

Não quero me alongar muito. Então, vou passar a palavra... não sei quem quer falar primeiro. *(Pausa.)*

(Intervenção fora do microfone. Inaudível)

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Vou deixar o Vladimi falar primeiro, porque ele é o fiscal. *(Risos)*

Com a palavra o Sr. Vladimi Assis.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - As questões que foram tratadas aqui dão um encaminhamento interessante para analisarmos as duas obras.



Primeiro, vamos falar do trecho entre Juazeiro e Pinhões. A questão técnica fundamental era a dúvida que nós, do TCU, tínhamos em relação à obra, em função da presença do solo mole. Como o estudo que havia sido feito não estava robusto, gerou uma dúvida: adianta terminar esse trecho de 4 quilômetros se não se sabe o que há embaixo? Será que a empresa executou o serviço conforme os normativos? Os elementos de que dispúnhamos não nos permitiam chegar a essa conclusão. Em razão disso, atacamos o problema nesses 4 quilômetros.

Em relação a esses 4 quilômetros, o DNIT voltou lá com a empresa e, de fato, os serviços não haviam sido feitos de acordo com o projeto, mas eles — o DNIT junto com a empresa — tomaram uma providência e refizeram o serviço. E, pelo que nos foi encaminhado das análises técnicas que foram feitas depois da reexecução do serviço, pelos elementos que chegaram para nossa análise, o serviço foi feito de acordo com o projeto. Ou seja, não existe mais dúvida técnica em relação àqueles 4 quilômetros. Inclusive, em relação a esses 4 quilômetros, havia uma cautelar do DNIT, dizendo: *“Não trabalhe nesse trecho enquanto essa questão técnica não for resolvida”*.

Em função desse refazimento de serviço e dos elementos técnicos que nos foram apresentados, na análise desse material, chegamos à conclusão de que não fazia mais sentido ter a cautelar, e liberou-se esse trecho. Claro que essa liberação está restrita ainda à unidade técnica; falta o Tribunal manifestar-se. Mas, se o trecho foi liberado, qual é o problema? O problema não é mais esse trecho de 4 quilômetros. Esse trecho de 4 quilômetros, de acordo com a unidade técnica, pode ser perfeitamente concluído. A questão é o segundo achado, que permanece, sim, com o IGP. E o segundo achado trata da execução de um serviço desnecessário, que vou tentar explicar melhor, entrando numa questão técnica.

De maneira simplificada, existem três tipos de solo: aquele que você tem que trocar de toda forma, porque ele não funciona; aquele que você não precisa trocar, porque ele é bom; e aquele que fica no intermediário, ou seja, em determinadas situações, você precisa atuar e, em outras situações, não precisa atuar. No caso específico do trecho, a situação, conforme os normativos do DNIT, não necessitava uma atuação. Mas o que nós vemos é que o DNIT mediu e pagou pela execução desse serviço, e o IGP está em função justamente dessa questão.



Na manifestação que o DNIT nos apresentou, ele tentou justificar dizendo que não, que aquele material era importante. Mas, a nosso ver e de acordo exclusivamente com as normas do próprio DNIT, nós não acatamos essa justificativa, e permaneceu a irregularidade.

Agora, o colega do DNIT nos traz a informação de que estão revisando toda essa situação, estão revisando esse projeto. Essa é uma informação nova que não está no processo do Tribunal, e, em função dela, nós não podemos emitir uma opinião técnica agora, porque nós não temos esses elementos em mãos para avaliar. Fica difícil para nós aqui emitirmos uma opinião sobre se essa irregularidade deve permanecer ou não, porque nós não temos esse elemento técnico do DNIT para avaliar e analisar.

Ressalto que, embora a unidade técnica já tenha emitido a opinião de que a irregularidade deve permanecer, o processo ainda não foi julgado pelo Tribunal. Nada impede de o DNIT tentar apresentar no Tribunal esse material, para que se faça uma nova análise.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Sr. Vladimi, o Dr. Luiz está sugerindo responder essa pergunta, para, depois, o senhor dar seguimento.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Pois não.

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - *(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Engenheiro tem que ser menos formal. O Deputado Valmir Assunção ficou, porque eu quero fazer um registro para a Bahia. V.Exa. é meu adversário, nós brigamos muito, mas eu fico muito satisfeito de vê-lo aqui ao meu lado, e eu ao seu lado também, pois estamos no mesmo lado: o do interesse da Bahia, Valmir. Fico muito satisfeito como político, eu me emociono. Foi por isso que eu pedi para V.Exa. ficar.

O SR. DEPUTADO VALMIR ASSUNÇÃO - As disputas ideológicas existem, irão existir, mas nós defendemos a Bahia, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Muito obrigado.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Em síntese, a questão do solo e da qualidade técnica daqueles 4 quilômetros para a unidade técnica do Tribunal está equacionada, e a questão do serviço desnecessário, para nós, continua com o



problema, embora vocês trazem a informação de que estão revendo esta questão. Mas nós não podemos emitir uma opinião agora, porque não temos esses elementos em mãos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Com a palavra o Dr. Luiz. Qual é o seu nome de guerra?

O SR. LUIZ ANTÔNIO EHRET GARCIA - Pode me chamar de Luiz Antônio.

Antes de adentrar a discussão técnica, eu queria fazer um esclarecimento, porque a pergunta do Senador Hélio José é muito oportuna, objetiva. Ele pergunta se nós concordamos ou discordamos com os apontamentos do Tribunal. Eu queria dizer que o DNIT trabalha de forma muito à vontade com o Tribunal. Não existe um confronto entre o DNIT e o Tribunal. O DNIT reconhece que, por uma falha no projeto de engenharia que originou essa contratação, não reunia elementos suficientes para comprovar a ocorrência do solo mole.

Então, nós reconhecemos que o Tribunal, por ter sido diligente, fez este apontamento em relatório: *“Olha, é temeroso isso aqui, porque vocês previram uma remoção de solo mole, uma substituição por outro material, sendo que o projeto não está trazendo elementos consistentes. Então, isso é um indício”*. E o DNIT, por reconhecer essa preocupação do Tribunal, por ser diligente, por ter uma medida responsável, em nenhum momento foi contra esse achado. Ele foi a favor do esclarecimento do achado, tanto que retornamos a campo, convidamos também representantes do Tribunal e chegamos a um bom termo.

Eu acho que a eficiência na administração pública é isto: cada um fazer o seu papel, mas, de forma a solucionar; e o DNIT reconhecer que existia uma falha no seu projeto que gerou ou suscitou uma dúvida, e, mediante a dúvida, o DNIT foi proativo ao ir lá e esclarecer essa dúvida. Então, é muito nobre da nossa parte vir aqui fazer essa... E, depois, o Tribunal reconheceu que o serviço foi feito de forma adequada. Claro que alguns ajustes têm que ser feitos, mas nós estamos sendo diligentes.

Quanto à questão da substituição do subleito do solo — e vamos chamar de solo intermediário, como colocou o Dr. Vladimi —, eu não estou aqui dizendo que o serviço é necessário ou desnecessário. Quando eu pedi que essa obra continuasse, não foi porque eu concordasse com algum pagamento indevido. Muito pelo



contrário. Nós temos que ir à busca da verdade real, da verdade material. Essa é a nossa proposta para esta Comissão. Esse dano do rebaixo do subleito, do uso de caixas de empréstimo que não estavam previstas em projetos, caso se confirme, ele ocorreu, ele já ocorreu. Se ele se confirmar, ele já ocorreu! Não é a conclusão desses 4 quilômetros que vai ser determinante da ocorrência ou não desse dano. Nós reconhecemos também que o próprio Tribunal, diante dessa situação, tem que manter a IGP por conta de que está em obediência, em observância ao ordenamento normativo, ao ordenamento legal. Então, nós estamos aqui diante de uma situação *sui generis*. O Tribunal tem obrigação de manter a IGP, por ser uma irregularidade grave.

Como representante do DNIT, da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, à qual está subordinada a Coordenação-Geral de Construção, que é a área gestora desse contrato, eu venho assumir o compromisso de fazermos, com a empresa supervisora, um levantamento por completo, uma auditoria nesse trecho, e apresentar ao Tribunal algo conclusivo, até porque haverá mecanismos de controle, como uma tomada de contas especial, que irão verificar e fazer a apuração desse dano, e nós já estamos nos antecipando para ver se há ocorrência ou não. E, caso se confirme, nós vamos tomar as medidas administrativas cabíveis e necessárias, para reaver algum suposto superfaturamento.

O que viemos fazer aqui é apresentar um apelo mais social em relação aos 4 quilômetros: a conclusão dos 4 quilômetros, que é necessária para dar funcionalidade a essa obra. Mas não que nós discordemos de alguns posicionamentos do Tribunal. Nós caminhamos em conjunto para o devido esclarecimento técnico dos fatos. E, caso haja alguma coisa que não esteja de acordo, que não está conforme, o DNIT vai, sim, tomar as medidas necessárias, cabíveis, de forma enérgica, para reaver algum suposto sobrepreço ou superfaturamento. Por isso, não existe um confronto entre DNIT e TCU. Nós vamos trabalhar para o esclarecimento dos fatos e para tomar as medidas necessárias.

Nós viemos aqui trazer esse apelo a esta Comissão, que tem o poder de decidir ou não pela paralisação e fazer uma argumentação acerca da questão social, da questão da funcionalidade dessa obra, dessa rodovia, e da importância de concluirmos esses 4 quilômetros. Se a IGP for mantida, ela vai incidir sobre toda a



obra, inclusive sobre esses 4 quilômetros, onde alguns serviços já foram executados, embora não concluídos, e existe o risco de serem perdidos, além de prejudicar a funcionalidade da rodovia. Mas nós temos o compromisso de fazer o necessário, de fazer o correto. Não temos compromisso com o erro de ninguém.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Muito bom, Dr. Luiz Antônio.

Passo a palavra ao Dr. Vladimi.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Veja que nós estamos praticamente concordando. Em relação aos 4 quilômetros, tecnicamente já está ajustado. O que falta apurarmos é, de fato, o valor do possível dano que ocorreu, em função de medição de serviços desnecessários, em função de utilização de caixas de empréstimos que não estavam previstas no projeto. Para resolver essa questão no âmbito do TCU e reclassificar essa irregularidade de IGP para uma outra classificação, para uma outra tipificação, temos dois caminhos, no caso do Tribunal.

Um deles é o de os senhores apresentarem esse estudo final demonstrando o valor do superfaturamento e, a partir daí, adotar providências para recuperar o dano ao Erário. Mas creio que os senhores não terão tempo de apresentar isso em 15 dias. No máximo, os senhores podem apresentar a iniciativa de adotar esse procedimento.

Em paralelo — e inclusive isso foi motivo de comunicação nos ofícios que o Tribunal encaminhou para o DNIT e para as empresas construtoras —, há a possibilidade de transformar essa irregularidade com indicação de paralisação numa irregularidade grave com indicação de retenção. Caso a empresa construtora concorde, ela pode apresentar uma garantia em relação a esse valor que está em discussão e, a partir daí, o Tribunal faria uma reclassificação para a IGR e tiraria essa IGP. Mas isso depende da empresa construtora. Se ela apresentar essas garantias, é provável, é quase certo que o Tribunal venha a alterar essa situação, essa classificação. Mas, volto a dizer: isso foi motivo de comunicação no ofício para as empresas e para o DNIT, e os dois não levantaram essa possibilidade de aceitação. Creio que ainda está em tempo.



Volto a dizer: o Tribunal ainda não julgou. O que há é a opinião técnica da unidade técnica, que é uma avaliação exclusivamente técnica. E, na avaliação exclusivamente técnica, a primeira questão está resolvida, e a segunda não está.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Eu fico muito satisfeito de ver que dois homens, duas pessoas exclusivamente técnicas estão com muita sensibilidade, o que é muito bom. Nenhum dos dois está muito rígido. Eu tenho absoluta certeza de que nós vamos encontrar um caminho.

Essa ideia da retenção é muito boa. Às vezes, a retenção é mais fácil do que a garantia. As empresas estão com muita dificuldade. O tribunal elevou o nível de exigência de garantia, com certa razão, porque certas garantias não tinham força suficiente para assegurar o recebimento por parte da União, na eventualidade do dano. Mas acho que vamos encontrar a solução, e a Comissão deverá, no meu entendimento — e não sei quem é o Relator deste caso, mas vou procurá-lo —, tomar uma decisão orientada pelo TCU, procurando estabelecer uma retomada da obra, para que se evite a não inauguração, mas, com todas as precauções que estão sendo estabelecidas.

Alguém tem mais alguma coisa a dizer?

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Nós temos outra questão, pois tratamos do trecho entre Juazeiro e Pinhões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Certo.

O SR. VLADIMI JOSÉ DANIEL DE ASSIS - Agora, temos outra obra, que é a travessia urbana de Juazeiro mesmo, que seria um outro contrato. Em relação a esse outro contrato, também há duas irregularidades.

Nesse outro contrato, a situação é um pouco diferente, porque o contrato está bem no início. Esses serviços que estão sendo contestados não foram medidos, não foram executados ainda. O que temos é um projeto deficiente que está sustentando uma obra e o que queremos é que a obra seja de fato executada. Mas não adianta querer tocar a obra com um projeto deficiente, porque se começa a obra e, daqui a 6, 7 meses, ela para. Não adianta! O que se tem que fazer é refazer esse projeto por completo, de tal maneira que ele possa ser executado. A questão é essa.

O colega Luiz está nos dizendo que possivelmente o contrato vai ser rescindido. Em sendo rescindido esse contrato, a irregularidade apontada no



Tribunal, para que se sustente, precisa ter um objeto, e o objeto é o contrato. Se esse contrato deixa de existir, deve ser encaminhada essa informação para o Tribunal. E, possivelmente, vamos analisar essa questão, mas, não tendo contrato, a irregularidade fica sem o objeto. O problema persiste, o problema persiste, mas a irregularidade fica sem objeto. E isso vai ser levado para o Tribunal decidir. Perfeito? E o que acontece? Em o problema persistindo, não basta o DNIT rescindir o contrato e fazer nova licitação com aquele mesmo projeto, porque o problema só será empurrado com a barriga.

Ainda há um outro problema, que é importante ser relatado: essa já é a segunda vez que essa obra é licitada com esse mesmo projeto. Na primeira obra, foram pagos canteiro de obra e mobilização, com o projeto deficiente. O canteiro de obra e a mobilização que foram pagos da primeira vez ficaram perdidos. Contrata-se pela segunda vez com esse mesmo projeto; paga-se novamente canteiro de obra e mobilização. E novamente se perde esse recurso.

Então, em relação à travessia de Juazeiro, essa questão que está sendo trazida da rescisão contratual pode ser um encaminhamento. Precisamos analisar com calma quando esses elementos chegarem ao Tribunal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado José Carlos Aleluia) - Acho que estamos entendidos.

Eu tenho uma preocupação muito grande com a engenharia de projeto do Brasil. Essas RDCs... Eu sou do tempo da Lei nº 8.666 e da que a antecedeu, onde quem fazia o projeto não executava a obra, nem podia ser do mesmo grupo. Depois, criaram essas contratações sem projeto. No Brasil, virou moda contratar obras sem projeto. Eu sei que essa não é sem projeto. Mas conheço Juazeiro, sou votado em Juazeiro, nós somos votados em Juazeiro e sabemos da importância que tem o contorno de Juazeiro. É um problema urbanístico. E, embora seja engenheiro eletricitista, eu fui secretário de urbanismo. Estudei muito urbanismo para poder exercer o meu cargo. Então, é necessário fazer um projeto.

Eu acho que o caminho que o Dr. Luiz Antônio e o Dr. Vladimi Assis estão tomando é o mais correto: é preciso parar e fazer um projeto. A pressa não é essa. Não adianta querer encontrar uma solução para o contorno de Juazeiro com pressa.



Nós queremos fazer a estrada e depois fazer um contorno decente. Não é Deputado Valmir? Então, acho que estamos entendidos em relação a isso.

Eu não esperava participar de um momento tão bom da reunião. As notas nos serão transmitidas e vou trabalhar para que o assunto seja resolvido e para que, de acordo com o DNIT e o Tribunal de Contas, possamos retomar o trecho dos 4 quilômetros entre Pinhões e Juazeiro, com as garantias de que a União precisa. E acredito que chegamos a um bom termo.

Não havendo mais nada a tratar, quero agradecer a presença do Sr. Vladimi Assis e dizer que me impressionou muito bem a forma como o senhor está vendo as coisas, porque, às vezes, pessoas que estão na posição como a sua começam a ser inflexíveis pela autoridade que o órgão detém. E o senhor está tendo uma posição extremamente dura, mas flexível. Fiquei também muito impressionado com a apresentação do Sr. Luiz Antônio, uma pessoa jovem. Está bem entregue.

Muito obrigado.

Dou por encerrada a sessão.